Gemeente Haarlem

Ruimtelijke onderbouwing
Surinameweg 11

RECHTMAAT
JURISTEN

Botter Acker 8
1965 TP HEEMSKERK
0251 - 213 235 - 0617 316 312

Adviesbureau Mol - van Zelst
Rijksstraatweg 54
4254 XG SLEEUWIJK
(0183) 30 49 40

Auteur:
mr. K. van Driel

Auteur:
M.S. Mol - van Zelst

Inhoud

1. Inleiding 5
1.1. Algemeen 5
1.2. Ligging en begrenzing projectlocatie 5
1.3. Vigerende bestemmingsplan 5
1.4. Leeswijzer 6
2. Beschrijving van de bestaande situatie 7
2.1. Gebiedsbeschrijving 7
2.2. Beschrijving projectlocatie 7
3. Beleidskader 9
3.1. Rijksbeleid 9
3.2. Provinciaal en beleid 9
3.3. Gemeentelijk beleid 10
4. Milieu en omgeving 15
4.1. Algemeen 15
4.2. Geluid 15
4.3. Luchtkwaliteit 17
4.4. Bodem 17
4.5. Milieu aspecten 17
4.6. Externe veiligheid 18
4.7. Brandweervoorzieningen 19
4.8. Bezonning 20
4.9. Windklimaat 21
4.10. Water 22
4.10. Flora en fauna; groentoets 22
4.11 Archeologie 23
4.12. Verkeer en parkeren 23
4.13. Kabels en leidingen 26
4.14. Vliegverkeer 26
4.15. Overige aspecten 26
5. Planbeschrijving 27
5.1. Gebouw 27
5.2. Ontwerp buitenruimte 30
6. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid 31
6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid 31

Losse bijlagen

1a. **DPA Cauberg – Huygen**: Project 'De Keizer' - Verbouw Surinameweg 11 te Haarlem, van kantoor naar wonen Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder:, 11 april 2017,referentie 01517-14551-06;

1b. **DPA Cauberg – Huygen**: Project 'De Keizer' - Verbouw Surinameweg 11 te Haarlem, van kantoor naar wonen Akoestisch onderzoek geluidwering gevel, 18 april 2017,referentie 01517-14551-08;

2. **DPA Cauberg – Huygen**: Luchtkwaliteitsonderzoek project 'De Keizer' - Verbouw Surinameweg 11 te Haarlem, van kantoor naar wonen, 24 april 2017, referentie 01517-14551-10;

3. **Search**: Exploratory soil survey:, 30 maart 2015, projectnr: 25.14.00480.1;

4. Brandveiligheidsconcept ZRI d.d. 15-06-2017

5. **Diederendirrix**, Zonnestudie optopping, 01-02-2017

6. **Bureau Waardenburg B.V**.; Notitie quick scan Surinameweg 11 te Haarlem, 17-0219/17.02456/IngHR, 3 april 2017

7. **Pius Floris Boomverzorging Amsterdam**, Groentoets Surinameweg 11 te Haarlem, projectnummer PFBA.17/21220.ond, datum 18 april 2017

8. **Spark parkeren**, analyse parkeerbehoefte De Keizer, 27 juli 2017

9a. **BME**: rapport asbestinventarisatie conform SC – 540, revisatiedatum 5 februari 2014, rapportnummer 12311 – 420

9b. **RPS**: Actualisatie asbestinventarisatie type A destructief conform SC 540, 5 september 2016, RPS / 1600 149A00

10. **Zus:** ontwerp buitenruimte, 22 juni 2017

1. Inleiding

1.1. Algemeen

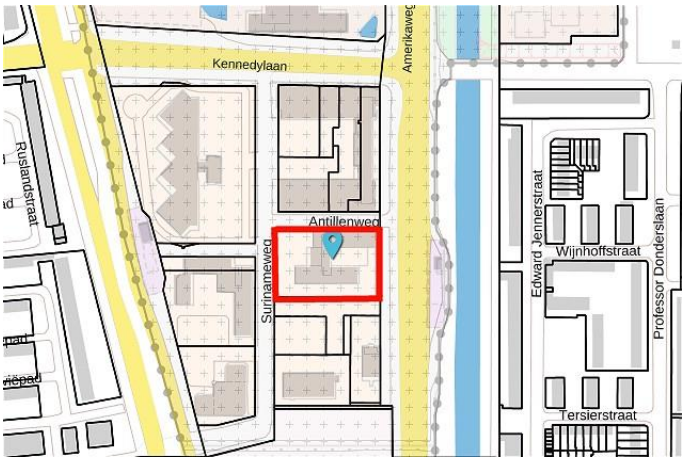
Initiatiefnemer Certitudo Property Development **II** B.V. is voornemens om het thans aanwezige kantoor, gelegen aan de Surinameweg 11 te Haarlem een nieuwe functie te geven. Het pand kan als kantoor thans geen economische functie meer vervullen.

Doel van het plan
Het kantoorpand, gelegen aan de Surinameweg 11, staat thans leeg. In het pand was het UWV gehuisvest. Met het toekennen van een nieuwe functie aan dit pand wordt een bijdrage geleverd aan de gewenste herstructurering in de wijk Schalkwijk. Door middel van het realiseren van woningen en flexplekken/arbeidsplaatsen in het bestaande pand, en het herinrichten van het buitenterrein wordt er een kwaliteitsimpuls gegeven aan de wijk. Het initiatief is in strijd met het geldende bestemmingsplan. Het doel van het plan is het verschaffen van een juridisch planologische basis voor dit plan.

Plan
Het project 'De Keizer' omvat de transformatie en het optoppen van het bestaande kantoorgebouw. Initiatiefnemer is voornemens om in het bestaande pand 111 appartementen te realiseren van 46 tot 91 m^2. Deze appartementen zijn bestemd voor bewoners tussen de 25 en 35 jaar, de starters op de woningmarkt. Op de nieuw te realiseren bovenste verdieping komen penthouses. Ook worden 63 flexplekken/arbeidsplaatsen ingericht, verdeeld over 3 units over de begane grond, atelierwoningen op de begane grond. Op de 5e verdieping komt een meetingpoint/vergaderruimte. Tevens worden er voorzieningen op het gezamenlijke dakterras gerealiseerd t.b.v. werken.
Tevens voorziet het plan in een herinrichting van de buitenruimte. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.

1.2. Ligging en begrenzing projectlocatie

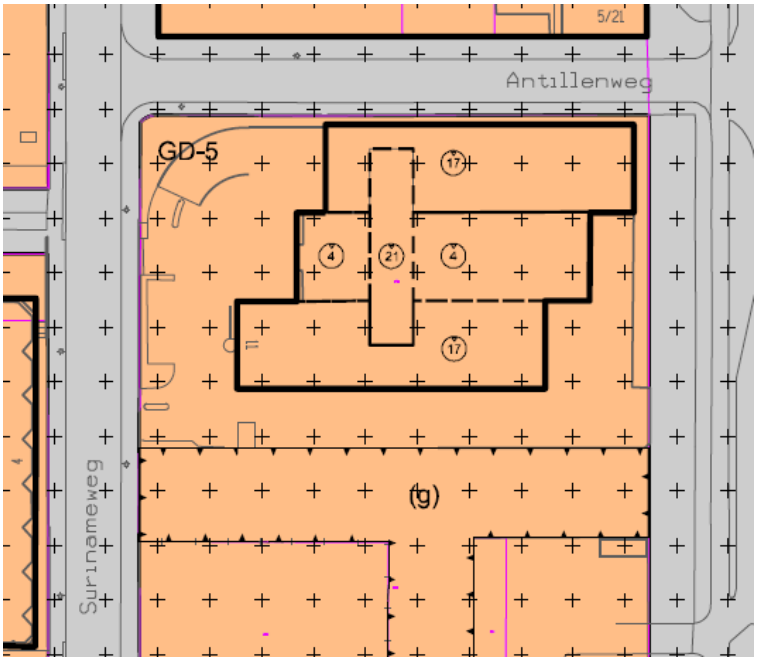
De projectlocatie ligt in de wijk Schalkwijk van de gemeente Haarlem, in het zuidoostelijke deel van de stad. De directe omgeving bestaat uit kantoren, een ziekenhuis en enkele bedrijven. Ten oosten en westen van de planlocatie liggen woonwijken. Het plangebied wordt begrensd door de Surinameweg, de Antillenweg en de Amerikaweg. Ten zuiden van het plangebied bevindt zich een kantoorgebouw met onder- en bovengrondse parkeergarage.



Ligging plangebied
Bron: www.ruimtelijkeplannen.n;

1.3. Vigerende bestemmingsplan
Voor de projectlocatie is het bestemmingsplan "Schalkwijk Midden" van kracht. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad van de gemeente Haarlem op 06 juni 2013. In dit bestemmingsplan is het perceel Surinameweg 11 voorzien van de bestemming "Gemengd 5". Deze gronden zijn bestemd voor kantoren, praktijk- en atelierruimten, (zakelijke) dienstverlening en een aantal nader omschreven maatschappelijke doeleinden. Het realiseren van woningen is met deze bestemming in strijd. Binnen het bouwvlak zijn verschillende bouwhoogten toelaatbaar. In het middenstuk mag deze niet hoger zijn

dan 4 m, in die delen van het gebouw haaks op de Surinameweg 17 m en in het gedeelte evenwijdig aan de Surinameweg 21 m.



Voorts rust op het perceel de dubbelbestemming “Waarde – Archeologie 4”.

Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl

1.4. Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing “Surinameweg 11” bestaat uit de volgende hoofdstukken;

Hoofdstuk 1	Inleiding.
Hoofdstuk 2	Beschrijving van de bestaande situatie.
Hoofdstuk 3	Beleidskader.
Hoofdstuk 4	Randvoorwaarden.
Hoofdstuk 5	Planbeschrijving.
Hoofdstuk 6	Economische uitvoerbaarheid.
Hoofdstuk 7	Resultaten van inspraak en overleg.

Voor het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing zijn een aantal onderzoeken verricht en zijn een aantal rapporten geschreven. Deze overige rapporten maken als bijlagen onderdeel uit van deze ruimtelijke onderbouwing, en worden gelijktijdig met het plan terinzage gelegd.

2. Beschrijving van de bestaande situatie

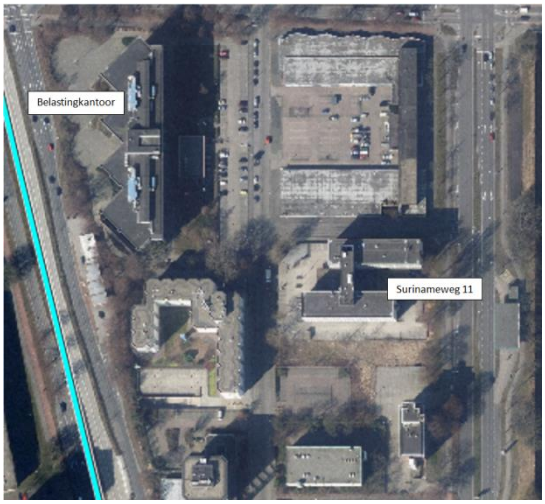
2.1. Gebiedsbeschrijving

Surinameweg 11 ligt in het gebied Schalkwijk Midden. In de toelichting van het bestemmingsplan Schalkwijk – Midden is hierover het volgende aangegeven.

“Het stadsdeel Schalkwijk is hét grote uitbreidingsgebied van Haarlem uit de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw. Het stadsdeel is volgens het ideaal van de jaren '60 gebouwd: het CIAM principe 'licht, lucht en ruimte' in huis, op straat en in de wijk. Dat leidde tot een hoog percentage gestapelde bouw omdat daardoor veel gemeenschappelijke openbare ruimte te realiseren viel. De weidse en open opzet van het stadsdeel gold als een hoge kwaliteit. Tegenwoordig uit zich dat in en rondom het plangebied nog in grote openbare structuren voor verkeer, groen en water. Dit middengebied vormt een soort 'tussenzone' tussen de woonwijken en de hoofdwegen en is gevuld met voorzieningen die, ten tijde van de aanleg, ongeschikt werden geacht om te mengen met een woonomgeving. Zo ontstond onder andere het kantorengebied aan de Surinameweg. Door deze absolute functiescheiding zijn deze gebieden tegenwoordig weinig aantrekkelijk.”

2.2. Beschrijving projectlocatie

Het project heeft betrekking op het perceel, gelegen aan de Surinameweg 11 te Haarlem, kadastraal bekend Gemeente Haarlem II / sectie Q perceel 1480.



Het bestaande pand heeft een H-vorm en bestaat uit 5 bouwlagen, met daaronder een kelder. Het bestemmingsplan laat voor de hoofdbouwmassa haaks op de Surinameweg en de Amerikaweg een bouwhoogte toe van 17,00 m; voor de bouwmassa evenwijdig aan de Amerikaweg en de Surinameweg geldt een maximale bouwhoogte van 21,00 m. Voor het tussenstuk geldt een maximale bouwhoogte van 4,00 m.

Foto's buitenruimte. Bron: bodemonderzoek

In de huidige situatie is het buitenterrein grotendeels verhard. Aan de zuidzijde bevindt zich langs de gevel een parkeerterrein. Ook aan de noordwestzijde van het gebouw bevindt zich parkeergelegenheid, zowel op het betreffende terrein als langsparkeren langs de Surinameweg. Verder is het terrein aan deze zijde grotendeels verhard, met dien verstande dat er wel een haag aanwezig is die de scheiding vormt met de openbare ruimte. Ook aan de oostzijde is het buitenterrein grotendeels verhard.

3. Beleidskader

3.1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)
De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, vormt de overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040.
Eén van de nationale belangen die de SVIR benoemt, het belang van een 'zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten'. Concreet betekent dit onder meer dat ruimte zorgvuldig moet worden benut en overprogrammering moet worden voorkomen. Om die doelstellingen te bereiken, is de Ladder voor Duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. Artikel 3.1.6, tweede lid, aanhef en onder a van het Besluit Ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat een ruimtelijke onderbouwing welke een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, beschrijft dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Op de "ladder voor duurzame verstedelijking" zal in het onderstaande worden ingegaan.

Ladder voor duurzame verstedelijking
De kernbepaling van de Ladder, artikel 3.1.6 lid 2 Bro, luidt:
De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.

Om dit te onderbouwen dienen de volgende stappen te worden doorlopen:
1) beoordeling door betrokken overheden of beoogde ontwikkeling voorziet in een behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen;

2) indien er een vraag is aangetoond, beoordeling door betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.

In par. 3.3. (Gemeentelijk beleid) is aangegeven dat het gaat om een hertransformatie die op grond van het gemeentelijk beleid wenselijk en noodzakelijk is. Er is sprake van een grote woningbehoefte voor met name eenpersoonshuishoudens in de gemeente Haarlem. Het gebied Schalkwijk midden is hiervoor aangewezen in het kader van herstructurering. Tegelijkertijd wordt de leegstand van kantoren verminderd,

Conclusie
Het project voldoet aan het bepaalde in 3.1.6, tweede lid Bro.

3.2. Provinciaal en beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040
In de toelichting van het bestemmingsplan Schalkwijk Midden is het volgende aangegeven. Bestaande werklocaties dienen waar mogelijk verder te intensiveren en herstructureren om nieuwe ontwikkelingen te accommoderen. Door te kiezen voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen blijft het landelijk gebied open en dichtbij. De hoogstedelijke milieus kenmerken zich door functiemenging, hoogwaardige culturele voorzieningen en een goede bereikbaarheid.

Om het toekomstbeeld ruimtelijk te realiseren heeft de provincie Noord-Holland provinciale belangen benoemd. Deze vallen uiteen in drie hoofdbelangen: ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Deze zijn verankerd in de provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie. De structuurvisie en de provinciale verordening vormen enerzijds het toetsingskader voor de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van Noord-Holland (ruimtelijke kwaliteit) en anderzijds de juridische beleidsuitwerking.

In het kader van het hoofdbelang duurzaam ruimtegebruik worden gemeenten gestimuleerd het bestaand stedelijke gebied beter te benutten door de aanwijzing van het Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). (Het BBG vervangt hiermee de rode contouren uit het oude Streekplan.) Door te verdichten, stationslocaties en knooppunten optimaal te benutten, ondergronds te bouwen, en door woningbouwprogramma zoveel mogelijk te realiseren binnen het BBG, wordt intensivering en bundeling van stedelijkheid bevorderd. Hierdoor is ook een winst te behalen in het fiets- en OV-gebruik.

Het plangebied – en daarmee ook de projectlocatie - behoort tot het BBG. Voor ontwikkelingen binnen bestaand bebouwd gebied gelden geen aanvullende eisen uit de provinciale ruimtelijke verordening. Dit project is niet in strijd met het provinciale beleid zoals vervat in de structuurvisie en met provinciale belangen zoals verwoord in de verordening.

Provinciale Ruimtelijke Verordening
Op 12 december 2016 hebben Provinciale Staten een wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. De nieuwe PRV is in werking getreden op 1 maart 2017. De PRV bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen zoals opgenomen in de structuurvisie.

Voor het project is artikel 5a van belang, luidende: “Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken”. Deze afspraken zijn opgenomen in de gemeentelijke woonvisie. En vinden hun doorwerking in het overige gemeentelijk beleid. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.3.

3.3. Gemeentelijk beleid

Woonvisie 2017 - 2020
De woonvisie geeft richting aan het gemeentelijk woonbeleid tot 2030, zodat er gezorgd kan worden voor voldoende, goede en betaalbare woningen die passen bij de wensen van inwoners en belangstellenden van buiten de stad. Een van de doelstellingen is de beperking van de bovenmatige stijging van de prijzen van de Haarlemse huur- en koopwoningen door toevoeging van meer woningaanbod.

De vraag naar woningen in Haarlem maakt dat veel nieuwe woningen aan de voorraad moeten worden toegevoegd. De inzet is om 4.300 woningen toe te voegen tot en met 2020, en 7.500 woningen tot en met 2025, maar daarvoor moet het tempo omhoog. In 2016 werden 167 nieuwbouwwoningen opgeleverd en dat valt tegen.
Omdat we zien dat de groep eenpersoonshuishoudens de komende jaren stevig zal groeien, en kleiner wonen in een stedelijke omgeving goed kan, is het logisch dat een groot deel van de nieuwe woningen uit kleine woningen zal bestaan.
Aan de oostkant van de stad, waar de projectlocatie is gelegen, is veel ruimte voor toevoeging van woningen. De opgave is om met de toevoeging van woningen tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit van buurten en wijken te verbeteren. Duidelijk is dat die verbetering niet alleen in de fysieke omgeving en alleen via het aanbod van woningen kan plaatsvinden, aandacht voor sociale infrastructuur is daarbij noodzakelijk.

Voorts is aangegeven dat Haarlem binnen afzienbare tijd klimaatneutraal wil zijn. Dit betekent dat ook de woningen op termijn klimaatneutraal moeten zijn.

De gemeente heeft in regionaal verband afgesproken om de komende jaren tenminste 20 % van de woningtoevoegingen via transformatie te realiseren (RAP). De verwachting is dat deze trend zich zal voortzetten. Daarvoor werkt de gemeente samen met de eigenaren van de kantoren, zoals in het kantorengebied Schalkwijk – midden. Er worden afspraken gemaakt met belanghebbende partijen om de ontwikkelingen uit te voeren en zo de leegstand van kantoren tot een ‘gezond’ niveau te laten dalen en woningen te realiseren. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor een beter gebruik van de bestaande woningvoorraad, zoals het gebruik maken van dakopbouwen voor het creëren van woningen.

Over het stadsdeel Schalkwijk is onder andere opgemerkt dat differentiatie wordt bereikt door toevoegen van duurdere woningen.

Leegstaande kantoren
In de toelichting van bestemmingsplan Schalkwijk – Midden is hierover het volgende aangegeven. “De afgelopen jaren is de leegstand van kantoren in Haarlem opgelopen tot 96.000 m^2. Daarbij is ook de vraag gerezen hoe omgegaan kan worden met deze leegstaande kantoren. Tijdens de begrotingsbehandeling 2011 is de motie "Van kantoor naar woning" ingediend die raadsbreed is aangenomen. In de Woonvisie is aangegeven, dat deze leegstand aangewend kan worden om de tekorten in de woningmarkt te verminderen en ruimte te geven aan nieuwe functies.”

Nota ruimtelijke kwaliteit
In de toelichting van bestemmingsplan Schalkwijk – Midden is hierover het volgende aangegeven. “In de nota ruimtelijke kwaliteit (2012) wordt een integrale stadsbrede visie gegeven op ruimtelijke kwaliteit die voor ieder nieuw ruimtelijk plan de basis vormt. Met de visie wil Haarlem kernachtig uitdragen waar haar kracht en haar ambitie ligt. De relatie tussen duurzaamheid, in de zin van toekomstbestendigheid en de kwaliteit van de leefomgeving, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk thema van de visie.
In de nota ruimtelijke kwaliteit is het regieniveau bepaald en zijn gebiedstypen en -structuren aangegeven.

Regie
Het middengebied van Schalkwijk heeft in de nota het niveau *transformatie regie* gekregen. De transformatie regie is bedoeld voor de (relatief jongere) stadsdelen waar de stedelijke structuur een veranderingsproces doormaakt. De ruimtelijke dynamiek is hoog. De gemeente stuurt hier door middel van gebiedsvisies waarin de bestaande en de nieuwe kwaliteiten van bebouwing en de openbare ruimte in samenhang met de bredere context, worden verbeeld en toetsbaar gemaakt.

De Amerikaweg en de Europaweg hebben het niveau *bijzondere regie* gekregen omdat deze als lange lijn deel uitmaken van de structuur van de stad en gebiedsoverschrijdend zijn. Ze hebben een gecompliceerd karakter: ze verbinden of begrenzen woonwijken en bieden oriëntatie. Toetscriteria zijn opgenomen in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit (Deel 2: beoordelingskaders ruimtelijke kwaliteit, pagina 103).

Gebiedstype
Het middengebied is in de nota aangemerkt als gebiedstype *Divers* omdat binnen het gebied het stratenpatroon en bebouwing weinig relatie met elkaar hebben.

Het gebied Schalkwijk - Midden
De Amerikaweg en de Europaweg vormen in deze stadsdelen een specifieke stedenbouwkundige ontwerpopgave. Als lijn zijn beide een belangrijke kwaliteit van deze stadsdelen: een volwassen groenstructuur van voldoende omvang. In gebieden met transformatie regie mogen ontwikkelingen van grotere woonbuurten zich onderscheiden van hun stedenbouwkundige context.
Bij grootschalige transformatie wordt uitgegaan van behoud van bestaande groen- en waterstructuren die een positieve bijdrage leveren aan de openbare ruimte. Er zijn vrijheden in stratenpatroon, bouwbloktype of architectonische uitwerking binnen de aangegeven richting. Bij transformatie is duurzaamheid (waterhuishouding, materiaalkeuze etc.) een nieuwe opgave. Ingrijpende transformatieplannen moeten integraal uitgewerkt zijn in een ruimtelijke verkenning of gebiedsvisie, die na vaststelling als nader beoordelingskader geldt. Voor kleine ingrepen binnen bestaande buurten of eenheden (stroken, complexen, ensembles) blijft toetsing gericht op instandhouding van de bestaande kwaliteit.

Gebiedsvisie Schalkwijk-Midden
Voor het plangebied Schalkwijk-Midden is 11 juni 2009 door de gemeenteraad de “Gebiedsvisie Schalkwijk Midden” vastgesteld. De gebiedsvisie vormt de onderlegger voor alle ontwikkelingen en opwaarderingen binnen het plangebied. De hoofdstraten zullen meer het karakter krijgen van stadsstraten en moeten zorgen voor een goede verbinding met de naastgelegen wijken. Aan de Surinameweg wordt een extra buurtpark toegevoegd. Uit oogpunt van levendigheid en sociale veiligheid wordt gestreefd naar menging van wonen, voorzieningen en werkfuncties (kantoren) en een herinrichting van de openbare ruimte. De bebouwing wordt gericht op de openbare ruimte en de

omliggende wijken, zonder gesloten begane grondlaag met bergingen en garages. De bouwhoogte varieert van 4 tot 6 lagen met de mogelijkheid van accenten. Parkeren vindt in principe ondergronds plaats en bij uitzondering (vanwege de haalbaarheid) halfverdiept tot 1,35 meter boven het maaiveld dan wel niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte of in een parkeergarage.

Op basis van de Gebiedsvisie kan met het project Belcanto langs de Kennedylaan (het voormalige belastingkantoor en voormalige garagebedrijven) in het hart van Schalkwijk-Midden een eerste aanzet worden gegeven voor herontwikkeling binnen het plangebied.

In het plangebied wordt niet voorzien in een toename van verharding. Door aanleg van parken en groenstroken ten behoeve van bomen in de openbare ruimte zal eerder sprake zijn van ontharding. In de gebiedsvisie wordt een minimumaantal van 230 te planten bomen vastgelegd en per kavel 30 procent onverhard terrein. In de Gebiedsvisie wordt er van uitgegaan dat bij de herontwikkeling en intensivering binnen het plangebied door menging van wonen en werken het vloeroppervlak voor werkfuncties per saldo gelijk zal kunnen blijven.

Voor het gebied Schalkwijk Midden gelden transformatieafspraken. Schalkwijk Midden wordt getransformeerd naar een nieuw woonwerkgebied. Doelstelling van de herstructurering is het realiseren van een verbinding tussen de stad en het groen.

Schalkwoud Nieuwe Stad tussen de bomen
In dit manifest is aangegeven wat de ambitie is voor het gebied Schalkwijk – Midden. Schalkwijk Midden wordt gezonder, meer contact met de natuur, de seizoenen en meer schone lucht. Er wordt een stedelijk bomenlandschap gecreëerd dat zich onderscheidt doordat de gebouwen als het ware te gast zijn in het bos en waarin de stedelijke functies - wonen, werken, verblijven - zo veel mogelijk met het landschap verweven zijn. Het eerder door de auto gedomineerde stuk stad wordt omgevormd tot een autoluwgebied, waar binnen een beetje buiten wordt en andersom.
Kenmerken zijn:
- Stads en stedelijk, uitgesproken, spannend en stoer
- Het is geen park en ook geen natuurbos; meer een stadsbos.
- Het heeft karaktertrekken van een bos (verschillende bomen, onregelmatig patroon, natuurlijke/wilde onderbegroeiing, hoogteverschillen, een kronkelend patroon van paden en padjes, informele speelmogelijkheden).
- Er worden kleurige bomen toegevoegd als extra laag aan de bestaande bomen
- Auto’s zijn (zo veel mogelijk) uit beeld.
- Wegen zijn ‘paden’.
- Er zijn open plekken in het bos, waar je kunt werken, spelen, sporten, vergaderen, schrijven en mediteren.
- Een harde scheiding tussen wonen, werken, horeca, sport is er niet. Het bos is van iedereen.

Plotregels
De manier waarop de hierboven genoemde ambities moeten worden gerealiseerd zijn vertaald in ‘plotregels’ en een bijbehorende kaart, de ‘plotregelkaart’. De planlocatie is op deze kaart opgenomen als plot 5. Bij de planvorming is met deze regels rekening gehouden.

Relevante plotregels
Het plan voldoet aan de plotregels voor bouwvolumes. Met een compacte en gemengde omgeving. Ook qua stedenbouwkundige opzet is het project in overeenstemming met de plotregels. Door de transformatie van het huidige gebouw met het toepassen van een toplaag wordt de kwaliteit van de bebouwing vergroot. Daarnaast wordt ook het maaiveld opnieuw ingericht. Tevens wordt het terrein semi-openbaar ingericht met mogelijkheden om over het terrein te lopen. Tevens wordt er een onderdoorgang in het midden van het gebouw gerealiseerd voor meer openheid van het gebied. Met de openheid wordt er een bijdrage geleverd aan de te realiseren pleinruimte op het perceel. Tevens wordt 466 m² toegevoegd aan de openbare pleinruimte. Secundaire routes op het perceel zijn gericht op langzaamverkeer. In de inrichting van de buitenruimte blijven de bestaande bomen behouden.
Qua functies die worden toegevoegd sluit het plan tevens aan bij de plotregels. Er worden enkele woningen gerealiseerd in de plint, deze woningen zijn toegankelijk zijn vanaf de pleinruimte. Tevens wordt er op de vijfde etage een vergaderruimte gerealiseerd en meeting points. Voor plot 5 worden 61 arbeidsplaatsen gevraagd. In het pand worden 63 arbeidsplaatsen gerealiseerd, verdeeld over 4 commerciële ruimtes, atelierwoningen, een vergaderunit, een meetingpoint en het dakterras. Bergingen worden inpandig gerealiseerd. Tevens is het onder het pand voldoende ruimte voor parkeren en een fietsenberging.
Niet alle woningen zijn groter dan 60 m². Belangrijke voorwaarde van de plotregels is dat de kleinere woningen wel schakelbaar zijn om de toekomstbestendigheid van de woningen te bewaken. De grootte van penthouses en atelierwoningen voldoen. De meeste woningen zijn rond de 47 m². De woningen onder de 60 m² bevinden zich allemaal naast elkaar. Doordat de wanden opgebouwd worden uit lichte materialen/scheidingswanden(Metal-Stud) zijn de wanden tussen de woningen makkelijk te verwijderen en woningen te vergroten om de toekomstbestendigheid te garanderen. Alle technische installaties en aanvoeren worden versleept in de gangzones van het gebouw, waardoor makkelijk nieuwe aansluitingen gerealiseerd/verwijderd kunnen worden.
De transformatie van het bestaande kantoorpand vergroot tevens de duurzaamheid.

Voor verdere invulling van het initiatief wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van de ruimtelijke onderbouwing.

Duurzaamheid en energie
In de toelichting van het bestemmingsplan Schalkwijk – Midden is hierover het volgende aangegeven,

Duurzame stedelijke ontwikkeling
De gemeente Haarlem heeft in de beleidsnota “Praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw” bepaald dat alle ruimtelijk relevante plannen vanaf 2006 moeten voldoen aan de basiskwaliteit duurzame stedenbouw en waar mogelijk aan een streefkwaliteit. De praktijkrichtlijn duurzame stedenbouw bestaat uit uitgangspunten en een checklist duurzame stedenbouw op basis van de ervaringen in Haarlem.
In de checklist zijn naast de wettelijke maatregelen (watertoets) een groot aantal (vrijwillig te nemen) maatregelen beschreven op het gebied van verkeer/vervoer (parkeren ondergronds), afval (het plaatsen van ondergrondse containers), water en energie (zuid gerichte verkaveling zonoriëntering).

De vrijwillig te nemen maatregelen zorgen ervoor dat een ruimtelijk plan aan de streefkwaliteit kan voldoen. Dat is dus een kwaliteit die verder gaat dan wettelijke regelingen ofwel de basiskwaliteit.

Het onderhavige plan voldoet deels aan de streefkwaliteit aangezien het parkeren volledig ondergronds plaatsvindt. Nu alle warmte wordt geproduceerd met behulp van elektriciteit, is daarnaast sprake van het all electric concept.

Haarlem Klimaatneutraal
De Haarlemse gemeenteraad heeft in meerderheid uitgesproken dat Haarlem in 2030 een klimaatneutrale stad moet zijn. Voor de eigen organisatie geldt dit al vanaf 2015. Hiertoe heeft de gemeenteraad een plan van aanpak vastgesteld. Kern van de aanpak is dat bij ieder (nieuw)bouwproject het energieaspect nader aandacht moet krijgen, waarbij in eerste instantie het gebruik van energie zo beperkt mogelijk moet worden gemaakt via bijvoorbeeld isolatie en zuinige apparatuur. Daarnaast dient zo veel mogelijk van duurzame energie gebruik te worden gemaakt, door bijvoorbeeld door situering en door zonne-energie in combinatie met warmte-koude opslag toe te passen. In de laatste plaats kan eventueel naar compensatiemaatregelen worden gezocht. Deze compensatiemaatregelen kunnen ook bestaan uit investeren in andere energie maatregelen buiten het gebied.

Maatregelen plangebied
Zoals aangegeven is sprake van het all electric concept. Daarnaast wordt energiegebruik verder beperkt door gebruik te maken van warmtepompen. Alle appartementen worden gerealiseerd met een energie-index kleiner dan 1.2 (<1.2) het voormalige A-label.

Realiseren van vertraagde regenafvoer: water afkomstig van het dakoppervlak wordt afgevoerd in de naastgelegen retentievijver (collectieve pleinruimte, zie arcering in de bijlage) welke is voorzien van een overstort. Er wordt een gescheiden rioolstelsel gerealiseerd.

50% van de plotoppervlakte wordt groen ingericht. Het totale perceel bedraagt 4.555m2 , de footprint van het gebouw bedraagt 1.554m2, ca. 80% van de tuinaanleg is groen. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de plotregels.

Er wordt geen gasaansluiting in het pand gebruikt. De appartementen worden verwarmd door of warmtepompen of een andere elektrisch gedreven warmtesysteem. De daken worden extra geïsoleerd om te voldoen aan het bouwbesluit (Rc waarde 6.0). Daarnaast wordt alle beglazing vervangen door Hr++ glas of Triplebeglazing.

Er komen op het perceel 2 aansluitingen voor het opladen van elektrische auto's in de parkeergarage en 2 voor het opladen van elektrische fietsen nabij de hoofdentree.

Samenvattend
Het initiatief om de kantoorfunctie om te zetten naar woningbouw is positief. Toevoeging van woningen op deze plek in Schalkwijk is goed voor de leefbaarheid en veiligheid van het gebied. Ook komt dit tegemoet aan de grote woningvraag in Haarlem. Voor Schalkwijk is het vanuit uitgangspunt woningdifferentiatie gewenst om maximaal 30% van de woning toevoegingen in de categorie sociale huur te doen. In de plannen wordt 23% van de woningen gerealiseerd als sociale huur. Dit komt neer op 25 woningen.

Samenvattend kan worden gesteld dat het project past binnen het woningbouwbeleid van de provincie en de gemeente en een bijdrage levert aan de gewenste ruimtelijke kwaliteit.

4. Milieu en omgeving

4.1. Algemeen

In dit hoofdstuk worden de resultaten beschreven van de onderzoeken naar de relevante milieu-, natuur- en groenaspecten, en naar de archeologie. Het plan mag immers niet in strijd zijn met de regels die hiervoor gelden.

4.2. Geluid

Wegverkeerslawaai

Door DPA Cauberg – Huygen is akoestisch onderzoek verricht.[1] Voorts welke maatregelen genomen dienen te worden zodat het geluidniveau in de verblijfsruimten van de woningen maximaal 38 dB zal gaan bedragen[2].

Resultaten

Het betreft een bestaand pand; de ontwikkeling bestaat uit het transformeren van dit pand waarbij een extra bouwlaag (optopping) wordt toegevoegd. De locatie is gelegen in de directe nabijheid van meerdere wegen zoals de Surinameweg, Belgiëlaan, Kennedylaan, Floris van Adrichemlaan, Europaweg (inclusief busbaan), Amerikaweg en Antillenweg. De locatie wordt niet door spoorverkeer of industrielawaai belast. De wettelijke voorkeurswaarde van 48 dB wordt overschreden ten gevolge van de Surinameweg, Amerikaweg en Antillenweg. Elke gevel is nagenoeg volledig geluidbelast door wegverkeerslawaai:

• Surinameweg: Westgevel, Zuidgevel en Noord binnengevel;
• Antillenweg: Noordgevel;
• Amerikaweg: Oostgevel, Noordgevel, Zuidgevel, Noord binnengevel en Zuid binnengevel.

De maximale grenswaarde van 63 dB wordt niet overschreden

Vanwege de Surinameweg, de Antillenweg en de Amerikaweg wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden,de maximale ontheffingswaarden niet.

- Bronmaatregelen in de vorm van minder verkeer of lagere rijsnelheid zijn met betrekking tot de wegverkeerscirculatie zeer ingrijpend en ten opzichte van dit plan niet realistisch. Voor de desbetreffende wegen wordt door de gemeente geen geluidarm asfalt toegepast vanwege het onderhoud en de kosten. Een geluidarm asfalttype is tevens onvoldoende geluidreducerend om de geluidbelastingen te reduceren tot aan de voorkeursgrenswaarden.
- Maatregelen in de vorm van geluidschermen zijn ten aanzien van de binnenstedelijke wegen stedenbouwkundig niet gewenst. Gezien de kosten van een geluidscherm is deze maatregel niet realistisch. Geluid afschermende maatregelen nabij de bebouwing is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst.
- Maatregelen ter reductie van het geluid ten gevolge van bovengenoemde geluidbronnen zijn in relatie tot het onderhavige project vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard, niet realiseerbaar.

Toetsing

Aangezien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dient een zogenaamde hogere waarde procedure te worden gevolgd; de gemeente Haarlem heeft hiertoe beleidsregels opgesteld. Opgemerkt moet worden dat deze “Beleidsregels Hogere Waarden Wet geluidhinder” (Haarlem, augustus 2009) bedoeld zijn voor nieuwbouw en niet voor verbouw. Een hogere waarde wordt alleen vastgesteld indien ten minste aan één van de volgende criteria wordt voldaan:

1. De geluidgevoelige bestemming wordt gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing.

---

[1] ***DPA Cauberg – Huygen**: Project 'De Keizer' - Verbouw Surinameweg 11 te Haarlem, van kantoor naar wonen Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder:, 11 april 2017,referentie 01517-14551-06;*

[2] ***DPA Cauberg – Huygen**: Project 'De Keizer' - Verbouw Surinameweg 11 te Haarlem, van kantoor naar wonen Akoestisch onderzoek geluidwering gevel, 18 april 2017,referentie 01517-14551-08;*

2. De gekozen bouwvorm of situering vervult een doelmatige functie als akoestische afscherming voor bestaande of nieuwe te bouwen geluidgevoelige bestemmingen.
3. De geluidgevoelige bestemming vult een open plaats op tussen bestaande bebouwing.
4. Het betreft een grond- of bedrijfsgebonden geluidgevoelige bestemming.

Conform artikel 11 van de beleidsregels wordt een hogere waarde voor een woning alleen vastgesteld indien deze woning minimaal één geluidsluwe zijde heeft. Conform artikel 13 gelden bij een geluidsbelasting L_{den} groter dan 53 dB vanwege wegverkeer, de volgende woningindelingseisen (artikel 13):

1. Verblijfsruimten moeten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde liggen.
2. Ten minste één slaapkamer moet aan de geluidsluwe zijde liggen.

Voor wat betreft het bestaande gebouw kan zowel niet aan artikel 11 als aan artikel 13 worden voldaan. Dit wordt veroorzaakt doordat sprake is van een bestaand gebouw met eenzijdig georiënteerde woningen. Het merendeel van de geplande woningen in de bestaande bouw beschikt slechts over één geveldeel (tussenwoningen). De hoekwoningen beschikken over twee of meerdere gevels. De nieuw te realiseren optopping voldoet aan de beleidsregels uit het gemeentelijk geluidbeleid. Dit betekent dat de woningen gesitueerd in de optoplaag zullen beschikken over een geluidluwe gevel. Dit wordt bereikt door de balkongevels uit te voeren met een gesloten balustrade waardoor het geluid ten gevolge van wegverkeer wordt gereduceerd tot aan de voorkeursgrenswaarde.

Binnenniveau
Bij het vaststellen van hogere waarden worden eisen gesteld aan het binnenniveau. In dit kader is van belang het door DPA Cauberg-Huygen opgestelde onderzoek: 'De Keizer' - Transformatie Surinameweg 11 te Haarlem, van kantoor naar wonen Akoestisch onderzoek geluidwering gevel; datum: 23 juni 2017 met referentie 01517-14551-11.

Aangezien het een bestaand kantoorpand betreft dat wordt getransformeerd in een appartementengebouw, is er voor het bestaande gebouw (met uitzondering van de optopping) geen sprake van nieuwbouw doch van verbouw. Op basis van het vigerende Bouwbesluit zijn er geen eisen gesteld aan de geluidwering cq het binnenniveau. Op basis van de regelgeving voor het saneren van bestaande woningen dient een binnenniveau van 43 dB als grenswaarde te worden gehanteerd. Met gemeente Haarlem is afgesproken dat de geluidwerende maatregelen voor de gevels worden bepaald opdat het geluidniveau in de verblijfsruimten van de woningen maximaal 38 dB zal gaan bedragen. De benodigde gevelvoorzieningen zullen worden uitgevoerd. De woningen in de optoplaag voldoen aan de nieuwbouweisen conform Bouwbesluit 2012.

Conclusie
De locatie wordt vanuit meerdere zijden belast door wegverkeer. Het treffen van maatregelen aan de wegen is niet doelmatig. Het treffen van maatregelen in de overdracht, door afscherming, is niet uitvoerbaar. Het bestaande gebouw kan niet voldoen aan het gemeentelijke geluidbeleid. Ter compensatie wordt de geluidisolatie van de bestaande gevels verbeterd. De toekomstige bewoners dienen te worden geïnformeerd over het ontbreken van een geluidluwe zijde bij het merendeel van de woningen in het bestaande gebouw. De woningen in de optopping voldoen volledig aan het gemeentelijke geluidbeleid aan de nieuwbouweisen volgens het Bouwbesluit. Geconstateerd kan worden dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de uitvoering van dit project.

4.3. Luchtkwaliteit

Door DPA Cauberg – Huygen is onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit[3]. De conclusie uit dit onderzoek luidt als volgt. Grenswaarden voor NO2 en fijnstof vormen doorgaans de meest kritische en daarmee maatgevende parameters voor toetsing aan de Wet luchtkwaliteit. Voorliggend onderzoek richt zich derhalve op deze parameters. Uit de berekeningen is gebleken dat in de beoogde situatie voor de parameters NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ ter plaatse van de gevel van het te transformeren gebouw aan de Surinameweg 11 geen overschrijdingen van de grenswaarden uit bijlage II van de Wet Milieubeheer zullen optreden. De grenswaarden worden ruimschoots gerespecteerd.

Gelet op bovenstaande bevindingen is het aspect luchtkwaliteit niet belemmerend voor het plan.

4.4. Bodem

De bodem dient geschikt te zijn voor het beoogde gebruik. In 2015 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door Search ingenieursbureau[4] op de locatie Surinameweg 11. De aanleiding tot dit onderzoek was de aankoop van het betreffende perceel. Het doel van het verkennend onderzoek was het aantonen of er geen verontreinigende stoffen aanwezig zijn in de grond of het freatisch grondwater die een belemmering kunnen vormen voor de grondtransactie.

De conclusie van dit onderzoek luidt als volgt. Gezien de relatief lage niveau's van verontreiniging alsmede het huidig en toekomstig gebruik kan vervolgonderzoek achterwege blijven. De gemeten verontreiniging zal niet leiden tot enige beperking in het huidige of toekomstige gebruik van de planlocatie.

4.5. Milieu aspecten

Algemeen
Bij het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing dient uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening onderzoek plaats te vinden naar de eventuele gevolgen van de nieuwe appartementen op de aanwezige bedrijven in de omgeving.
De contramal daarvan is dat ook de aanwezigheid en invloed van bedrijven en bedrijfsmatige activiteiten in de omgeving op de woningen, onderzocht moet worden. Dit is enerzijds nodig om ter plaatse van kwetsbare functies een goed woon- en leefmilieu te kunnen garanderen. Anderzijds mogen bedrijven niet in een nadelige milieusituatie komen te verkeren als gevolg van de beoogde ontwikkelingen. De bedrijvigheid zelf is niet aan te merken als kwetsbare functie.

Omliggende bedrijven
Op een afstand van ruim 100 m van de projectlocatie ligt aan de Europaweg een tankstation. Voorts bevindt zich aan de Amerikaweg een (onbemand) tankstation. Het gaat om stations zonder LPG. De afstand tussen dit tankstation en de projectlocatie bedraagt ca 40 m. Op een afstand van ca 150 m bevindt zich een ziekenhuis.
Benzineservicestations zonder LPG vallen, en ziekenhuizen vallen in categorie 2. De richtafstand tot gevoelige functies in een rustige woonwijk is 30 m. Aan deze richtafstand wordt ruimschoots voldaan.

Conclusie
De vestiging van woningen op de projectlocatie voldoet aan de richtlijnen uit de VNG-Publicatie Bedrijven en Milieuzonering (2009). Het voorgenomen project zal geen belemmeringen opleveren voor het omliggende bedrijven.

---

[3] ***DPA Cauberg – Huygen****: Luchtkwaliteitsonderzoek project 'De Keizer' - Verbouw Surinameweg 11 te Haarlem, van kantoor naar wonen, 24 april 2017, referentie 01517-14551-10.*

[4] ***Search****: Exploratory soil survey:, 30 maart 2015, projectnr: 25.14.00480.1.*

4.6. Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis gaat tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. **Kwetsbaar** zijn ondermeer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen en kinderopvang- en dagverblijven. **Beperkt kwetsbaar** zijn ondermeer kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen. Bedrijfsgebouwen zijn eveneens beperkt kwetsbaar, voor zover zij geen gebouwen zijn waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig plegen te zijn zoals: kantoorgebouwen met een bruto oppervlak van meer dan 1.500 m^2 per object. De risico's worden ondergebracht in plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR).

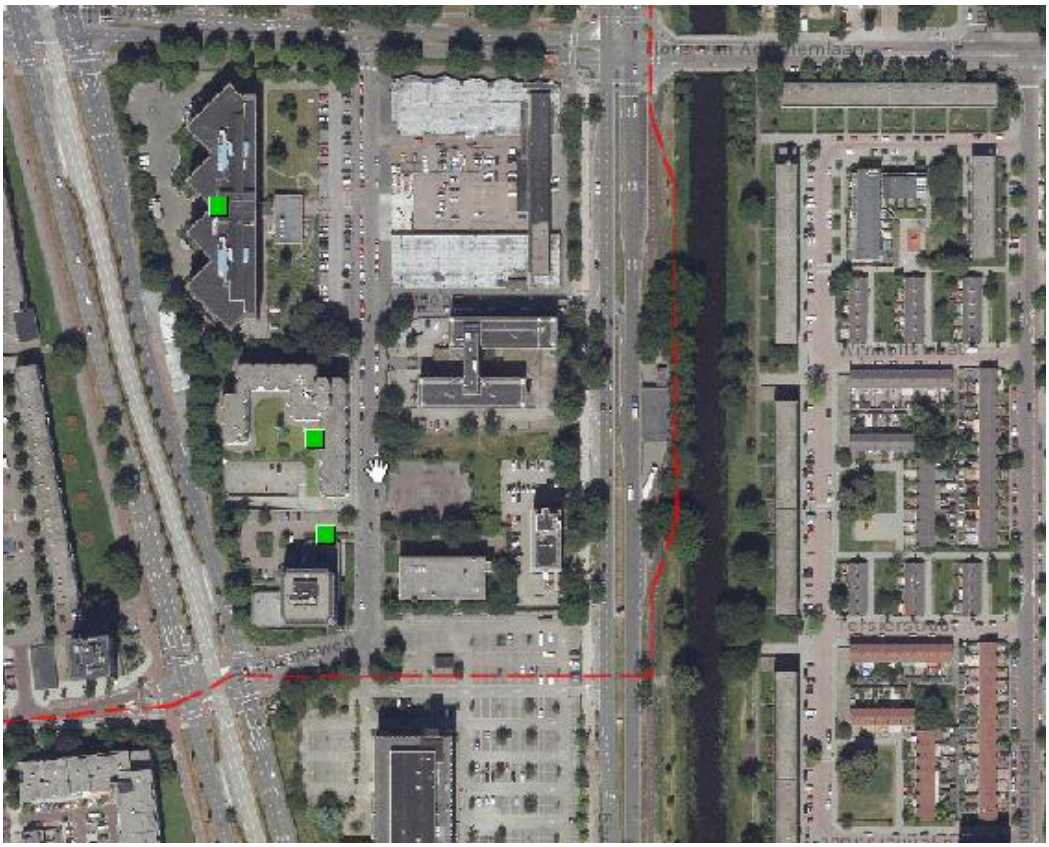
Het **plaatsgebonden risico** is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute en/of inrichting verblijft, kom te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer of handeling van/met gevaarlijke stoffen. Daarbij is de omvang van het risico een functie van de afstand waarbij meestal geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico. Het PR wordt aangegeven met risicocontouren rond objecten en langs transportroutes voor gevaarlijke stoffen (risicobronnen). Voor het PR gelden grenswaarden die niet mogen worden overschreden. Voor nieuwe situaties is dit een overlijdenskans van maximaal 1 op 1.000.000 per jaar (10^{-6}/j). Het plangebied ligt niet in de buurt van een 10^{-6} risicocontour.

Het **groepsrisico** is de kans per jaar dat een groep van 10 of meer personen in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval. Het groepsrisico geeft de aandachtspunten aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen.

Teneinde de risico's inzake de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen te kunnen bepalen, is de risicokaart geraadpleegd (www.risicokaart.nl). Hieruit is het volgende gebleken. Er loopt een hogedruk gasleiding over het terrein van Fluor en langs de oostkant van de Amerikaweg. Deze leiding is voorzien van de dubbelbestemming Leiding – Gas. Het gaat om een ondergrondse gastransportleiding met een druk van ten hoogste 40 bar en een veiligheidsstrook met een breedte van 4 m aan weerszijden van de hartlijn van de leiding. De afstand tussen het dichtstbijzijnde punt van het gebouw "De Keizer" en de gasleiding bedraagt meer dan 54 m. Gelet daarop kan een nader onderzoek naar externe veiligheid achterwege blijven.

Voor het groepsrisico is een berekening gemaakt[5], hieruit blijkt dat er geen berekenbare wijziging plaatsvindt van het groepsrisico. De planlocatie ligt binnen de 100%-letaliteitscontour rond de aardgasleiding en het groepsrisico is groter dan 10% van de oriëntatiewaarde. Een volledige verantwoording van het groepsrisico is in dat geval noodzakelijk. Het bevoegd gezag dient het bestuur van de regionale brandweer in de gelegenheid te stellen advies uit te brengen.

[5] **AVIV BV** Externe veiligheid hoge druk aardgasleiding Bestemming Surinameweg 11 in Haarlem, 4 september 2017



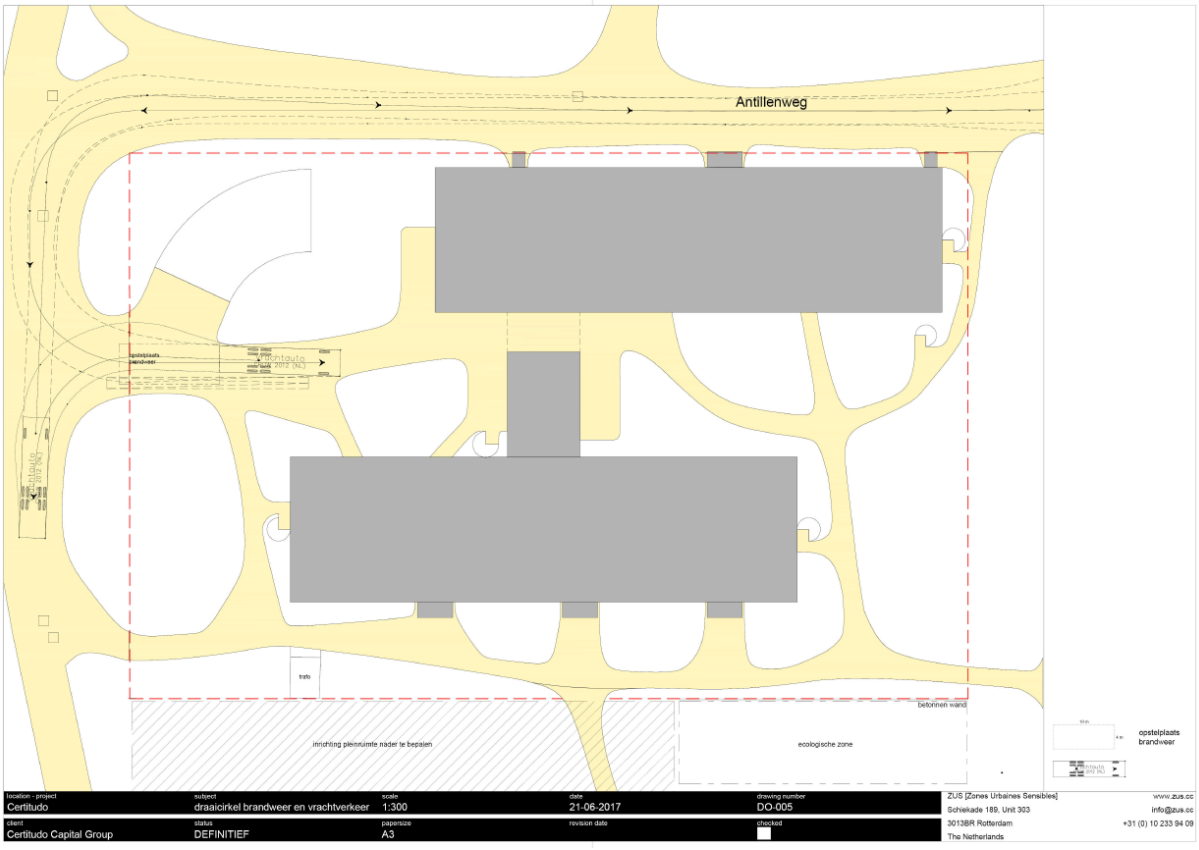
bron: www.risicokaart.nl

Het project zelf voorziet niet in activiteiten waarin sprake is van risico's voor de omgeving.

De conclusie is dat externe veiligheid niet veranderd door het voorgenomen initiatief.

4.7. Brandweervoorzieningen

In het kader van het vooroverleg zal het plan voorgelegd worden aan de brandweer. Tevens is rekening gehouden met een opstelplaats voor de brandweer. De opstelplaats is bereikbaar vanaf de Surinameweg.

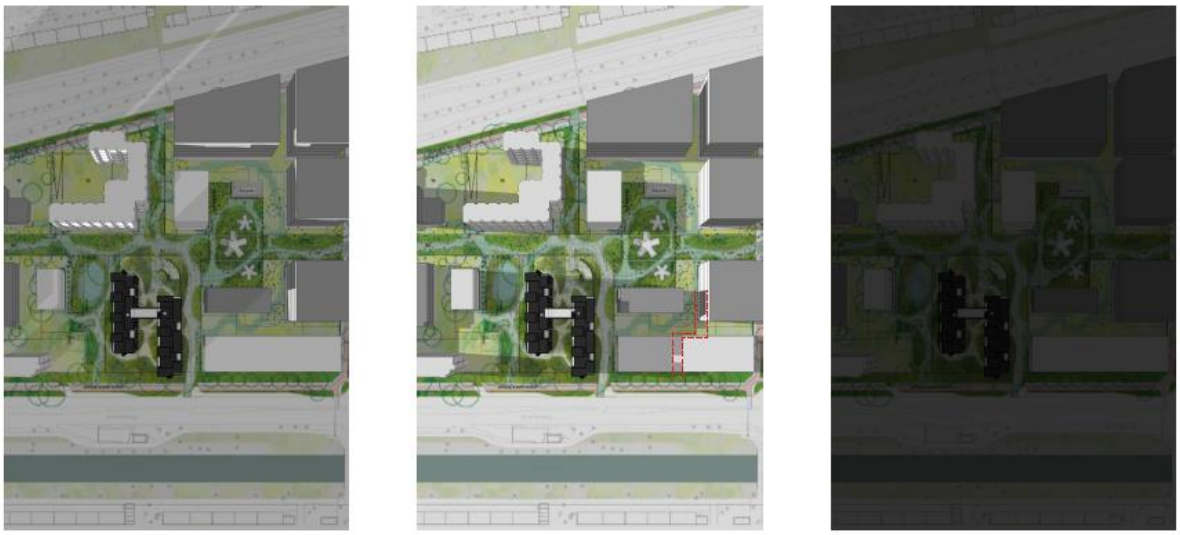


4.8. Bezonning

Door Dierendirrix is een zonnestudie verricht naar de gevolgen van de optopping[6]. In de nieuwe situatie wordt het gebouw 4 meter verhoogd. Op een gebouw van 18 meter is dit een geringe toename. In deze studie is aangegeven wat het effect van deze optopping heeft in de schaduwwerking op de omgeving. In de zomermaanden is het effect alleen merkbaar op de openbare ruimte rondom het terrein. In de wintermaanden zullen de panden ten zuiden van het gebouw midden op de dag enige hinder ondervinden van een toegenomen schaduwwerking. Zie onderstaande afbeelding. De vermindering van de bezonning staat niet in de weg aan de uitvoering van het plan.

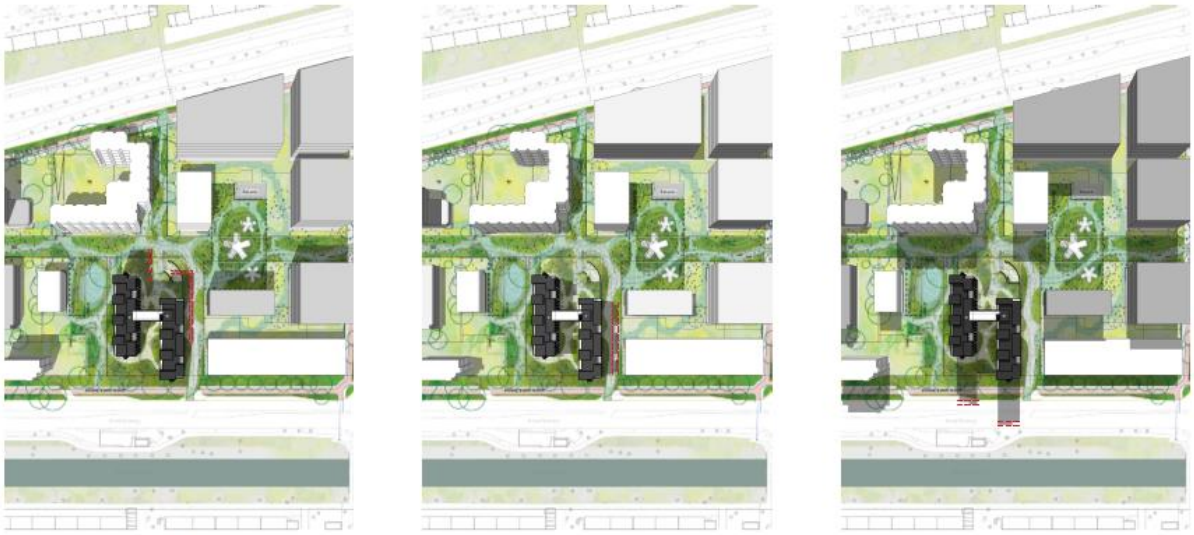
[6] *Diederendirrix, Zonnestudie optopping, 30 januari 2017*

januari



verschil met en zonder optopping

juli



verschil met en zonder optopping

4.9. Windklimaat

Regelgeving
In Nederland bestaat tot op heden geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen windhinder of windgevaar niet hoeft te worden meegenomen in de afwegingen. De grondslag voor de beoordeling van het aspect windhinder vindt zijn

grondslag in art. 3.1 Wro (Wet ruimtelijke ordening), de zorg voor een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor is het in kaart brengen van mogelijke windhinder of windgevaar en deze betrekken in de beoordeling noodzakelijk.
In 2006 is de NEN 8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' uitgekomen. Deze norm geeft richtlijnen (methodes) voor het uitvoeren van windtunnel- en CFD onderzoek. Tevens is een beslismodel opgesteld om te beoordelen wat de noodzaak van (windhinder) toetsing is.

Beoordeling
Certitudo Property Development II B.V ontwikkelt project 'De Keizer' aan de Surinameweg 11 te Haarlem. Het project betreft een transformatie van een kantoorgebouw tot woongebouw, waarbij het gebouw met één laag wordt 'opgetopt'. Door DPA Cauberg-Huygen is op theoretische wijze het effect van de ingrepen op het lokale windklimaat beoordeeld. Rapportage hiervan is opgenomen in de bijlagen[7].
Project 'De Keizer' aan de Surinameweg 11 te Haarlem betreft een transformatie, waarbij het gebouw van circa 18 m hoog wordt opgetopt tot een hoogte van circa 22 m hoog. Uiteraard is het effect van deze ingreep vele malen minder groot dan het nieuw realiseren van een gebouw met een hoogte van 22 m op een lege kavel. Aan de hand van het beslismodel en de systematiek uit de NEN 8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' is inzicht gegeven in de gevolgen van deze ingrepen op het windklimaat op maaiveld rondom het gebouw. Deze beoordeling is op 'theoretische wijze', dat wil zeggen op basis van bureauervaring en kentallen uitgevoerd.

Op basis van de analyse concluderen wordt geconcludeerd dat:
- De geplande ingrepen en met name de optopping niet zullen leiden tot ingrijpende wijzigingen van het windklimaat op maaiveld.
- In het plangebied in basis een verantwoord windklimaat aanwezig is.
- Wanneer extra groen (bomen) geplant zal worden, dan geeft dit een positief effect op het windklimaatrondom het bouwplan.
- Geen nader onderzoek middels CFD (Computational Fluid Dynamics) of windtunnel vereist is.

4.10. Water

Regelgeving
Het is wettelijk verplicht om bij ruimtelijke plannen en besluiten een beschrijving op te nemen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.
Hiervoor moet het proces van de watertoets worden doorlopen. Dit is digitaal mogelijk via www.dewatertoets.nl. Het waterschap kijkt dan gelijk of in een plan voldoende rekening is gehouden met de waterhuishouding ter plaatse en geeft een wateradvies.

Watertoets
Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten van Rijk, provincies en gemeenten.
Het Waterschap eist compenserende waterberging als er meer dan 500 m^2 extra verharding gerealiseerd wordt. Er vindt geen toename van verharding plaats. Het plan voorziet juist in een afname van de verharding. Het regenwater zal ter hoogte van het plangebied beter geïnfiltreerd kunnen worden in de bodem. Er vinden geen werkzaamheden plaats aan watergangen in de directe nabijheid van de planlocatie. Een watertoets is daarom niet noodzakelijk.

4.10. Flora en fauna; groentoets

Onderzoek flora en fauna
Door Bureau Waardenburg B.V. is een quick-scan uitgevoerd naar de mogelijke effecten van de voorgenomen in het kader van de Wet natuurbescherming[8]. Kortheidshalve wordt naar de inhoud van dit rapport verwezen. De conclusie van dit rapport is als volgt. Binnen het plangebied komen geen

[7] *DPA Cauberg-Huygen, theoretische beschouwing windklimaat, 4 september 2017*
[8] *Bureau Waardenburg B.V.; Notitie quick scan Surinameweg 11 te Haarlem, 17-0219/17.02456/IngHR, 3 april 2017*

soorten voor die zijn beschermd middels de Wet natuurbescherming. Zodoende is geen ontheffing nodig in het kader van de Wet natuurbescherming. Wel dient bij de uitvoer van de werkzaamheden rekening gehouden te worden met de zorgplicht / zorgvuldig handelen.

Conclusie
De Wet Natuurbescherming staat niet in de weg aan de uitvoering van het plan.

Groentoets
Door Pius Florius Boomverzorging is een groentoets uitgevoerd[9]. De aanleiding voor dit onderzoek is het voornemen om het terrein rondom het bedrijfspand opnieuw in te richten waarbij het aandeel groen zal toenemen. Deze groentoets is uitgevoerd conform de richtlijnen zoals deze binnen de gemeente Haarlem zijn opgesteld.
De conclusie en het advies luiden dat voor alle geïnventariseerde bomen geldt dat deze op hun huidige locatie gehandhaafd kunnen blijven wanneer de bouwplannen worden uitgevoerd. De kwaliteit van het geïnventariseerde bomenbestand is als goed beoordeeld met als uitzondering één boom, die een matige conditie heeft.

Voor de aanplant van nieuwe bomen in het plangebied zal nadere afstemming plaatsvinden.

Conclusie
De aanwezige bomen kunnen op de huidige plek behouden blijven.

4.11 Archeologie

Alleen in geval de oppervlakte van het project meer dan 2500 m^2 betreft en de bouwwerkzaamheden dieper dan 0,30 m onder het maaiveld plaatsvinden, dient een waardestellend archeologisch rapport te worden overgelegd. Er worden geen werkzaamheden uitgevoerd dieper dan 0,30m.
(In casu is vrijwel de gehele kavel onderkelderd met een parkeergarage. Verder wordt er alleen grond toegevoegd t.b.v. het vergroenen van de kavel).
Gelet op het voorgaande worden de archeologische belangen door de uitvoering van dit project niet geschaad. Nader archeologisch onderzoek kan achterwege blijven.

4.12. Verkeer en parkeren

In onderhavig initiatief wordt het pand getransformeerd tot appartementen. ZUS heeft een plan opgesteld voor de aankleding van het terrein rond het pand, waarbij wordt uitgegaan van veel groen. initiatiefnemer wil zoveel mogelijk aansluiten op dit plan en zal daarom in eerste instantie de parkeerplaatsen op maaiveld verwijderen. Er is een parkeergarage aanwezig met plaats voor 108 auto's en een stallingruimte voor 153 fietsen. In theorie kunnen er op het maaiveld 61 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Het plan voorziet in de realisatie van een laadpaal.

Verkeer
De verkeersaantrekkende werking van de nieuwe functie is berekend in de onderstaande tabel.

Functie	Aantal	Norm	Verkeersaantrekkende werking
Bewoners			
Woningen goedkoop	51	3,7	188,7
Woningen middelduur	60	2,8	168,0
Overig			
Commerciële functies	301 m²	5,1	14,8
Totaal			371,5

[9] *Pius Floris Boomverzorging Amsterdam, Groentoets Surinameweg 11 te Haarlem, projectnummer PFBA.17/21220.ond, datum 18 april 2017*

De huidige functie, een kantoor met baliefunctie, levert een verkeersgeneratie van 408 voertuigbewegingen per etmaal. Dat betekend een afname van 36,5 voertuigbewegingen per etmaal. De verkeerssituatie in het plangebied verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.
De cijfers zijn berekend op basis van de normen van de publicatie 'CROW 317 kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' het CROW. Gekeken in is naar de verkeersgeneratie in schil centrum bij een zeer sterk stedelijk gebied. Op basis van een kantoor met baliefunctie met ca. 8000 m² bvo.

Ontsluiting
De projectlocatie zal vanaf de Amerikaweg via Antillenweg ontsloten worden.

Parkeren
Door Bureau Spark is onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte[10]. In dit rapport is behoefte aan parkeerplaatsen voor het bouwplan geanalyseerd.

De gemeente Haarlem heeft parkeernormen opgesteld die van toepassing zijn bij (nieuw-) bouwontwikkelingen. Deze parkeernormen zijn vastgelegd in de Beleidsregels parkeernormen 2015. Deze normen zijn gebaseerd op de CROW-parkeerkencijfers (ASVV 2004). Haarlem heeft daarbij gekozen voor de categorie "zeer sterk stedelijk" en voor de minimumnormen binnen de bandbreedte van de CROW-kencijfers. Conform de CROW-kencijfers wordt onderscheid gemaakt tussen de binnenstad, de schil daaromheen en de rest van de stad. De Keizer bevindt zich daarbij in schil/overloopgebied. Op basis van deze parkeernormen is er voor het plan een parkeerbehoefte van 157,4 plaatsen, waarbij er nog geen sprake is van dubbelgebruik. Rekening houdend met aanwezigheidspercentages van de verschillende functies in het plan bedraagt de parkeerbehoefte 132 plaatsen. Dubbelgebruik leidt dus tot een besparing van (157,4 – 132 =) 25,4 plaatsen.

Functie	Aantal		Norm		Parkeerbehoefte
Bewoners					
Woningen goedkoop	25	stuks	0,9	per woning	22,5
Woningen middelduur	76	stuks	1,1	per woning	83,6
Woningen duur	10	stuks	1,2	per woning	12,0
Bezoekers bewoners					
Alle woningtypen	111	stuks	0,3	per woning	33,3
Overig					
Commerciële functies	301	m2	2,0	per 100 m2	6,0
Totaal					**157,4**

De normatieve parkeerbehoefte van het plan bedraagt 157,4 plaatsen en de parkeerbehoefte bij dubbelgebruik 132 plaatsen. Deze behoefte is afgezet tegen de parkeercapaciteit in de garage en de benodigde parkeercapaciteit op maaiveld. De insteek daarbij is dat de parkeercapaciteit op maaiveld kan worden aangepast ten gunste van groenvoorzieningen. Als de normatieve parkeerbehoefte wordt gefaciliteerd zijn 157,4 parkeerplaatsen nodig, waarvan 49,4 stuks op maaiveld. Bij volledig dubbelgebruik zijn 132 parkeerplaatsen nodig, waarvan 24 op maaiveld. Dat betekent dus dat van de 61 mogelijke parkeerplaatsen op maaiveld er (61 – 4,9 =) 56,1 niet hoeven te worden gerealiseerd. Het is dus mogelijk om voldoende parkeercapaciteit te realiseren om de parkeerbehoefte van het alternatieve plan te faciliteren.

Functie	Totaal	Garage	Maaiveld
Normatieve parkeerbehoefte	157,4	108	49,4
Maatgevende parkeerbehoefte	132,0	108	24,0

In de onderstaande tabel is de parkeerbalans van het plan opgenomen bij verschillende scenario's. Scenario's zijn gebaseerd op cijfer over autobezit van het CBS, op de meest recente CROW-kencijfers, op referentiecijfers van andere appartementencomplexen welke Certitudo eerder heeft gerealiseerd en de gemeentelijke normen voor het centrum, omdat gezien de locatie beargumenteerd kan worden dat het vergelijkbaar is met een centrumlocatie. Teven is het gemiddelde van de scenario's weergegeven. Getoond is de totale parkeerbehoefte bij dubbelgebruik, de parkeercapaciteit in de parkeerkelder en de (resterend) benodigde parkeercapaciteit op maaiveld. Bovenaan is de parkeerbalans op basis van de

[10] ***Spark parkeren**, analyse parkeerbehoefte De Keizer, 27 juli 2017*

gemeentelijke parkeernormen voor de schil aangegeven, daaronder is de parkeerbalans van de beschreven scenario's opgenomen. Een negatieve parkeerbehoefte op maaiveld betekent dat de garage meer dan voldoende plaatsen heeft en geen plaatsen op maaiveld nodig zijn.

Scenario	Totaal	Garage	Maaiveld
Gemeentelijke normen (schil)	132,0	108,0	24,0
Scenario's			
CBS-gegevens	108,7	108,0	0,7
Recente CROW-kencijfers	73,6	108,0	
Referenties Certitudo	102,3	108,0	
Gemeentelijke normen (centrum)	115,9	108,0	7,9
Gemiddelde	**100,1**	**108,0**	**2,1**

Beperken autobezit
Er zijn verschillende mobiliteitsmaatregelen mogelijk die het autobezit en -gebruik kunnen beperken. De ligging van de Keizer, met een uitstekende fietsinfrastructuur en gelegen aan de drukste busbaan van Nederland (busverbinding "Zuidtangent" die met een hoge frequentie het traject Amsterdam Bijlmer ArenA – Amstelveen Busstation – Schiphol Plaza – Hoofddorp NS – Haarlem NS rijdt en vice versa) biedt in ieder geval al goede alternatieven voor de auto. Daarmee is een belangrijke voorwaarde voor het terugdringen van autobezit en -gebruik ingevuld.

Certitudo zet in op een duurzame ontwikkeling en neemt maatregelen om de duurzaamheid te waarborgen, zoals het terugdringen van het energieverbruik (energielabel A), extra isolatie van de daken en het aanbrengen van HR++-beglazing. Een onderdeel van de duurzame ontwikkeling vormt de groene inrichting van de buitenruimte waarvoor ZUS een plan heeft opgesteld. Deze inrichting, waarmee zogenaamde nieuwe stedelingen kunnen worden aangetrokken, die minder gericht zijn op autogebruik en -bezit, en meer op de shared economy. Deze duurzame uitstraling is uitermate belangrijk in de communicatie, vanaf het eerste moment. Deze zal bewoners aantrekken die geen of minder waarde hechten aan het autobezit, maar bereid zijn gebruik te maken van fiets en openbaar vervoer. Dit kan voor toekomstige bewoners bijvoorbeeld een reden zijn om af te zien van de aanschaf van een auto, maar kan ook bewoners aantrekken die al bewust niet over een auto beschikken.

De parkeernormen van de gemeenten en de parkeerkencijfers van het CROW hanteren een lagere parkeerbehoefte in het centrum dan in de schil rond het centrum. De redenen daarvoor zijn met name dat in het centrum de bebouwingsdichtheid hoog is, waardoor minder mensen een auto hebben (er zijn veel andere functies nabij, waardoor de vervoerbehoefte kleiner is en parkeerplaatsen in het centrum zijn meestal duur en schaars). Ook zijn in het centrum de fietsvoorzieningen en het openbaar vervoer goed. Feitelijk sluit de Keizer op een aantal belangrijke onderdelen, namelijk de hoge bebouwingsdichtheid en de goede ontsluiting met het openbaar vervoer en met de fiets aan bij het centrum, hoewel het daar natuurlijk niet aan grenst. Aanvullend zal Certitudo de parkeerkelder breed inzetten voor mobiliteit, door niet alleen parkeercapaciteit te bieden voor auto's, maar ook goede stallingvoorzieningen voor fietsen te realiseren, inclusief eventuele oplaadmogelijkheden voor E-bikes (en voor elektrische auto's). Daarmee wordt de fietser dus zowel qua bereikbaarheid als qua stallingvoorzieningen goed bediend.

Op dit moment zijn er geen concrete plannen voor het plaatsen van deelauto's in de Keizer. Op basis van de beschouwing in bijlage 1 van het onderzoek van Bureau Spark, waarin het effect van deelauto's is beschreven, kan worden geconstateerd dat er desondanks sprake zal zijn van peer2peer-autodelen: autodelen waarbij particulieren onderling gebruik maken van elkaars auto. Dit zal en reducerend effect hebben op de parkeerbehoefte van de bewoners, maar is op basis van de beschikbare informatie over autodelen lastig kwantificeerbaar. Daarom is het niet apart inzichtelijk gemaakt.

Conclusie

In deze rapportage is de verwachte parkeerbehoefte van de Keizer beschreven. Op basis van de onderzochte scenario's is de parkeercapaciteit van 108 parkeerplaatsen die in de bestaande kelder aanwezig is voldoende. Dat betekent dat het voornemen van Certitudo om het maaiveld rondom het pand met veel groen aan te kleden kan worden uitgevoerd zonder dat dit tot parkeerproblemen leidt.

Ook zijn er aanwijzingen om aan te nemen dat de werkelijke parkeerbehoefte lager ligt dan de gestelde norm, door de hoog-stedelijke locatie, peer2peer-autodelen en de duurzame uitstraling van het pand.

Hoewel dit op basis van de onderzochte scenario's niet nodig is, kan het maaiveld als reserve achter de hand worden gehouden om in een later stadium alsnog parkeercapaciteit toe te voegen (zo groen mogelijk en uit het zich ingepast), bijvoorbeeld als uit de praktijk blijkt dat het autobezit toch hoger is dan momenteel wordt verwacht. Op die manier wordt voorkomen dat er voor de leegstand gebouwd wordt en minder groen wordt gerealiseerd, maar is er wel een mogelijkheid om mee te bewegen met het daadwerkelijk autobezit zonder dat de omgeving buiten het terrein van het gebouw daarvan hinder ondervindt. Het uitgangspunt daarbij is dat deze oplossing nooit hoeft te worden gerealiseerd, maar wel wordt vastgelegd in een anterieure overeenkomst die gekoppeld is aan een vergunning.

4.13. Kabels en leidingen

In de nabijheid van de projectlocatie zijn er geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig.

4.14. Vliegverkeer

De projectlocatie ligt binnen het gebied waarin het Luchthavenindelingbesluit Schiphol van kracht is. In dit besluit, onderdeel van de gewijzigde Wet Luchtvaart (ofwel de 'Schipholwet'), is rond de luchthaven Schiphol een beperkingengebied aangewezen. Hierbinnen gelden regels omtrent beperkingen van de maximale hoogte van objecten en van vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik. Op de projectlocatie zijn de kaarten "Maatgevende kaart Toetshoogtes" en "toetshoogtes in verband met radar" van toepassing. Voor Schalkwijk Midden geldt voor de toetshoogte een hoogtebeperking 45 meter nabij de Amerikaweg, en in verband met radar van minimaal 60 m. De bebouwing in het plangebied zal niet hoger zijn dan 22,20 m. De belangen van het vliegverkeer worden door de uitvoering van het plan niet geschaad.

4.15. Overige aspecten

Vormvrije mer/MER beoordeling
Het is geenszins aannemelijk dat het project zal leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Een effect op gevoelige gebieden is niet aan de orde, de locatie en de omgeving hebben geen bijzondere kenmerken of waarden, en het project leidt niet tot emissie van schadelijke stoffen. Het project heeft bovendien slechts een beperkt ruimtebeslag. Er een verwaarloosbare kans is op belangrijke nadelige effecten.

Explosieven
n.v.t.

Asbest
Er zijn twee onderzoeken verricht naar de aanwezigheid van asbesthoudende materialen[11]. Deze materialen zullen conform de wettelijke bepalingen worden verwijderd.

Afval
Uitwerking van dit aspect zal in een later staduim plaatsvinden.

---

[11] ***BME**: rapport asbestinventarisatie conform SC – 540, revisatiedatum 5 februari 2014, rapportnummer 12311 – 420*
***RPS**: Actualisatie asbestinventarisatie type Adestructief conform SC 540, 5 september 2016, RPS / 1600 149A00*

5. Planbeschrijving

5.1. Gebouw

In de kelder van het gebouw zullen parkeervoorzieningen en een fietsenstalling gerealiseerd worden. Er komen 108 parkeerplaatsen en 153 stallingplaatsen voor fietsen. Bovenop de bestaande bebouwing wordt een bijkomende bouwlaag gerealiseerd door middel van een lichte scheidingsconstructie. Hierin worden penthouses gerealiseerd. Ten opzichte van het peil, zoals dat gehanteerd is in de bouwtekening, komt de bouwhoogte op 21,00 m. Het middenstuk overschrijdt deze hoogte met 1,20 m. Op dit middenstuk komt een dakterras.
De ingangpartij/luifel aan de voorzijde zal worden verwijderd en dit wordt bij de buitenruimte getrokken. In het middenstuk komt een onderdoorgang voor voetgangers. De commerciële ruimtes (flex/arbeidsruimtes) bevinden zich op de begane grond. Op de bovenste verdieping komen penthouses, meeting points en vergaderruimtes. Een aantal van de woningen op de begane grond krijgt een uitgang naar de buitenruimte, bereikbaar met een trap. Bergingen worden inpandig gerealiseerd.

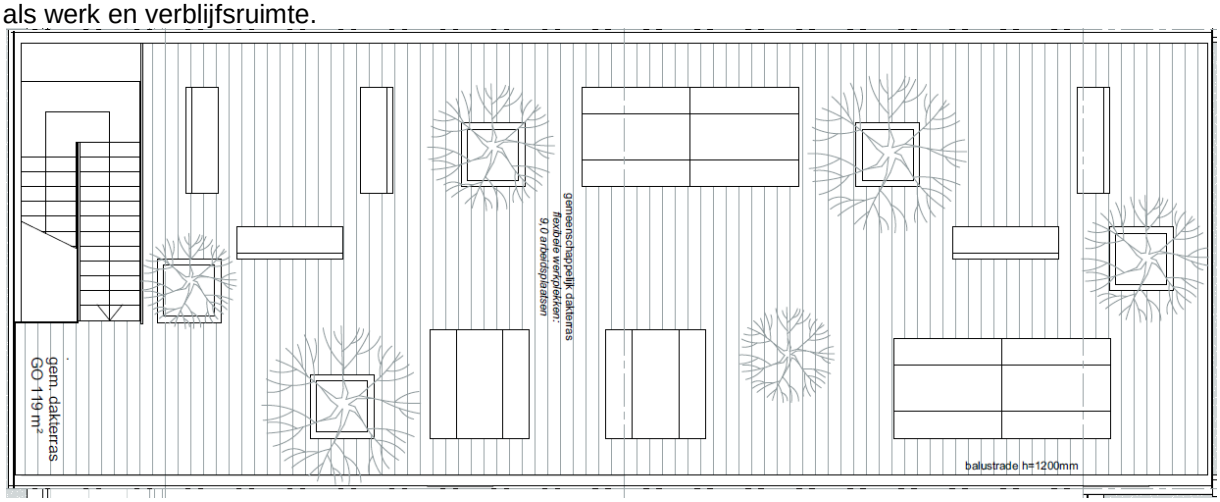
Functies
In het gebouw worden 111 woningen gerealiseerd waarvan 25 (23%) als sociale huur. Daarnaast worden commerciële ruimtes gerealiseerd. Zie onderstaande tabel voor een overzicht van de aantallen.

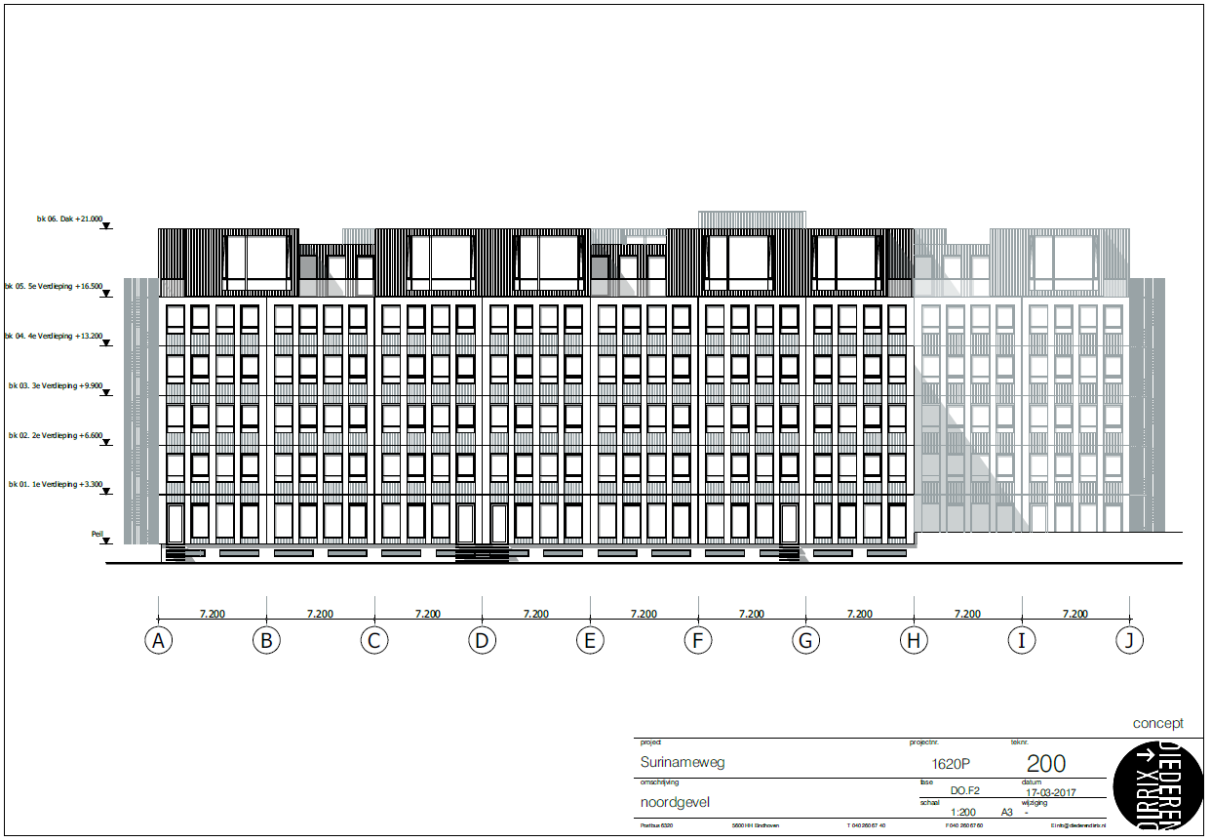
arbeidsplaatsenberekening:	ruimtenr.	oppervlakte	factor	aantal
commerciële ruimte	008	105 m2	1,5 per 10m2	15,8
commerciële ruimte	009	53 m2	1,5 per 10m2	8,0
commerciële ruimte	010	56 m2	1,5 per 10m2	8,4
commerciële ruimte	011	10 m2	1,5 per 10m2	1,5
toiletruimte + MIVA		13 m2	1,5 per 10m2	2,0
atelierwoning	012	15 m2	1 per atelierwoning	1,0
atelierwoning	013	15 m2	1 per atelierwoning	1,0
atelierwoning	015	15 m2	1 per atelierwoning	1,0
atelierwoning	016	15 m2	1 per atelierwoning	1,0
atelierwoning	017	15 m2	1 per atelierwoning	1,0
atelierwoning	018	15 m2	1 per atelierwoning	1,0
atelierwoning	019	15 m2	1 per atelierwoning	1,0
vergaderunit	513	17 m2	1,5 per 10m2	2,6
meetingpoint	515	46 m2	1,5 per 10m2	6,9
vergaderunit	516	13 m2	1,5 per 10m2	2,0
dakterras		120 m2	50%*(1,5 per 10m2)	9,0
			totaal	**63**

toelichting:
In alle commerciële ruimten, vergader/meetingrooms en dakterras worden voorzieningen als WIFI en WCD's voorzien.

Op het dakterras worden diverse picknicktafels en zitbanken geplaatst waar bewoners of externen kunnen verblijven en werken.
Het dakterras wordt met meubilair (genageld aan houtenvlonder) en groen aangekleed.
T.b.v. het werken worden er op strategische plekken in de vlonder WCD's aangelegd en tevens is er WIFI op het dakterras beschikbaar.

Onderstaande tekening laat de inrichting van het dak zien. Hierop is te zien dat het dak wordt ingericht als werk en verblijfsruimte.



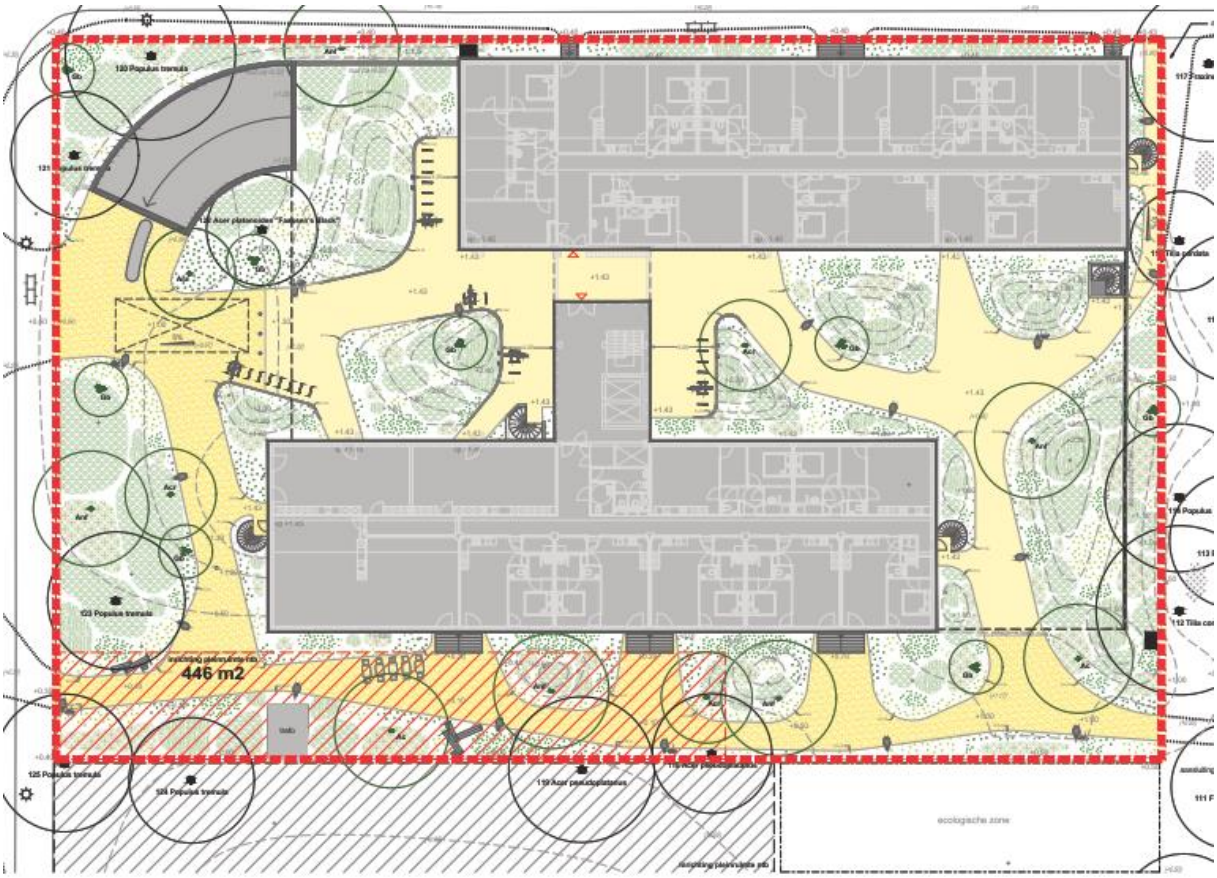


onderdoorgang

bovenaanzicht

5.2. Ontwerp buitenruimte

Door Zus (zones urbanes sensibles[12]) is een ontwerp voor de buitenruimte opgesteld. In dit ontwerp wordt uitgegaan van het behoud van de bestaande bomen en een inrichting die aansluit bij het bestaande groen in de omgeving. Bij het ontwerp van de buitenruimte zijn natuurlijke, ronde vormen het uitgangspunt. Er zal een aantal nieuwe bomen worden aangeplant. Het profiel van de Surinameweg wordt vloeiend gemaakt door hier groenperken te realiseren. De nu nog afgesloten ruimte zal openbaar gemaakt worden zodat er aan de zuidzijde een loopverbinding ontstaat tussen de Surinameweg en de Amerikaweg. Deze gaat tussen nieuw aan te legen groenperken door. Er komt een onderdoorgang waardoor de massa doorbroken, de openbare ruimte beter toegankelijk wordt en er een visuele verbinding ontstaat tussen de Surinameweg en de Amerikaweg. Het plan voorziet in speel- en zitmeubilair. Ten aanzien van eerdere ontwerpen is de buitenruimte meer ingericht als plein (meer verharding) om zo een meer flexibel gebruik te realiseren en een minder formele padenstructuur.



Afbeelding: ontwerp buitenruimte

Gelet op het voorgaande voorziet het plan in een ontwerp van de buitenruimte welke in overeenstemming is met het gemeentelijk en provinciaal beleid.

[12] *Zus, ontwerp buitenruimte, 22 juni 2017*

6. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

De integrale planontwikkeling voor het gehele project komt geheel voor rekening en risico van de ontwikkelaar. De ontwikkeling zal geschieden conform hetgeen bepaald is in de Wet Ruimtelijke ordening. De verwezenlijking van het plan is dan ook niet afhankelijk van gemeentelijke investeringen. Wat betreft planschade zal de gemeente met initiatiefnemer een overeenkomst afsluiten. Het plan moet dan ook economisch haalbaar worden geacht.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor onderhavig ontwerpbesluit wordt de uniforme voorbereidingsprocedure gevolgd als bedoeld in hoofdstuk 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.
Tevens zijn de wijkraden Europawijk en Boerhaave geïnformeerd over de plannen van de transformatie, met het nieuwe uiterlijk, de inrichting van de pleinruimte en de planning. Hierop is geen verdere reactie gekomen.