



Bestuurlijk opdrachtgever Floor Roduner

Datum 22 april 2020

In deze startnotitie staan de kansen, belemmeringen en risico's voor het project Schipholweg 1. Met het vaststellen van de startnotitie door de raad wordt de initiatieffase voor dit project afgerond.

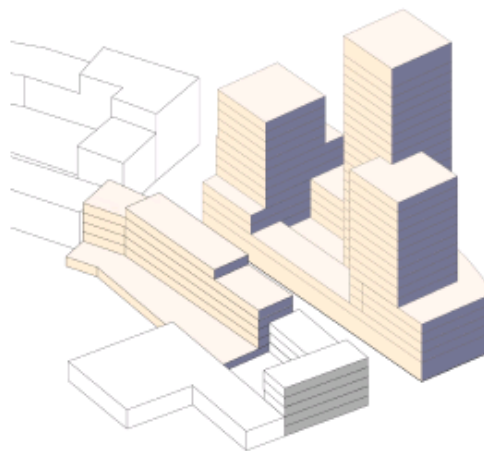
1. Aanleiding

Nabij de Buitenrustbruggen en op de kop van de Schipholweg staat een kantoorpand uit begin jaren '60. De ligging aan het Spaarne, nabij het nieuw te ontwikkelen busstation Schalkwijk en op steenworp afstand van het centrum maken deze locatie één van de meest markante plekken van Haarlem. De eigenaren, HBB Groep en Groeneweg Projekten, willen de locatie herontwikkelen. Elan Wonen brengt een deel van haar grond aan de J.J. Hamelinkstraat in. De bestaande woningen worden vervangen door sociale huurappartementen, die Elan Wonen zal afnemen. De bedoeling is om hier een stevig, in hoogte verschillend sculpturaal gebouwencomplex met een divers programma te realiseren. Op de onderste bouwlagen komen commerciële functies en voorzieningen voor de buurt. Daarboven komen voornamelijk woningen. Ook zijn functies die bijdragen aan de werkgelegenheid voorzien. De plannen dragen bij aan een compacte, duurzame stedelijke kwaliteit en een daarvoor heel passende schaalsprong in dit deel van de stad. De nieuwbouw ontwikkelt zich tot een herkenbare stadsentree en vormt een nieuwe skyline. Een deel van de ontwikkeling wordt bovendien in houtbouw gerealiseerd en kan daarmee de eerste circulaire ontwikkeling in Haarlem worden.

De nieuwbouw wordt een belangrijke schakel in een reeks bouwplannen langs de Schipholweg. Tegelijk zal het plan aansluiten bij de geplande ontwikkeling van een vitaal, stedelijk (openbaar vervoer) knooppunt dat de Slachthuisbuurt en Schalkwijk beter verbindt met zowel de binnenstad als Schiphol en Amsterdam.



Afbeelding 1: situatie, plattegrond



Afbeelding 2: zicht vanaf de Schalkwijkerweg

Stadstafel

In de afgelopen periode zijn aan de zogenaamde 'Stadstafel' samen met de initiatiefnemer door de gemeente gesprekken gevoerd over de kansen en de consequenties van de voorgestelde



ontwikkeling voor de stad. De Stadstafel is een initiatief van de stadsarchitect. De overheersende conclusie van dit integrale overleg is dat de initiatiefnemers garant staan voor een ambitieus plan dat een belangrijke bijdrage aan de stad kan leveren. De conclusies van de Stadstafel zijn verwoord in bijlage 1. In deze startnotitie staat omschreven hoe de uitkomsten van de Stadstafel kunnen leiden tot een plan naar volle tevredenheid van stad en initiatiefnemer. Daarbij zullen nog de nodige afwegingen gemaakt moeten worden in het licht van wederzijdse belangen; welke dat zijn staat eveneens in deze startnotitie vermeld. Nadat de gemeenteraad de startnotitie heeft vastgesteld, worden de plannen verder uitgewerkt.

2. Probleemstelling

De nieuwbouw op de hoek van de Schipholweg en het Spaarne betekent een grote kwaliteitsverbetering voor de stad op deze plek. Aan de Schipholweg komt, ongeveer ter hoogte van de Europaweg, een nieuw busstation dat de nieuwe woningen en voorzieningen in de omgeving beter bereikbaar maakt met het openbaar vervoer. De komst van het busstation biedt kansen voor een gevarieerd programma in de omliggende gebouwen en hoogwaardige invulling van de openbare ruimte. Door samenwerking en afstemming ontstaat een toekomstig stedelijk knooppunt met verblijfskwaliteit. Samen met een reeks initiatieven oostwaarts langs de Schipholweg en op de kruising met de Europaweg is hier een stedelijke 'hotspot' in wording.

3. Doel

In de kern stelt de ontwikkelopgave zich het volgende doel:

Het realiseren van een aantrekkelijk nieuw hoogbouw accent aan het Spaarne en een herkenbare entree van de binnenstad van Haarlem. Samen met de overige ontwikkelingen langs de Schipholweg en in combinatie met het nieuwe busstation, komt hier een stedelijk knooppunt met overtuigende verblijfskwaliteit die ten goede komt aan de entree van de stad en aan de omliggende wijken.

De nieuwe ontwikkeling heeft meer in het algemeen de volgende doelstellingen:

- Het plan wordt in samenhang verder ontwikkeld met het nieuwe busstation en de overige initiatieven oostwaarts langs de Schipholweg en op de kruising met de Europaweg.
- De nieuwbouw wordt ingebed in de bestaande stedelijke structuur van de Slachthuisbuurt. En er wordt ruimtelijk aansluiting gezocht bij het plan Slachthuisbuurt Zuidstrook, waaronder de nieuwbouwplannen van Elan op de naastgelegen kavel.
- De nieuwbouw biedt een gevarieerd programma:
 - Er worden voornamelijk woningen toegevoegd. Daarmee komen we tegemoet aan de grote behoefte aan woningen in Haarlem. De nieuwbouw draagt bij aan een gedifferentieerd woningaanbod in de Slachthuisbuurt. Er wordt onder andere ingezet op levensbestendige woningen voor ouderen.
 - De eenheden volgens het extended stay concept zijn voornamelijk gericht op tijdelijk verblijf in de stad voor werkenden die niet in Haarlem wonen. Deze functie en bijbehorende voorzieningen dragen bij aan de verbetering van het ondernemersklimaat in Haarlem.
 - Op de onderste bouwlagen komt een substantieel commercieel programma. In het licht van de recente Economische visie van de gemeente komen er tevens functies die werkgelegenheid opleveren en/of daarvoor ruimte bieden.



- De nieuwbouw draagt bij aan een gezonde levensstijl en welzijn van haar gebruikers. Om dat inzichtelijk te maken worden specifiek drie thema's uit de WELL duurzaamheidssystematiek uitgelicht: water, materiaal en gemeenschap.
- Met een duurzaam mobiliteitsconcept wordt het gebruik van fiets en openbaar vervoer gestimuleerd.
- Eén van de doelen is om in de nieuwbouw een bijzondere gemeenschap van bewoners en gebruikers te vormen. Gemeenschappelijke voorzieningen voor bewoners, werkenden en omwonenden dragen bij aan dat doel.

4. Resultaat

Na het vaststellen van de startnotitie, kan het plan overeenkomstig de randvoorwaarden verder ontwikkeld worden. Het plan bestaat uit twee bouwkavels. De plot aan de Schipholweg 1 van HBB Groep en Groeneweg Projekten. En de plot aan de J.J. Hamelinkstraat van Elan Wonen. De grondeigenaren ontwikkelen de plannen, inclusief de omringende openbare ruimte, voor eigen rekening en risico.

In de definitiefase stelt de gemeente eerst een globaal stedenbouwkundig programma van eisen op en een technisch programma van eisen voor de openbare ruimte. De initiatiefnemer maakt een hoogbouweffectrapportage. Met oog op het verplichte kostenverhaal, sluiten de gemeente en grondeigenaren een anterieure overeenkomst.

5. Uitgangspunten en randvoorwaarden

Op de twee kavels samen kan bijna 30.000 m² BVO gerealiseerd worden. Daarvan zal het grootste deel van het volume gevuld worden met woningen. Met name op de onderste bouwlagen komen ook commerciële functies die bijdragen aan de levendigheid in de directe omgeving. Tevens komen er functies die bijdragen aan de werkgelegenheid in de stad. De definitieve invulling van het programma met betrekking tot de commerciële activiteiten en werkgelegenheid wordt in nauw overleg tussen initiatiefnemer en gemeente bepaald.

Gedifferentieerd woonprogramma

In de Slachthuisbuurt komt een divers woningaanbod om een brede doelgroep te bedienen. Daarom wordt het woonprogramma op de twee kavels in samenhang bekeken. Na de sloop van de kantoortoren en de woningen van Elan Wonen, komen er circa 260 woningen terug. Daarvan is circa 30% sociale huur en circa 40% middenduur. In combinatie met het woonprogramma van Blok VI t/m VIII ontstaat hier een brede mix aan woontypen. Dat sluit aan bij de doelstelling om in de Slachthuisbuurt een gedifferentieerd woonprogramma voor een brede doelgroep te realiseren.

Het extended stay concept

Er is in Haarlem vraag naar tijdelijk verblijf om verschillende doelgroepen een (overbruggings)plek te bieden. Het gaat bijvoorbeeld om (her)starters, jongeren, (internationale) studenten, buitenlandse werknemers en zakelijke reizigers. De ontwikkeling aan de Schipholweg biedt met 130 eenheden een nieuw concept om die tijdelijke verblijfsfunctie te faciliteren. De ambitie is om een boutique-concept te ontwikkelen met fijne openbaar toegankelijke ruimtes en voorzieningen, gericht op zakelijke bezoekers die langer in de stad verblijven. Voor de beoogde gasten is de goede openbaar vervoer verbinding met onder andere de Zuidas en Schiphol van belang. De bijbehorende voorzieningen zijn ook bedoeld voor Haarlemmers die deze plek kunnen omarmen als plek van iedereen. Er wordt ingezet op een restaurant met dakterras en uitzicht over het Spaarne.



Daarnaast komt er in ieder geval housekeeping en een receptie/conciërge, maar ook bijvoorbeeld een koffiebar, fietsverhuur en wasservice, verhuur van comfortabele werk- en vergaderplekken en een lounge waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. De initiatiefnemer onderzoekt of een combinatie met zorg, bijvoorbeeld voor revaliderende ziekenhuispatiënten, mogelijk is. In lijn met het onlangs vastgestelde Hotelbeleid Haarlem, wil de gemeente dit concept verder onderzoeken en waar mogelijk faciliteren.

Hoogbouw en ruimtelijke inpassing

De plannen omvatten een fors en hoog gebouw. Dat is op deze plek ook gewenst en past bij de uitgangspunten die in de hoogbouwprincipes 'kansen voor hoogbouw in Haarlem' staan. Op deze plek komt een landmark voor de stad. De nieuwe bebouwing kent meerdere hoogtes; aan de Schipholwegzijde varieert de bouwhoogte van circa 6 tot 24 lagen. Langs de J.J. Hamelinkstraat komen de sociale huurwoningen in een bouwblok van circa 6 lagen hoog.

Duurzaam en circulair

De initiatiefnemer wil het eerste circulaire gebouw in Haarlem maken. Aan de J.J. Hamelinkstraat komt een houten gebouw met een houten constructie. Er wordt rekening gehouden met de klimaatverandering en er wordt natuurinclusief gebouwd. Er worden groene daken aangelegd met voor het publiek toegankelijke terrassen aan het Spaarne. Bovendien draagt de nieuwbouw bij aan de gezondheid en het welzijn van haar gebruikers. Om dat inzichtelijk te maken worden specifiek drie thema's uit de WELL duurzaamheidssystematiek uitgelicht: water, materiaal en gemeenschap. De WELL standaard maakt de impact van het gebouw op de gezondheid van de gebruikers meetbaar.

Parkeren en mobiliteit

Vanaf de nabij gelegen bushaltes op de Schipholweg en Europalaan rijden elke 2 tot 5 minuten bussen naar onder andere het centrum van Haarlem, Amsterdam Zuid en Schiphol. Bovendien ligt de nieuwbouw aan een doorgaande fietsroute en ben je met de fiets snel op, bijvoorbeeld, station Haarlem. Als het nieuwe busstation in Schalkwijk er is, zal de bereikbaarheid met het openbaar vervoer nog beter worden. Een fietshub in het gebouw stimuleert fietsgebruik en vermindert de afhankelijkheid van de auto. Onder de nieuwbouw komt een parkeerkelder. Door de initiatiefnemer is een eerste berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen gemaakt. Daarin is rekening gehouden met duurzame vormen van mobiliteit, zoals het gebruik van fiets, openbaar vervoer en deelauto's. Uit de berekening blijkt dat het aantal plekken substantieel kan worden teruggebracht (ten opzichte van de parkeernormen gemeente Haarlem 2015). Dit wordt uitgewerkt tot een duurzaam mobiliteitsconcept waarmee wordt bijgedragen aan de doelstelling van de gemeente om het gebruik van de auto te verminderen. Over de voorwaarden, waaronder ook financiële voorwaarden, worden tussen gemeente en initiatiefnemer nadere afspraken gemaakt.

6. Risicoanalyse

Dit zijn de belangrijkste risico's die mogelijk tot vertraging of tot bijstelling van het proces en de ambities leiden:

- *Draagvlak in de buurt.* Bewoners van de wijk kunnen kritisch zijn ten opzichte van hoogbouw en verdichting en de parkeernormen. Mogelijk maken omwonenden zich zorgen over de nieuwbouwplannen en de gevolgen hiervan voor hun leefomgeving. Het is belangrijk om de buurt bij de ontwikkeling te betrekken, zodat bij de planontwikkeling rekening kan worden



gehouden met hun eventuele zorgen. De planontwikkeling is immers niet alleen gericht op het ontwikkelen van deze locatie, maar ook op het behoud van het woon- en leefklimaat in de omgeving. De initiatiefnemers zijn daarom gestart met het informeren van de buurt en zij hebben een participatie en inspraakplan gemaakt voor de eerste periode tot en met de startnotitie. Voor het vervolg wordt een uitgebreider participatie- en inspraakplan opgesteld.

- *Voortgang proces.* De initiatiefnemers willen tempo maken met de ontwikkeling en willen begin 2021 starten met de planologische procedure. Het is daarom van belang dat ook de gemeente stuurt op de voortgang en de initiatiefnemers bij alle stappen in het proces betreft.
- *Samenhang omgeving.* De plannen in de omgeving worden in samenhang met elkaar en met het toekomstige busstation ontwikkeld. Met name programmatisch zijn er kansen op efficiënt ruimtegebruik en het onderling versterken van functies. Om een optimaal resultaat te bereiken is afstemming tussen verschillende partijen noodzakelijk. Daarvoor worden gezamenlijke ontwerpateliers georganiseerd. Het tempo van uitvoering kan verschillend zijn. Bij iedere stap in het proces wordt afstemming gezocht, zodat de samenhang ondanks een verschillend uitvoeringstempo geborgd blijft.

7. Proces en planning

De ontwikkeling doorloopt de fases van het Haarlems Ruimtelijk Planproces. Met het vaststellen van de startnotitie kan de initiatieffase afgerond worden. In de definitiefase worden de kaders voor de verdere uitwerking opgesteld en er wordt een hoogbouweffectrapportage opgesteld. Daarna wordt een anterieure overeenkomst gesloten met de initiatiefnemers. De planning is globaal als volgt:



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Initiatieffase	• Startnotitie	• Raad	Q2 2020
Definitieffase	• Stedenbouwkundig programma van eisen • Schetsplan • Anterieure overeenkomst	• Raad • B&W	Q4 2020 Q1 2021
Ontwerpfase	• Stedenbouwkundig plan • Inrichtingsplan openbare ruimte	• B&W • B&W	
Voorbereidingsfase	• Juridisch-planologische procedure (nog te bepalen)	•	
Realisatieffase	• Uitvoering	•	

Definitieffase

In de definitieffase worden de uitgangspunten en randvoorwaarden nader gedefinieerd. De definitieffase wordt afgesloten met een anterieure overeenkomst.

Ontwerpfase



In de ontwerpfase wordt het project uitgewerkt tot een stedenbouwkundig plan binnen de door de gemeente vastgestelde randvoorwaarden. Ook worden vereiste onderzoeken voor de juridisch-planologische procedure uitgevoerd.

Vorbereidingsfase

In deze fase worden voorbereidingen getroffen om het definitief ontwerp te realiseren. Het stedenbouwkundige plan wordt uitgewerkt tot bouwplan. In deze fase wordt tevens de juridisch-planologische procedure (zoals bijvoorbeeld een bestemmingsplanprocedure of uitgebreide omgevingsvergunning) doorlopen.

Realisatiefase

De realisatiefase is gericht op de daadwerkelijke uitvoering van het project.

8. Participatie en inspraak

Er is een participatie en communicatieplan gemaakt voor deze eerste fase van het project. Voor het vervolg wordt een participatie en informatieplan (PIP) nog opgesteld. Omwonenden worden met een huis-aan-huis bezorgde folder geïnformeerd over de plannen. Zij kunnen gedurende twee weken hun ideeën over de voorgenomen plannen kwijt op een digitaal forum en telefonisch. De inbreng van de buurt wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het project. Er is overleg geweest met de wijkraad Slachthuisbuurt. Deze reageerde in beginsel neutraal tot positief op de voorgenomen plannen. De wijkraad ziet ook kansen voor de buurt. Het informeren via een folder en mogelijkheid tot reactie op website en telefoon leek ook voor de wijkraad een goede manier om de buurt te bereiken. De wijkraden Europawijk en Rozenprieel zijn voor verspreiding van de folder al per mail over het initiatief geïnformeerd.

Op het moment van schrijven van deze startnotitie waren maatregelen van kracht om de uitbreiding van het Corona virus te beperken. Dat betekent dat geen bijeenkomst voor omwonenden, zoals bijvoorbeeld een inloopavond, georganiseerd kon worden. Er zal gedurende de ontwikkeling van de plannen daarvoor nog voldoende gelegenheid zal zijn.

9. Bijlagen

Er is 1 bijlage:

1. Korte beschouwing resultaten Stadstafel