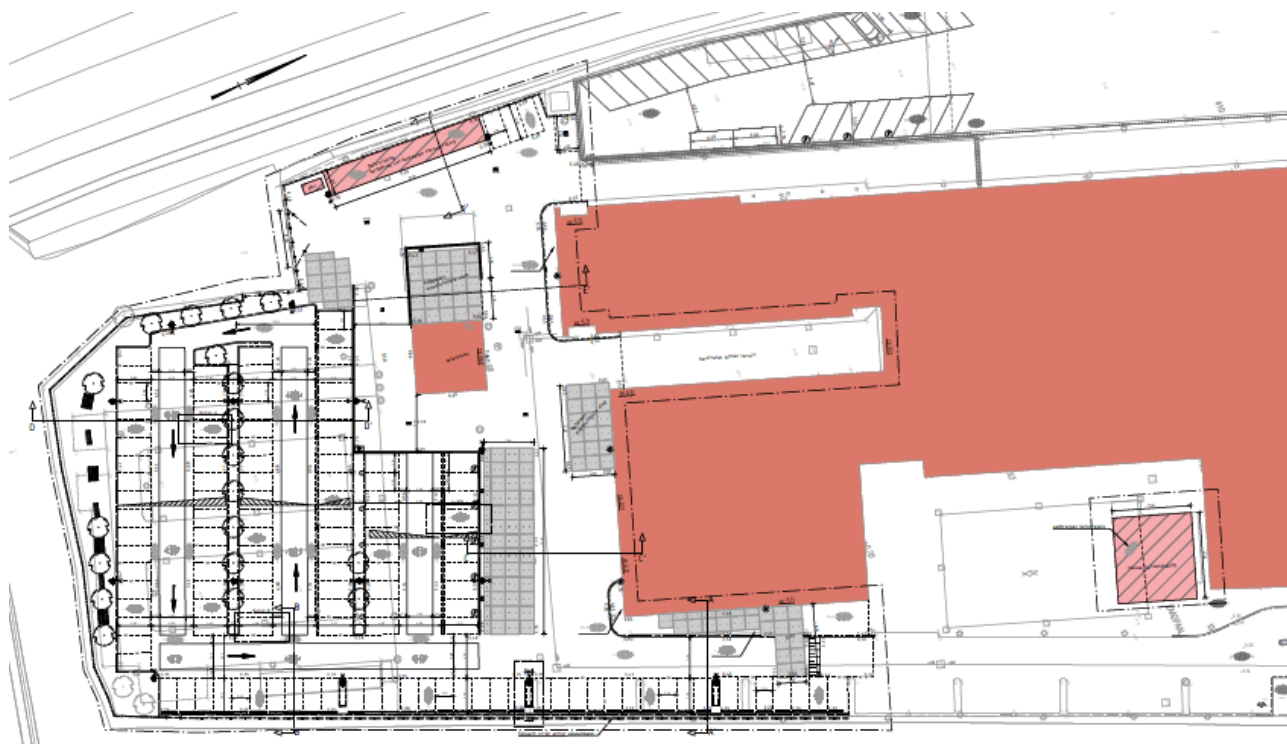




Ruimtelijke Onderbouwing herinrichting VRK-terrein Zijlweg 200

Voor:
Van: S. Rutgers
Bedrijf: Iv-Infra b.v.
Datum: 22 maart 2023
Referentie: INFR170218
Onderwerp: Ruimtelijke Onderbouwing herinrichting VRK-terrein Zijlweg 200





INHOUD

1	Algemeen	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Procedure	3
1.3.	Locatie	3
2	Projectomschrijving	4
2.1.	Omschrijving project	4
2.2.	Huidige functionele en ruimtelijke structuur	4
2.3.	Stedenbouwkundige onderbouwing	6
2.4.	Verkeer en parkeren	6
2.5.	Duurzaamheid en energie	6
3	Beleidskader	7
3.1.	Rijksbeleid	7
3.2.	Provinciaal beleid (Noord-Holland)	7
3.3.	Gemeentelijk beleid (Haarlem)	9
4	Milieu en omgeving	10
4.1.	Bezinning	10
4.2.	Groentoets	10
4.3.	Bodemonderzoek	10
4.4.	Archeologisch onderzoek	10
4.5.	Flora- en fauna-onderzoek	10
4.6.	Milieu-effectrapportage	11
4.7.	Akoestisch onderzoek	11
4.8.	Milieuzonering	11
4.9.	Lichthinder	12
4.10.	Luchtkwaliteit	12
4.11.	Externe veiligheid	12
4.12.	Luchthavenindelingbesluit	12
4.13.	Waterhuishouding	13
4.14.	Kabels en leidingen	13
4.15.	Cultuurhistorische waarden	13
4.16.	Brandweervoorzieningen	13
4.17.	Afval	13
4.18.	Windhinder	13
4.19.	Molenbiotoop	13
5	Uitvoerbaarheid	14
5.1.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	14
5.2.	Economische uitvoerbaarheid	14
5.3.	Privaatrechtelijke belemmeringen	14

1 Algemeen

1.1. Aanleiding

De huidige verharding op het VRK-terrein aan de Zijlweg 200 te Haarlem verkeert in slechte staat. Met het vervangen van deze verharding, wordt direct een meer integrale herinrichting van het terrein gerealiseerd. Naast het vervangen van verharding wordt de capaciteit van de fietsenstalling uitgebreid door het realiseren van een nieuwe fietsenstalling. De parkeercapaciteit voor auto's blijft onveranderd in de voorgenomen plannen. Tot slot wordt in de herinrichting ook gekeken naar het verhogen van de veiligheid, door het terrein meer af te sluiten. Deze drie redenen (onderhoud, capaciteit fietsenstalling en verhogen veiligheid) vormen de basis van de relevantie van het project.

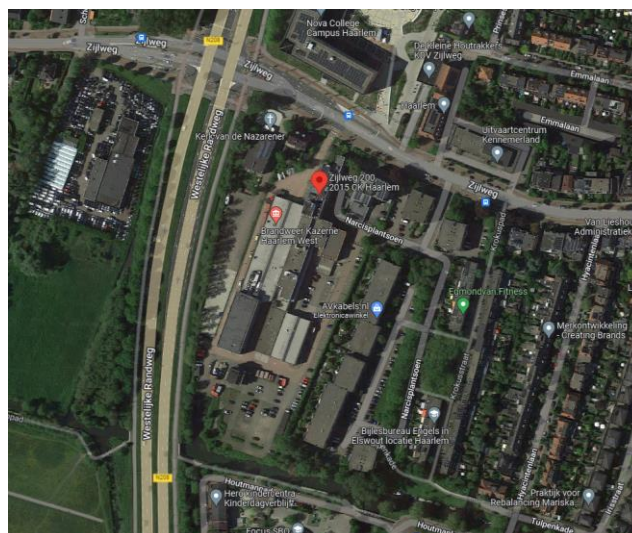
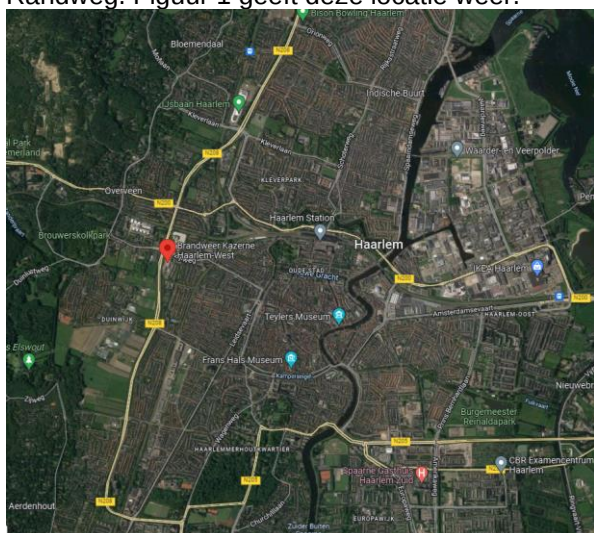
1.2. Procedure

Voor het overzicht is het project opgedeeld in twee losse ruimtelijke procedures, te weten:

1. Omgevingsvergunning voor buitenplanse afwijking (uitgebreide procedure)
 - a. *Uitgebreide procedure t.b.v. aanbrengen verharding op bestemming groen en aanbrengen groen op bestemming Verkeer.*
2. Omgevingsvergunning voor bouwwerken (reguliere procedure)
 - a. Lichtmasten (AIM melding reeds gedaan)
 - b. Fietsenstalling
 - c. Motorstalling
 - d. Hekwerk erfgrans
 - e. ABRI

1.3. Locatie

Het te herinrichten terrein bevindt zich aan de Zijlweg 200 te Haarlem, ten oosten van de Westelijke Randweg. Figuur 1 geeft deze locatie weer.



Figuur 1 Locatie VRK-terrein Haarlem (Bron: Google Maps)

Het VRK-terrein betreft de volgende kadastrale perceelnummers:

- T 3723
- T 4174



2 Projectomschrijving

2.1. Omschrijving project

Het VRK-terrein wordt opnieuw ingericht. De DO tekeningen zijn als bijlagen opgenomen met de huidige en nieuwe situatie. De werkzaamheden omvatten:

- Aanbrengen nieuwe verharding parkeerterrein (deels buitenplans op bestemming 'tuin')
- Aanbrengen hekwerk op erfgrens
- Vervangen lichtmasten
- Vervangen oude fietstenstalling voor nieuwe fietsenstalling
- Realisatie nieuwe motorstalling (uit onderdelen oude fietsenstalling)
- Verplaatsen ABRI

2.2. Huidige functionele en ruimtelijke structuur

Onderstaande kaart geeft weer wat de huidige bestemmingen zijn in het geldende bestemmingsplan 'Zijlweg e.o.' zoals vastgesteld op 11 februari 2016 op en rond het te herinrichten parkeerterrein.

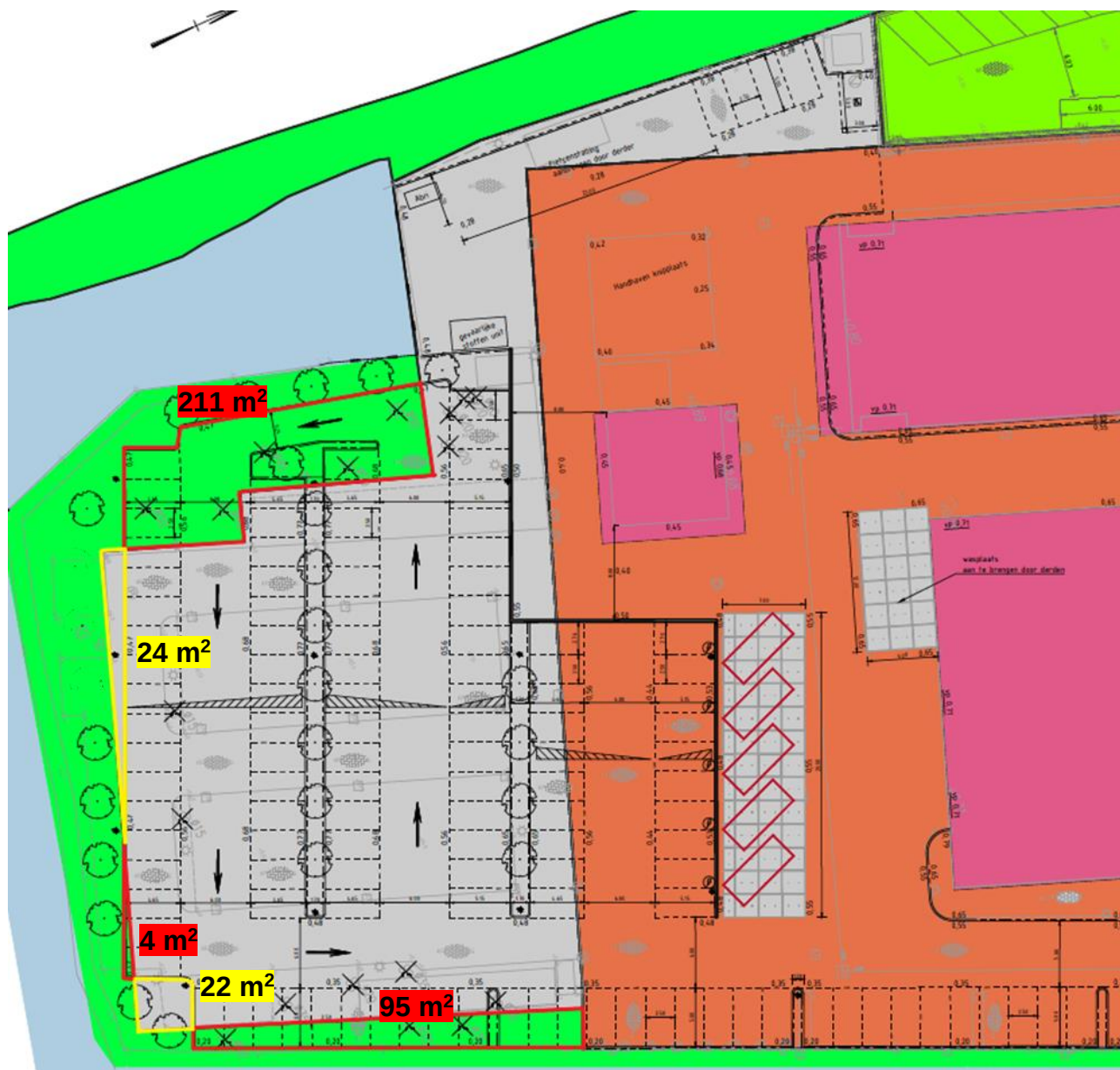
- Oranje gebieden hebben functie 'maatschappelijk', waarop parkeervoorzieningen behorend bij een brandweerkazerne zijn toegestaan (art. 10.1, lid b).
- Grijs gebieden hebben reeds de functie verkeer waarop parkeervoorzieningen zijn toegestaan
- Groene gebieden hebben de bestemming 'groen', waarop parkeervoorzieningen niet zijn toegestaan.

De rood omrande gebieden zijn gebieden waar in het ontwerp parkeervoorzieningen worden aangebracht op bestemming groen. Dit betreft een totaal van 310 m².

De geel omrande gebieden zijn gebieden waar in het ontwerp groen wordt aangebracht op bestemming verkeer. Dit betreft een totaal van 46 m².

➤ Netto wordt er in het nieuwe ontwerp 264 m² grond met bestemming 'groen' gebruik voor parkeervoorzieningen. Hoewel dit theoretisch een inperking van de hoeveelheid groen lijkt te zijn, is dit in de praktijk een verdedigbaar plan. In de huidige situatie wordt de grond met bestemming 'groen' niet volledig gebruikt voor groen, maar is op een deel verharding aangebracht.

Het projectgebied heeft een dubbelbestemming 'Waarde – archeologie 5'.



Figuur 2 Huidige bestemmingsplannen onder DO (Voor DO: zie bijlage. Tekening figuur 2 uitsluitend voor bestemmingsplannen)

Maatschappelijke functie

Het project dient een duidelijke maatschappelijke functie omdat de uitbreiding van het parkeerterrein nodig is voor het optimaal functioneren van het VRK-terrein ten behoeve van hulpdiensten.



2.3. Stedenbouwkundige onderbouwing

Vanuit stedenbouwkundig uitgangspunt heeft de voorgenomen herinrichting geen nadelige invloed op de omgeving. In hoofdstuk 4 zijn diverse stedenbouwkundige aspecten (groen, parkeren, hinder) opgenomen en is onderbouwd hoe de beoogde ontwikkeling past in de stedenbouwkundige visie van de gemeente.

Voor stedenbouwkundige aspecten waar een risico is op hinder voor de omgeving (bijvoorbeeld verlichting), zijn aanvullende onderzoeken uitgevoerd om nadelige effecten uit te sluiten. Tevens is een AIM melding gedaan voor het plaatsen van de nieuwe lichtmasten.

Al met al bevorderen de beoogde ontwikkelingen de veiligheid van het stedelijke gebied rondom het VRK-terrein, zonder een nadelige invloed te hebben op andere stedenbouwkundige aspecten. De verdere stedenbouwkundige onderbouwing is onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing in hoofdstuk 4.

2.4. Verkeer en parkeren

Binnen de herinrichting van het VRK-terrein worden geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Het betreft dan ook geen uitbreiding van het terrein, waardoor er ook geen toename van verkeer van en naar het terrein zal zijn ten gevolge van dit project.

Door de herinrichting en de nieuwe verharding, wordt de parkeervoorziening in stand gehouden en blijft deze toekomstbestendig.

2.5. Duurzaamheid en energie

Binnen de voorgenomen plannen zijn diverse maatregelen genomen om het project duurzaam te laten verlopen en het energieverbruik te beperken. Een aantal maatregelen hierin zijn:

1. Hergebruik oude fietsenstalling

De oude fietsenstalling wordt gedemonteerd en gebruikt ten behoeve van de nieuw te realiseren motorstalling. Hierdoor zijn voor deze nieuwe motorstalling geen nieuwe materialen nodig en wordt deze dus circulair gerealiseerd.

2. LED verlichting

In de nieuwe lichtmasten wordt gebruik gemaakt van LED verlichting, om zo het energieverbruik te minimaliseren. Tevens stralen deze minder licht naar gebieden waar dat niet gewenst is.

3. Hergebruik verharding

Het deel van de verharding dat nog van voldoende kwaliteit is, zal gebruikt worden in de realisatie van de nieuwe verharding. Door dit hergebruik wordt de noodzaak van nieuwe materialen geminimaliseerd, wat het project zo circulair mogelijk maakt.



3 Beleidskader

3.1. Rijksbeleid

Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het luchthavenindelingbesluit vormt geen belemmeringen ten aanzien van de voorgenomen werkzaamheden. Dit wordt verder toegelicht in een aparte paragraaf in hoofdstuk 4 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig)

Het VRK-terrein valt nog net binnen de grens van een stedelijke regio met topsectoren volgens de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

De structuurvisie stelt dat de schaarse ruimte zorgvuldig gebruikt dient te worden:

Het roer moet om in de gebiedsontwikkeling. De daadwerkelijke vraag van bewoners, bedrijven en organisaties wordt daarin leidend. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en, mocht nieuwbouw echt nodig zijn, altijd zorgen voor een optimale (multimodale) bereikbaarheid.

De beoogde ontwikkeling van het VRK-terrein voorziet in een opwaardering van de huidige ruimte, zonder daarmee een nadelige invloed te hebben op de omgeving. Hiermee wordt er in voorzien dat de functies binnen hetzelfde gebied optimaler uitgevoerd kunnen worden, wat de noodzaak voor nieuwbouw elders verder minimaliseert.

3.2. Provinciaal beleid (Noord-Holland)

Omgevingsverordening NH2020

In de omgevingsverordening NH2020 zijn regels opgesteld voor een goede ruimtelijke ontwikkeling. In deze verordening komt een grote verscheidenheid aan omgevingsaspecten naar voren, waar een project in positieve zin aan bij dient te dragen.

In hoofdstuk 4 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt voor de belangrijkste omgevingsaspecten toegelicht hoe de voorgenomen plannen passen in een goede ruimtelijke ordening. Hiermee is direct voldaan aan de regels en eisen zoals gesteld in de omgevingsverordening 2020.

Omgevingsvisie NH2050

Aan de omgevingsvisie Noord-Holland 2050 ligt een aantal urgente ontwikkelingen ten grondslag. Op deze basis is met partijen een visie opgesteld met ambities voor de toekomst, onder de volgende hoofdambitie:

Noord-Holland heeft een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau. Om deze ook voor de toekomst vast te kunnen houden, richten we ons op een goede balans tussen



economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

Klimaatverandering bedreigt onze leefomgeving

Klimaatscenario's van het KNMI laten nu nog een zeespiegelstijging zien van maximaal 1 meter in 2100 (ten opzichte van 1995). Er zijn wetenschappers die met veel hogere stijgingen rekening houden: maximaal 2 meter in 2100 indien de opwarming tot 2° Celsius kan worden beperkt en maximaal 3 meter indien de opwarming oploopt tot 4° Celsius. Na 2100 kan deze extra versnelde zeespiegelstijging doorzetten tot 5 en mogelijk 8 meter in 2200.

Bodem, water en luchtkwaliteit

De kwaliteit van bodem, water en lucht is verbeterd, maar is nog niet overal gezond. Verdere verbetering is grotendeels afhankelijk van lokale, maar zeker ook landelijke, zelfs internationale regelgeving en van nieuwe technologie. De bodemvervuiling met risico's voor gezondheid en biodiversiteit is grotendeels beheerst. Hoe geven we invulling aan de opgave voor gezonde luchtkwaliteit, bij de groeiende verstedelijking en mobiliteit? Willen we bodemdaling tegengaan om onder andere de CO₂-uitstoot door veenaafbraak te verminderen?

Biodiversiteit

In 42 jaar 58% verlies aan biodiversiteit wereldwijd. De biodiversiteit is in 2016 in Noord-Holland met 85% afgenomen ten opzichte van de oorspronkelijke ongestoorde situatie rond 1700. Inmiddels lijkt deze afname tot stilstand te komen volgens het PBL. De opgave blijft echter onverminderd groot. Afbreuk van onze ecosystemen heeft een negatieve invloed op de basis van ons leven. Willen we dat elke fysieke ingreep in het Noord-Hollandse landschap een bijdrage moet leveren aan het herstel van de biodiversiteit? Zijn we bereid te investeren in het vergroten van biodiversiteit binnen heel Noord-Holland?

Energietransitie

De voortgaande klimaatverandering, geopolitieke verschuivingen en op den duur uitputting van grondstoffen maken energietransitie naar hernieuwbare bronnen urgenter dan ooit. Wil de provincie inzetten op het ruim baan geven aan initiatieven voor hernieuwbare energiebronnen en de aanleg van smart grids? Moeten we sturen op doelen in termen van percentages hernieuwbaar of op de verschijningsvorm ervan?

Mobiliteit

De behoefte aan mobiliteit neemt verder toe, waarbij verplaatsingspatronen steeds diffuser worden en de impact en snelheid van technologische veranderingen omkleed zijn met tal van onzekerheden. Moeten we ervoor kiezen om in het verstedelijkte zuiden in te zetten op binnenstedelijke verdichting, bij voorkeur bij OV-knooppunten, en op uitbreiding en aanpassing van het regionale OV-systeem? En zouden we in het noorden moeten inzetten op individueel vervoer en vraagafhankelijk OV met inzet van nieuwe technologie?

Leefomgeving

Onze ambitie is het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van bodem-, water- en lucht, externe veiligheid, geluidbelasting en (ontwikkelingen in) de ondergrond. In elk geval voldoen we aan de wettelijke normen, en waar mogelijk meer. We spannen ons in om samen met onze partners zo spoedig mogelijk aan de KRW-normen voor water en aan de WHO-normen voor luchtkwaliteit te voldoen, doch uiterlijk in 2027 wat betreft de KRW-normen en 2050 wat betreft de WHO-normen.

De beoogde ontwikkeling van het VRK-terrein te Haarlem is in lijn met deze omgevingsvisie op alle relevante punten:

- Door hergebruik van aanwezige materialen wordt zo circulair mogelijk gebouwd, om zo bij te dragen aan het tegengaan van klimaatverandering.
- Bodem, water en luchtkwaliteit worden niet negatief beïnvloed door dit project, zoals toegelicht in hoofdstuk 4 van deze ruimtelijke onderbouwing
- Vanwege de aard van de functies van het VRK-terrein, draagt de herinrichting en daarmee instandhouding en onderhoud van het terrein direct bij aan de veiligheid van de omgeving.

De beoogde ontwikkelingen zijn in lijn met de omgevingsvisie Noord-Holland 2050.



3.3. Gemeentelijk beleid (Haarlem)

Bestemmingsplan Zijlweg e.o.

Zie hoofdstuk 2, paragraaf huidige ruimtelijke structuur.

Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem 2040

Met de Structuurvisie openbare ruimte wil Haarlem de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte verbeteren. Een stad met een prettige openbare ruimte. Een stad die de Haarlemmers en bezoekers verbindt met elkaar, het buitengebied en de natuur. Haarlem is ook een welkome stad voor bezoekers. Haarlem is economisch en sociaal sterk verbonden met de regio. Dat vereist een slimme afhandeling van regionale verkeersstromen en goede verbindingen voor voetgangers, fietsers en voor openbaar vervoer en autoverkeer. Haarlem vat haar brede doelstelling voor de openbare ruimte samen onder de titel van de Structuurvisie; 'Haarlem 2040, groen en bereikbaar'.

Voor een goede kwaliteit en beleving van de openbare ruimte is het nodig om prioriteiten te stellen en keuzes te maken. Haarlem groeit en merkt dat het aantal claims op de openbare ruimte toeneemt. Zowel onder als boven de grond nemen de eisen van de verschillende gebruikers toe. Aparte busbanen, meer fietsers, meer water, meer groeiruumte voor bomen en gescheiden afvalinzameling betekenen allen claims op de openbare ruimte. Daar komt de komende jaren de opgave van de klimaatverandering bij. Extremere temperaturen, droogte, hevigere regenbuien en een grootschalige energietransitie vragen ook om aanpassing van de inrichting de openbare ruimte. Ondertussen komen er meer mensen in Haarlem wonen en verblijven. Dat betekent dat het aantal gebruikers van de openbare ruimte verder zal groeien. Al deze claims zoeken hun plek in een openbare ruimte waarvan het oppervlak niet zal toenemen.

Haarlem heeft tot nu toe veel beleid gemaakt waarbij één aspect centraal staat. De optelsom van alle aparte beleidswensen leidt in de praktijk tot normconcurrentie. Dit wil zeggen dat door de schaarste aan ruimte de randvoorwaarden van verschillende beleidsterreinen elkaar in de stad in de weg zitten. Haarlem heeft daarom behoefte aan een integrale visie op de openbare ruimte, waarbij de claims onderling worden afgewogen en er heldere keuzes worden gemaakt over het gebruik van de openbare ruimte. Op deze manier wordt voorkomen dat op straat 'van alles een beetje' gebeurt of dat vitale maar minder sterke functies, zoals ruimte voor voetgangers, plantsoenen of speelruimte voor kinderen, worden weggedrukt.

Met de Structuurvisie openbare ruimte kunnen toekomstige projecten in de openbare ruimte sneller en goedkoper worden gerealiseerd. De gemeenteraad stelt hiermee immers de kaders vast voor de keuzes waarover nu nog per project wordt gediscussieerd. De Structuurvisie geldt voor het grondgebied van de gemeente Haarlem. Voor sommige zaken, bijvoorbeeld groen en mobiliteit, wordt over de gemeentegrenzen heen gekeken.

- De voorgenomen plannen voor herinrichting van het VRK-terrein aan de Zijlweg zijn in lijn met de structuurvisie van Gemeente Haarlem.



4 Milieu en omgeving

4.1. Bezinning

Er worden geen significant hoge objecten gerealiseerd of verwijderd in de herinrichting. Er zal dan ook geen effect zijn van de voorgenomen plannen op de bezinning van het terrein en het omliggende gebied.

4.2. Groentoets

Er zijn reeds bomen gekapt op het VRK-terrein. Deze activiteit is vergund met de getekende omgevingsvergunning onder kenmerk 2018-09281. Het kappen van bomen maakt dan ook geen deel uit van deze ruimtelijke procedure. Een aantal te planten bomen staat nog op de Definitief Ontwerp tekening. Deze worden geplant in het kader van de eerdere kapvergunning. Deze maken dus wel deel uit van de herinrichting, maar niet van de nieuwe aanvragen voor omgevingsvergunningen.

Bij de herinrichting van het VRK-terrein worden geen bomen gekapt. Daarnaast is in de quick-scan flora en fauna aangegeven hoe er wordt omgegaan met eventueel beschermde flora. Om deze redenen is naast het reeds uitgevoerde onderzoek niet een aanvullende groentoets gedaan.

4.3. Bodemonderzoek

Verontreiniging PFAS

Nader bodemonderzoek, uitgevoerd door Vanderhelm Milieubeheer B.V., toont aan dat hoge PFOS en PFOA waarden in de bodem een belemmering vormen voor de voorgenomen aanleg van de parkeerplaats en kabels en leidingen.

Voor een vergelijkbaar project op het naastgelegen terrein van de Kerk van de Nazarener (Zijlweg 198) is een Plan van Aanpak opgesteld en goedgekeurd door de gemeente om de grond te saneren middels isolatie. Binnen het project op het VRK-terrein wordt grond niet of zo min mogelijk afgevoerd. Indien grond wordt afgevoerd dient dit gestort te worden. Ook in de aanwezige puinlaag zijn hoge PFAS-waarden gevonden. Er wordt een saneringsplan opgesteld betreffende de omgang met deze grond en de eventuele afvoer hiervan.

Overige verontreiniging

Van andere onderzochte parameters en asbest zijn geen overschrijdende waarden gevonden.

4.4. Archeologisch onderzoek

Vanwege de bestemming 'Waarde – Archeologie 5' is het bij dit project met een omvang van <10.000m² niet noodzakelijk aanvullend archeologisch onderzoek uit te voeren.

4.5. Flora- en fauna-onderzoek

Beschermde flora en fauna

Uit de quickscan flora en fauna blijkt dat er binnen het project met een aantal zaken rekening gehouden dient te worden.

- De grond is ongeschikt als leefgebied voor beschermde grondgebonden zoogdiersoorten
- De werkzaamheden hebben naar verwachting geen effect op gebouw bewonende vleermuizen



- Er wordt niet in (de randen van) de nacht gewerkt met felle bouwverlichting. Er is standaard al verlichting aanwezig op het VRK terrein. De bouwverlichting zal dan ook niet feller zal zijn dan de verlichting die momenteel al in gebruik is. Als toch niet voorkomen kan worden dat er met nog fellere verlichting wordt gewerkt, wordt een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd voor opzettelijke verstoring van een vliegroute of vast jachtgebied van de gewone dwergvleermuis.
- Er broeden geen vogelsoorten in het gebied met jaarrond beschermde nestplaatsen
- In het gebied komen enkele lichter beschermde amfibieënsoorten voor
- In het onderzoeksgebied komen geen zwaarder beschermde vissoorten of zwaarder beschermde libellen voor.
- In het onderzoeksgebied komen geen zwaarder beschermde plantensoorten voor
- Ten zuiden van het VRK-terrein leven zwaar beschermde platte schijfhorenslakken
 - o Als er in de waterpartij gewerkt wordt, dient dit schadevrij voor de platte schijfhorenslakken te gebeuren. Als dit niet kan dient een ontheffing van de Wet natuurbescherming voor de platte schijfhorenslak te worden aangevraagd en verkregen.
- In het onderzoeksgebied komen geen andere zwaarder beschermde diersoorten voor

Binnen het project worden deze conclusies en bijbehorende uitvoeringsaspecten gehonoreerd. Wanneer later blijkt dat afwijken hiervan toch nodig is, wordt voor aanvang van werkzaamheden een ontheffing van de Wet natuurbescherming op het betreffende onderwerp aangevraagd.

- Er worden geen werkzaamheden verricht rondom de watergang waarbij schade toegebracht kan worden aan de platte schijfhorenslakken.

Ongewenste flora en fauna

De Berenklauw en Japanse Duizendknoop zijn twee ongewenste plantensoorten die zijn aangetroffen in het projectgebied. In het project wordt meegenomen dat deze worden uitgeroeid.

4.6. Milieu-effectrapportage

Met de quick-scan flora en fauna en het bodemonderzoek zijn de mogelijke milieugevolgen van de voorgenomen plannen in kaart gebracht. Gezien de omvang van het project herinrichting VRK-terrein en de reeds uitgevoerde onderzoeken, wordt er geen aanvullende m.e.r. uitgevoerd.

4.7. Akoestisch onderzoek

De voorgenomen plannen bevatten geen elementen die een significante invloed hebben op de geluidsproductie van het VRK-terrein. Omdat de akoestische effecten van de voorgenomen plannen niet significant zullen zijn in de definitieve situatie, wordt geen nader akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Vanwege de ligging van het VRK-terrein tussen twee wegen en gezien de aard van de werkzaamheden die uitsluitend overdag plaatsvinden, zal er geen norm-overschrijdende geluidsoverlast zijn. Mocht dit door latere wijzigingen toch het geval zijn, dan wordt gewerkt conform de eisen en richtlijnen die voortvloeien uit de quick-scan flora en fauna.

4.8. Milieuzonering

De voorgenomen plannen bevatten geen elementen die de (bedrijfs)activiteiten van het VRK-terrein dermate aanpassen dat er sprake is van een toename van hinder en een verlies van een goede woonomgeving voor nabij gelegen woningen.



4.9. Lichthinder

De huidige lichtmasten worden verwijderd en in plaats hiervan worden lichtmasten met een hoogte van 6,0 m teruggeplaatst. Er wordt LED verlichting aangebracht zodat deze minder licht rondstralen naar gebieden waar dat niet gewenst is.

Omdat de nieuwe verlichting met een hoogte van 6,0 m hoger is dan de huidige lichtmasten, is een lichtberekening gemaakt, die is toegevoegd als bijlage. Uit dit berekeningenrapport blijkt dat de verlichting ook in de nieuwe situatie voldoet aan geldende richtlijnen.

➤ **Tevens is een AIM melding gedaan van de nieuw te plaatsen lichtmasten onder het nummer AIM-sessie Ajbp26wnpqn.**

4.10. Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen. Deze eisen vormen geen belemmering voor ontwikkelingen wanneer:

- geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In het *Besluit niet in betekenende mate bijdragen* en de *Regeling niet in betekenende mate bijdragen* zijn de uitvoeringsregels opgenomen rondom het begrip NIBM.

In de voorgenomen plannen is geen uitbreiding van de functies van het VRK-terrein opgenomen die invloed hebben op de luchtkwaliteit. De enige feitelijke uitbreiding betreft de uitbreiding van de fietsenstalling. Omdat de hoeveelheid parkeerplaatsen niet toeneemt, zal er ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling geen verkeerstoename op, van of naar het VRK-terrein zijn.

Omdat het op basis van bovenstaande aannemelijk is dat de geplande ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen, is er geen noodzaak voor verdere toetsing van luchtkwaliteit.

4.11. Externe veiligheid

In de voorgenomen plannen wordt vinden geen activiteiten met betrekking tot gevaarlijke stoffen plaats. Ook is er geen sprake van risico's die veroorzaakt zijn door een nabije luchthaven. De herinrichting van het VRK-terrein heeft geen invloed op en wordt niet beïnvloed door externe plaatsen of partijen in het kader van veiligheid.

4.12. Luchthavenindelingbesluit

Het VRK-terrein in Haarlem ligt in het beperkingengebied van luchthavenindelingsbesluit Schiphol (2021), zoals aangegeven op de kaart in bijlage 2 in dit besluit. De kaart in bijlage 3 van ditzelfde luchthavenindelingbesluit toont dat het VRK-terrein buiten de beperkingenzone voor bebouwing valt. De voorgenomen plannen voor de herinrichting van het VRK-terrein zijn vanwege de ligging en de aard van de werkzaamheden niet onderhevig aan beperkingen naar aanleiding van het luchthavenindelingbesluit.

4.13. Waterhuishouding

De hiernaast weergegeven kaart toont de belangrijkste watergangen rondom het parkeerterrein ten zuiden van het VRK-terrein. Ten zuiden loopt een primaire watergang en ten westen en oosten lopen watergangen die variëren in hoeveel begroeiing er per oever mag zijn. Het ontwerp voldoet aan de eisen rondom maximale begroeiing per primaire of overige watergang zoals vastgesteld door Hoogheemraadschap Rijnland.

Hemelwater zal deels infiltreren en wordt verder via kolken naar de HWA geleid. In de bijlage van de vergunningaanvraag is een tekening toegevoegd waarop de riolering in de nieuwe situatie is weergegeven.



4.14. Kabels en leidingen

De aanwezige kabels en leidingen zijn middels een klikmelding inzichtelijk gemaakt. Onder het parkeerterrein waarvan de verharding wordt vervangen loopt een middenspanningskabel. Hiermee is in het ontwerp rekening gehouden.

Figuur 3 Watergangen rond VRK-terrein

4.15. Cultuurhistorische waarden

Er is geen verwachting dat de voorgenomen werkzaamheden een negatief gevolg hebben op cultuurhistorische waarden in het gebied. Vanwege de omvang van het project (<10.000m²) is het conform bestemmingsplan dubbelbestemming Archeologie 5, niet noodzakelijk archeologisch onderzoek uit te laten voeren.

4.16. Brandweervoorzieningen

De huidige brandweervoorzieningen zijn voldoende voor de beoogde ontwikkeling.

4.17. Afval

De voorgenomen plannen hebben geen invloed op de afvalvoorzieningen op en rondom het VRK terrein.

4.18. Windhinder

Er is rondom de voorgenomen plannen geen sprake van hoogbouw of andere zaken die verhoogde windsnelheden kunnen veroorzaken. Windhinder treedt dan ook niet op ten gevolge van de herinrichting.

4.19. Molenbiotoop

Het VRK-terrein ligt niet in een molenbiotoop.



5 Uitvoerbaarheid

5.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op basis van de in hoofdstuk 4 van deze ruimtelijke onderbouwing beschreven aspecten, wordt geconcludeerd dat de voorgenomen plannen een maatschappelijk doel dienen, zonder daarbij nadelige effecten te veroorzaken. Voor de direct omwonenden is het vooral van de belang dat de groenvoorziening niet vermindert in kwaliteit en dat er een natuurlijke afscheiding tussen het terrein en de omgeving blijft. Hierin is voorzien in de beoogde plannen, zoals aangegeven in hoofdstuk 4 van deze ruimtelijke onderbouwing.

5.2. Economische uitvoerbaarheid

De voorgenomen plannen zijn economisch uitvoerbaar. Dit aspect vormt geen risico voor de voorgenomen werkzaamheden.

5.3. Privaatrechtelijke belemmeringen

Er doen zich geen privaatrechtelijke belemmeringen ten aanzien van de voorgenomen plannen.