

Ruimtelijke onderbouwing

Project	<i>Schalkstad Zuidstrook te Haarlem</i>
Status	2.0
Projectnummer	21214
Kenmerk	21214.RO
Datum	30 mei 2023
Auteur	C. Leurs
Controle	mr. A. B. Groeneveld



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
2	PROJECTOMSCHRIJVING	6
2.1	Projectlocatie	6
2.2	Huidige situatie	7
2.3	Stedenbouwkundig Programma van Eisen	7
2.4	Projectplan	8
2.5	Geldend bestemmingsplan	20
3	RUIMTELIJK BELEID	23
3.1	Rijksbeleid	23
3.2	Provinciaal beleid	26
3.3	Regionaal beleid	29
3.4	Gemeentelijk beleid	31
4	OMGEVINGSASPECTEN	39
4.1	Motivering Behoefteladder voor duurzame verstedelijking	39
4.2	Archeologie en cultuurhistorie	41
4.3	Bedrijven en milieuzonering	42
4.4	Bezonning	43
4.5	Bodem	45
4.6	Duurzaamheid	50
4.7	Externe veiligheid	55
4.8	Geluid	61
4.9	Groenparagraaf	65
4.10	Hoogbouweffectrapportage	69
4.11	Kabels en leidingen	70
4.12	Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)	72
4.13	Luchtkwaliteit	74
4.15	Natuur	76
4.16	Niet Gesprongen Explosieven	82
4.17	Verkeer en parkeren	83
4.18	Water	89
4.19	Windhinder	95
4.20	(Vormvrije) m.e.r.-beoordeling	98
5	BESCHRIJVING UITVOERBAARHEID	99
5.1	Economische uitvoerbaarheid	99
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	99
6	CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID	100

Bijlagen

- 1 Archeologisch bureauonderzoek Californiëplein te Haarlem, 5 maart 2020
- 2 Archeologisch inventariserend veldonderzoek, 23 januari 2023
- 3 Bezonningsonderzoek Schalkwijk te Haarlem, 18 juli 2022
- 4 Bodemonderzoek Costa del Sol 184 en 186 te Haarlem, 7 januari 2021
- 5 Bodemonderzoek Californiëplein 18 te Haarlem, 6 januari 2021
- 6 Bodemonderzoek Californiëplein 17-17a te Haarlem, 7 januari 2021
- 7 Aanvullend PFAS-onderzoek Costa del Sol 190 te Haarlem, 13 december 2019
- 8 Onderzoek wegverkeerslawaaï Schalkstad fase 2 Californiëplein te Haarlem, 22 september 2022
- 9 Hoogbouweffectrapportage
- 10 Bomen Effect Analyse, 16 augustus 2022
- 11 Verklaring geen bezwaar art. 8.9 Wet luchtvaart (LIB), 8 december 2021
- 12 Quicksan Wet natuurbescherming, 25 februari 2020
- 13 Nader onderzoek vleermuizen, 1 november 2020
- 14 Brief steenmarter, 16 november 2020
- 15 Stikstofdepositieberekening, 13 januari 2023
- 16 Mobiliteitsplan, d.d. 1 april 2023
- 17 Digitale Watertoets, 19 januari 2023
- 18 Toekenning BRC-waterdemping, 2 februari 2023
- 19 Onderzoek windklimaat, 18 juli 2022
- 20 Notitie windklimaat, 8 november 2022
- 21 Onderzoek externe veiligheid, Prevent Adviesgroep, 6 maart 2023
- 22 Verkennend bodemonderzoek Californiëplein 16 te Haarlem, 13 november 2017
- 23 Indicatief grondonderzoek Californiëplein 16 te Haarlem, 17 oktober 2018
- 24 Verkennend bodemonderzoek Costa del Sol 190 te Haarlem, 12 januari 2017
- 25 Actualisatie quickscan Wet natuurbescherming, 26 mei 2023
- 26 Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

1 INLEIDING

In opdracht van Variant Vastgoed B.V. heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de gewenste ontwikkeling van vijf woontorens ter plaatse van Schalkstad Zuidstrook te Haarlem. Omdat de ontwikkeling niet mogelijk is op basis van het vigerende bestemmingsplan, dient een planologische procedure te worden doorlopen.

De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'planologisch strijdig gebruik'. Onderdeel van deze omgevingsvergunning is de motivatie om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan, de zogenoemde Goede Ruimtelijke Onderbouwing (GRO). Voorliggende rapportage betreft de GRO, waarin het project aan de hand van zowel ruimtelijke als milieutechnische aspecten wordt gemotiveerd.

2 PROJECTOMSCHRIJVING

2.1 PROJECTLOCATIE

De projectlocatie is gelegen aan het Californiëplein in Haarlem en kent de kadastrale gegevens: 861, 862, 381, 818, 817 en 1611, 2176 en 4183 sectie Y aan de kadastrale gemeente: Haarlem (gemeentecode: HLM02). De locatie is gelegen in de uiterste zuidoosthoek van de ontwikkellocatie Schalkstad, welke ten noorden wordt begrensd door het Californiëplein en in het westen wordt begrensd door de weg Costa Del Sol. In het oosten en het zuiden grenst de locatie aan een bomenrij, waarachter een watergang (de Europavaart) is gelegen. Schalkstad is gelegen in het centrum van Schalkwijk.

Figuur 1. Luchtfoto projectlocatie (eigenbewerking, QGIS)



2.2 HUIDIGE SITUATIE

In de huidige situatie zijn er vier panden gelegen ter plaatse van het projectgebied, de panden van Jordan Carwash, Fit for Free, D-Reizen en de voormalige TNT-post en het pand met het loungebar-restaurant (voormalige Scapino en Vögele winkel). Samen met de tussengelegen straten vormen zij het projectgebied. Onderstaande figuur betreft een uitsnede van de huidige situatie.

Figuur 2. Huidige situatie (bron: SPvE + SP Concept, dd. 7 mei 2021 LEVS Architecten)



2.3 STEDENBOUWKUNDIG PROGRAMMA VAN EISEN

2.3.1 Achtergrond

Stedenbouwkundig Programma van Eisen Schalkstad Zuidstrook – fase 2

Op 22 september 2022 is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlem. Het SPvE heeft betrekking op de ontwikkelzone fase 2 van Schalkstad Zuidstrook. Voorliggend Stedenbouwkundige Programma van Eisen richt zich op de volgende stap. Dit is fase twee, waarin het zuidelijke deel van het winkelcentrum zal transformeren. Hier zal ruimte zijn voor de bouw van circa 1.150 woningen en commerciële (beperkte detailhandel) - en maatschappelijke functies.

In het SPvE zijn de gemeentelijke randvoorwaarden, eisen en wensen vastgelegd, waaraan de nieuwe gebouwen en openbare ruimte moeten voldoen. Het SPvE dient daarmee als toetsingskader voor de uitwerking in een Stedenbouwkundig Plan.

In het SPvE is een visie voor het centrum van Schalkwijk opgenomen om het huidige 'winkelcentrum' te transformeren naar een multifunctioneel en levendig 'stadsdeelcentrum'. Schalkwijk centrum moet zich

daarmee gaan profileren als het tweede centrum van Haarlem. Het centrum mag zichtbaarder worden in ruimtelijke zin en dient programmatisch een verscheidenheid aan functies te huisvesten die past bij een centrum. Dit betekent dat het centrum vele functies dient te herbergen, zoals cultuur en ontspanning, horeca, sport en maatschappelijk, werken en wonen.

Met fase 2 wordt in de Zuidstrook van het centrum van Schalkwijk ingezet op de realisatie van woningen (ca. 1.150) van hoog stedelijke kwaliteit, die uitgaat van een gedeeltelijke sanering van winkelruimte in het winkelcentrum. Daarnaast worden nieuwe complementaire functies voor het stadsdeelcentrum en maatschappelijke functies toegevoegd. Ten slotte vindt een vloeiende verbinding van het stadsdeelcentrum met aangrenzende gebieden (o.a. Molenwijk) plaats.

Daarnaast is er voor het SPvE al een aantal omgevingsonderzoeken verricht naar o.a. bezonning (bezonningsstudie), windhinder (windhinderonderzoek) en de gevolgen van de ontwikkeling op de aanwezige bomen in het plangebied (Boom Effect Analyse). Ten slotte bevat het SPvE al een groenparagraaf en een duurzaamheidsparagraaf.

De ontwikkelingen in fase 2 doorlopen ieder hun eigen proces binnen een eigen planning. De ontwikkelende partijen stellen ieder een stedenbouwkundig plan op dat de gemeente toetst aan de uitgangspunten van het SPvE.

2.3.2 Stedenbouwkundige randvoorwaarden en eisen

In het SPvE zijn stedenbouwkundige randvoorwaarden en eisen opgenomen voor de beoogde ontwikkeling. Deze randvoorwaarden en eisen worden per aspect opgenomen en uitgewerkt in deze ruimtelijke onderbouwing in de volgende paragrafen. Dit betreft onder andere eisen en randvoorwaarden ten aanzien van de openbare ruimte, de groenparagraaf, gebouwen, het programma, duurzaamheid en omgevingsaspecten.

2.4 PROJECTPLAN

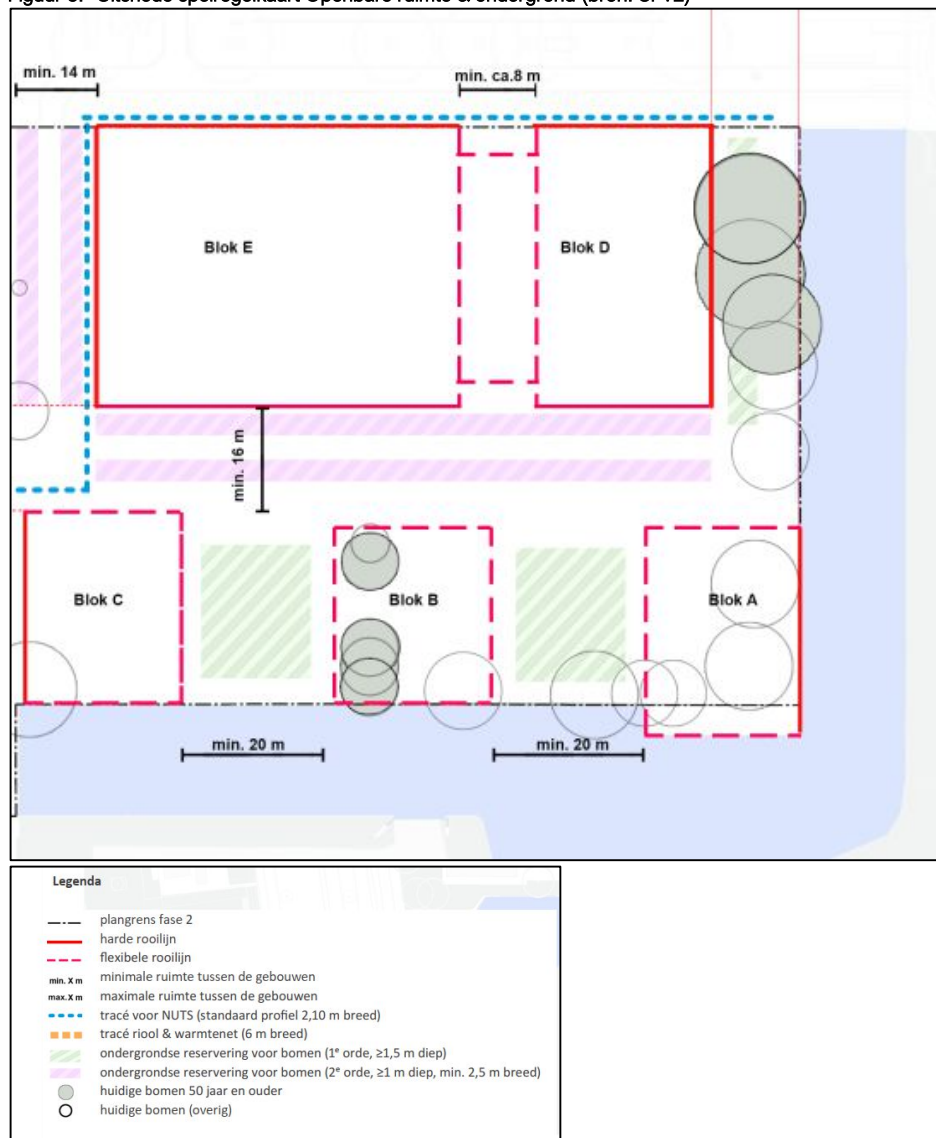
2.4.1 Randvoorwaarden en eisen SPvE

In het SPvE zijn randvoorwaarden en eisen opgenomen ten aanzien van de locatie van de gebouwen, de vormgeving van de gebouwen en o.a. het programma. In deze paragraaf zijn deze voorwaarden opgenomen.

Harde- & flexibele rooilijnen

Op de spelregelkaart Openbare ruimte & ondergrond zijn de harde, vereiste rooilijnen opgenomen. Deze zijn van belang om te borgen dat Centrum Schalkwijk goed wordt aangetakt op grotere structuurlijnen in Schalkwijk aan de west- en ooststrand. Ze zijn ook van belang om te borgen dat Fase 2 goed wordt aangesloten op de rest van Centrum Schalkwijk, waaronder Fase 1. Behalve harde rooilijnen heeft Fase 2 ook een aantal flexibele rooilijnen.

Figuur 3. Uitsnede spelregelkaart Openbare ruimte & ondergrond (bron: SPvE)



Randvoorwaarden (harde rooilijnen)

- Aan de oostzijde wordt de rooilijn van blok D gedictieerd door de benodigde ruimte voor de aanleg van een wandelkade langs de Europavaart voortbordurend op Fase 1.
- De noordelijke rooilijnen van blok D en E, en de oostelijke rooilijnen van blokken G en F sluiten aan op de rooilijnen van Fase 1 en ronden het nieuwe formele 'marktplaats' aan het Californiëplein af.
- De westelijke rooilijn van blok F ligt in lijn met de bestaande rooilijn van de hoofdwinkelstraat.
- De noordelijke rooilijn van blok O.1 ligt 1,5 meter ten zuiden van de kronen van de te behouden bomen rond het FEBO-paviljoen.

Eisen (flexibele rooilijnen)

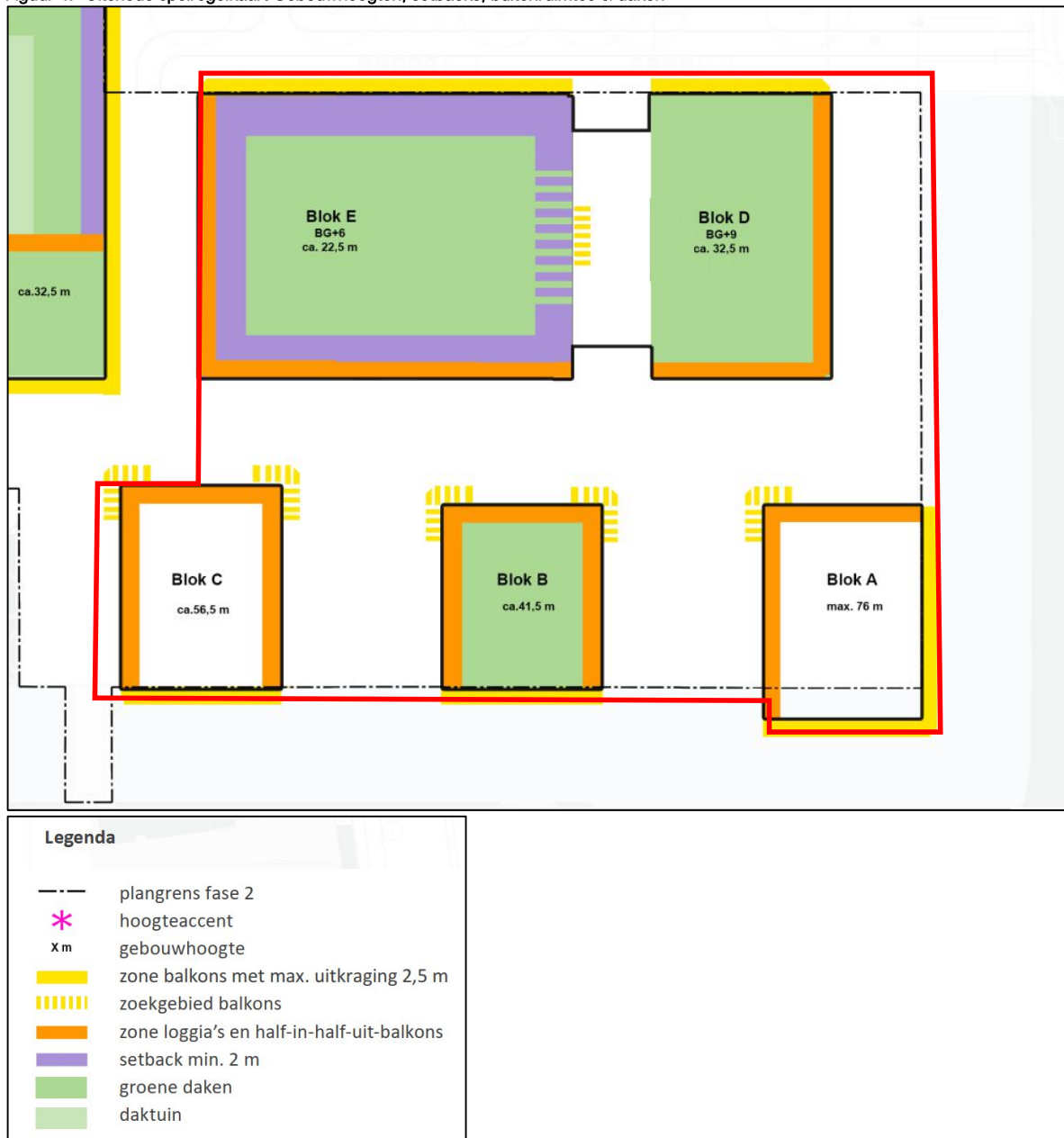
- De noordelijke rooilijnen van blokken A, B, C, en de zuidelijke rooilijnen van D en E kunnen onderling verspringen, mits er voldoende (ondergrondse) ruimte voor beplanting en infrastructuur over blijft.

- Aan de zuidzijde van blokken A, B en C is flexibiliteit opgenomen om balkons over het water uit te kunnen laten kragen. Uitgangspunt is dat de gebouwen de hydraulische capaciteit van de Europavaart niet verslechteren.

Gebouwhoogten, setbacks, balkons & loggia's

De kaders met betrekking tot gebouwhoogten, setbacks, balkons en loggia's komen voort uit de stedenbouwkundige hoofdopzet. Op de spelregelkaart Gebouwhoogten, setbacks, buitenruimtes & daken zijn de randvoorwaarden en eisen te zien met betrekking tot gebouwhoogten, setbacks, balkons en loggia's.

Figuur 4. Uitsnede spelregelkaart Gebouwhoogten, setbacks, buitenruimtes & daken



Randvoorwaarde

- De maximale bouwhoogte van (de hoogteaccenten op) de blokken A, G en H is 76 meter conform de Hoogbouwprincipes van Haarlem. Van deze maximale hoogte kan niet afgeweken worden middels een aanvraag om gebruik te maken van de 10% afwijkingsbevoegdheid van het college.

Eisen

- De spelregelkaart Gebouwhoogten, setbacks, buitenruimtes & daken geeft de bouwhoogten, de setbacks en de gevels waar balkons en waar loggia's moeten komen.
- De op de spelregelkaart aangeven hoogten van gebouwen en accenten zijn exclusief dakranden en eventuele installaties op het dak, met uitzondering van de absolute maximale bouwhoogte van (de hoogteaccenten op) de blokken A, G, en H.
- De blokken rondom het Californiëplein (D, E, F en G) hebben een duidelijk te onderscheiden tweelaagse plint met arcade met daarop vier of vijf bouwlagen en sluiten nauwkeurig aan op de noordwand van het plein (Fase 1).
- Een setback betreft de bovenste bouwlaag en is minimaal 2 meter gemeten vanaf de rooijlijn. Bij blok H betreft de setback alle lagen vanaf de achtste bouwlaag.

Plinten algemeen: levendig en transparant

Algemene eisen

- De spelregelkaart Routes, plinttypen & functies begane grond geeft aan welke plinten levendige functies moeten krijgen met een voorkantuitstraling.
- Gevelwanden van voorzieningen op de begane grond moeten minimaal 70% transparant zijn. Gevelwanden van woningen op de begane grond moeten minimaal 50% transparant zijn.
- De aangeduide levendige voorzieningen- of woonplinten krijgen niet te grote onderbrekingen door bijvoorbeeld een entreehal naast een entree van fietsenstalling en een trafo-ruimte te plaatsen. Door deze combinatie wordt de onderbreking te groot. Noodzakelijk 'doods' of weinig levendig programma, dient dus zo veel mogelijk afgewisseld te worden met levendig voorzieningen en woonprogramma.

Commerciële en maatschappelijke voorzieningen in de plint

Op de spelregelkaart Routes, plinttypen & functies begane grond is te zien waar de commerciële en maatschappelijke voorzieningen gepositioneerd dienen te worden. Het Californiëplein en het nieuwe entreeplein (rond de huidige FEBO-locatie) zijn de plekken met de meeste reuring. In de plinten van de omliggende gebouwen komen functies die zowel overdag als 's avonds bijdragen aan het levendige karakter van deze pleinen. In de plint van de blokken D en E kan dienstverlening of maatschappelijke functies komen (het betreft een noordgevel en is dus minder geschikt voor horeca).

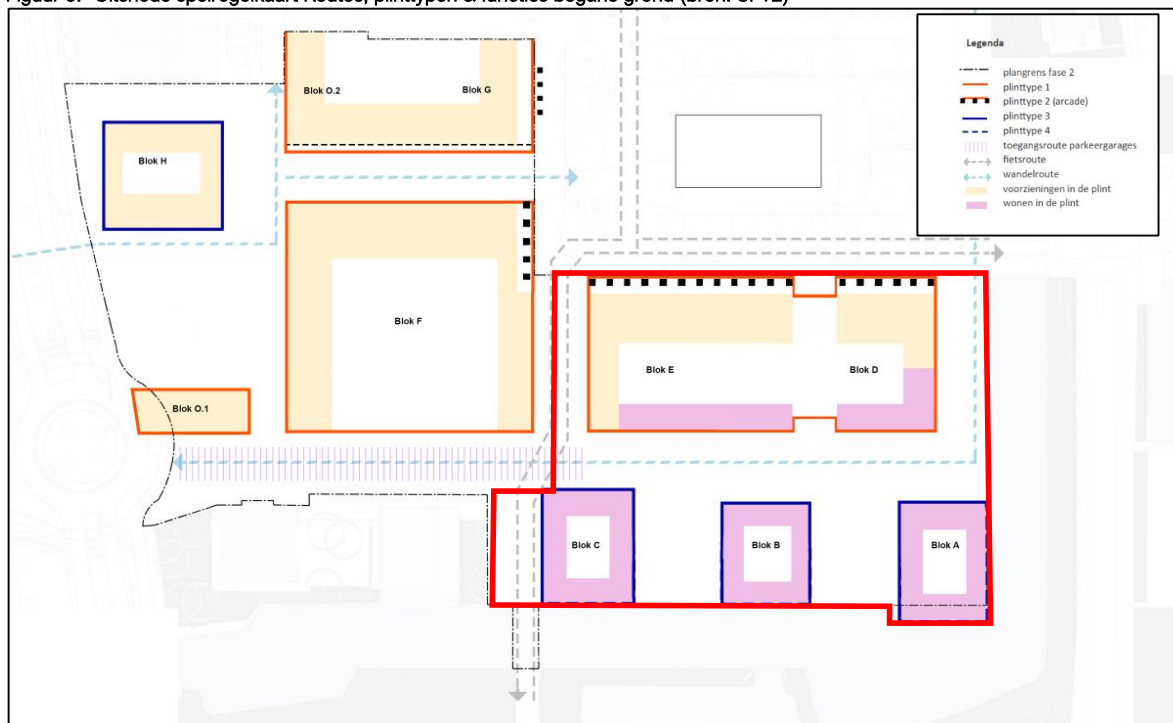
Eisen functies

- De spelregelkaart Routes, plinttypen & functies begane grond geeft aan waar de commerciële en maatschappelijke voorzieningen dienen te komen.

Eisen

- De woonplinten van de blokken A, B, C, D en E krijgen een begane grondlaag met een hoogte van minimaal 3,9 meter (van vloer tot vloer). De eerste verdiepingslaag vormt samen met de begane grondlaag een architectonische plint van 6,9 meter.
- Woningen op de begane grond krijgen aan de kant van de openbare ruimte zo veel mogelijk levendige functies zoals een keuken, kantoor of woonkamer.
- Woningen op de begane grond krijgen zo veel mogelijk een eigen voordeur aan de openbare ruimte.
- De overgang openbaar/privé dient zorgvuldig ontworpen te worden zodat het de bewoners voldoende privacy biedt en tegelijkertijd bijdraagt aan de levendigheid en het groene karakter van de openbare ruimte.
- De woonplinten van de blokken A, B en C die grenzen aan de Europavaart krijgen een balkon die circa 60 cm boven de waterspiegel ligt.

Figuur 5. Uitsnede spelregelkaart Routes, plinttypen & functies begane grond (bron: SPvE)



Woonprogramma

Randvoorwaarden

- De ontwikkeling van Fase 2 draagt bij aan de transformatie van een monofunctioneel winkelcentrum naar een multifunctioneel stadsdeelcentrum door woningen toe te voegen.
- Wonen is alleen toegestaan boven de voorzieningen, met uitzondering van de blokken A, B, C, D en E, waar ook in de plint gewoond mag worden. In blokken D en E is in de plint aan het marktplein wonen niet toegestaan.

Eisen

- Op de verdeling van de woningen is een maatwerkafspraken van toepassing: 20% sociaal, 60% middelduur en 20% duur.
- De sociale huurwoningen hebben een minimale oppervlakte van 40m² GBO en beschikken tenminste over één slaapkamer.
- Voor de overige blokken in het plangebied geldt dat van de minimale oppervlakte van 40 m² GBO voor sociale huurwoningen en de eis voor een aparte slaapkamer, kan worden afgeweken indien sprake is van een technische beperking als gevolg van het Bouwbesluit of conflicterende belangen met de stedenbouwkundige randvoorwaarden en eisen, mits de afwijking niet groter is dan 5 m² GBO en voor de blokken A t/m E tot een maximum van 10 sociale huurwoningen. Zowel de betrokken woningcorporatie als de gemeente dient hiermee akkoord te zijn.
- Het betreft zelfstandige woningen. Een zelfstandige woning is een woning met o.a. eigen toegang en eigen keuken, badkamer, slaapkamer en toilet.
- De ontwikkeling zet overwegend in op betaalbare twee- en driekamerappartementen in het middensegment, met nadruk op starters en ouderen, conform vastgesteld woonvisie.
- De woningen in de middencategorie zullen voor 60% worden ingevuld met lage middeldure huur en/of koop en voor 40% worden ingevuld met hoge middeldure huur en/of koop.
- Middeldure huurwoningen hebben een minimale oppervlakte van 50m² GBO en tenminste 50% van de op te leveren middeldure huurwoningen is groter dan 60m² GBO.
- Voor blokken A t/m E geldt dat van het percentage voor de middeldure huurwoningen met een minimale oppervlakte van 60m² GBO kan worden afgeweken indien sprake is van een technische

beperking als gevolg van het Bouwbesluit of conflicterende belangen met de stedenbouwkundige randvoorwaarden en eisen. Deze afwijkingsruimte is zeer beperkt en de gemeente dient akkoord te geven in het geval van een dergelijke afwijking.

Niet-Woonprogramma

Randvoorwaarden

- De ontwikkeling van Fase 2 draagt bij aan de transformatie van een monofunctioneel winkelcentrum naar een multifunctioneel stadsdeelcentrum door werk-, commerciële, culturele en maatschappelijke functies toe te voegen.
- De herontwikkeling draagt bij aan de transformatie van het winkelcentrum door het uitnemen van vierkante meters detailhandel. Er is in Fase 2 geen ruimte voor detailhandel.
- Publieke functies zijn gelegen langs de hoofdroutes en zijn zichtbaar, bereikbaar en toegankelijk gepositioneerd in de plinten van de gebouwen, op bijzondere plekken of op de 1e verdieping aansluitend op openbaar toegankelijk gebied. Commerciële voorzieningen zoals kantoren en kleinschalige bedrijvigheid kunnen ook op de verdiepingen gepositioneerd worden, bijvoorbeeld op plekken die minder geschikt zijn voor wonen.

2.4.2 Stedenbouwkundig plan

2.4.2.1 Algemeen

Voor de ontwikkeling in Schalkstad is een stedenbouwkundig plan opgesteld. Het stedenbouwkundig plan voor fase 2 Schalkstad Zuidstrook is een uitwerking van het vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE), welke in paragraaf 2.3 is behandeld. Daarin is de beoogde ontwikkeling in samenhang met de andere ontwikkelingen in fase 2 beschouwd. In het stedenbouwkundig plan wordt ingegaan op ruimtelijk relevante omgevingsaspecten als mobiliteit, geluid, bezonning en windhinder welke in hoofdstuk 4 nader onderbouwd worden, maar ook op beeldkwaliteit en materialisatie. In deze paragraaf wordt de planopbouw en het programma toegelicht en getoetst aan de randvoorwaarden en eisen uit het SPvE.

Figuur 6. Toekomstige situatie (bron: SPvE+ en Ontwerp LEVS Architecten)



2.4.2.2 Planopbouw

Rooilijnen

De positie van de gebouwen sluit aan op de vastgestelde kaders en harde rooilijnen, zoals aangegeven in de spelregelkaart Openbare ruimte & ondergrond in de SPvE. Hierdoor kunnen de grote structuurlijnen van centrum Schalkwijk gewaarborgd blijven. De randvoorwaarde die liggen ten grondslag aan de positie van de rode lijnen zijn gehandhaafd en zijn hieronder puntsgewijs uitgelegd:

Blok A

Staat uitgelijnd langs de waterlijn de Europavaart en “vangt” hierdoor de zichtlijn vanuit het noorden. Aan de zuidrand steekt deze met een maat van ca. 4 meter door de denkbeeldige gebouwlijn van gebouwen A, B en

C zodat deze zich in haar positie manifesteert als een markant herkenningspunt en geprononceerd hoekpunt van Schalkwijk Centrum. Blok A is gelegen aan de doorgetrokken as van de Costa del Sol, uitgelijnd op blok B. Tussen de blokken A, B en C zijn groenclusters gesitueerd vanaf de weg tot aan het water. Blok A en C zijn omwille van de vereiste woningdifferentiatie en 20-60-20 norm iets groter dan blok B.

Blok B

Ligt ingeklemd tussen twee groenclusters in de reeks van drie gebouwen aan de zuidrand van het plangebied uitgelijnd aan de Costa del Sol met gebouw A. De afstanden in deze reeks zijn nagenoeg gelijk, te weten 24,5 meter. Samen met blok A liggen de hoofdentrees aan de Costa del Sol op een afstand van ca. 20 meter van blok D en E.

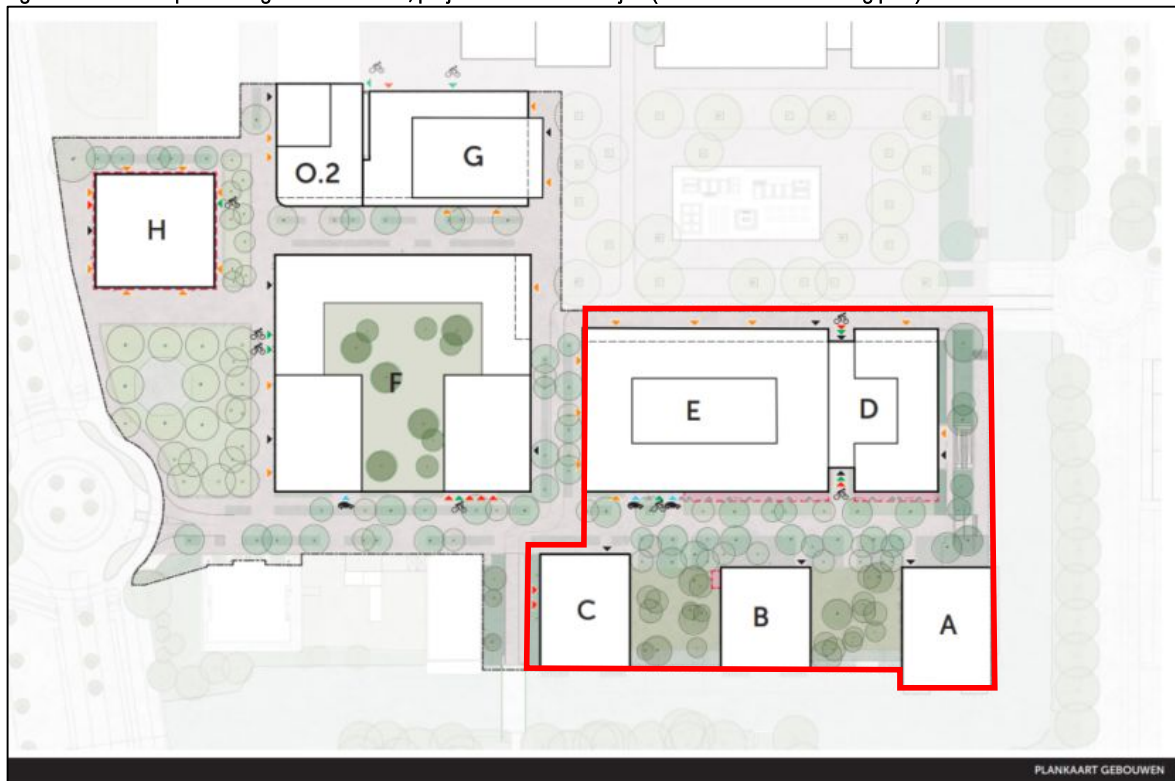
Blok C

De toren staat aan de westzijde uitgelijnd met de oostzijde van de blokken F en G. Dit om de zichtlijn te vangen die vanuit het centrum van noord naar zuid loopt tot over de Costa Bravabrug. Blok C heeft een gelijke footprint als blok A, maar staat wel aan de waterlijn. Dit betekent dat de Costa del Sol geknepen wordt ten opzichte van A en B. Langs de oostzijde van het blok is een fiets en voetgangersverbinding die het centrum verbindt met de achterliggende wijk.

Blok D en E

Kunnen organisatorisch als één gebouw gelezen worden met een subtiële incisie tussen gebouwdeel E en B waar de doorgaande entree is gesitueerd. De blokken liggen met hun arcade aan het Californië plein, uitgelijnd op de brug over de Europavaart. De korte zijden van het blok liggen respectievelijk op ca. 14 meter van blok F en in lijn van fase 1 aan de waterzijde. Aan de Costa del Sol ligt de zuidgevel in dezelfde lijn met blok F, als één doorgaand profiel vanaf de Europaweg. De afstand tussen gebouwdeel E en D is ca. 7 meter.

Figuur 7. Uitsnede plankaart gebouwen fase 2, projectlocatie rood omlijnd (bron: Stedenbouwkundig plan)

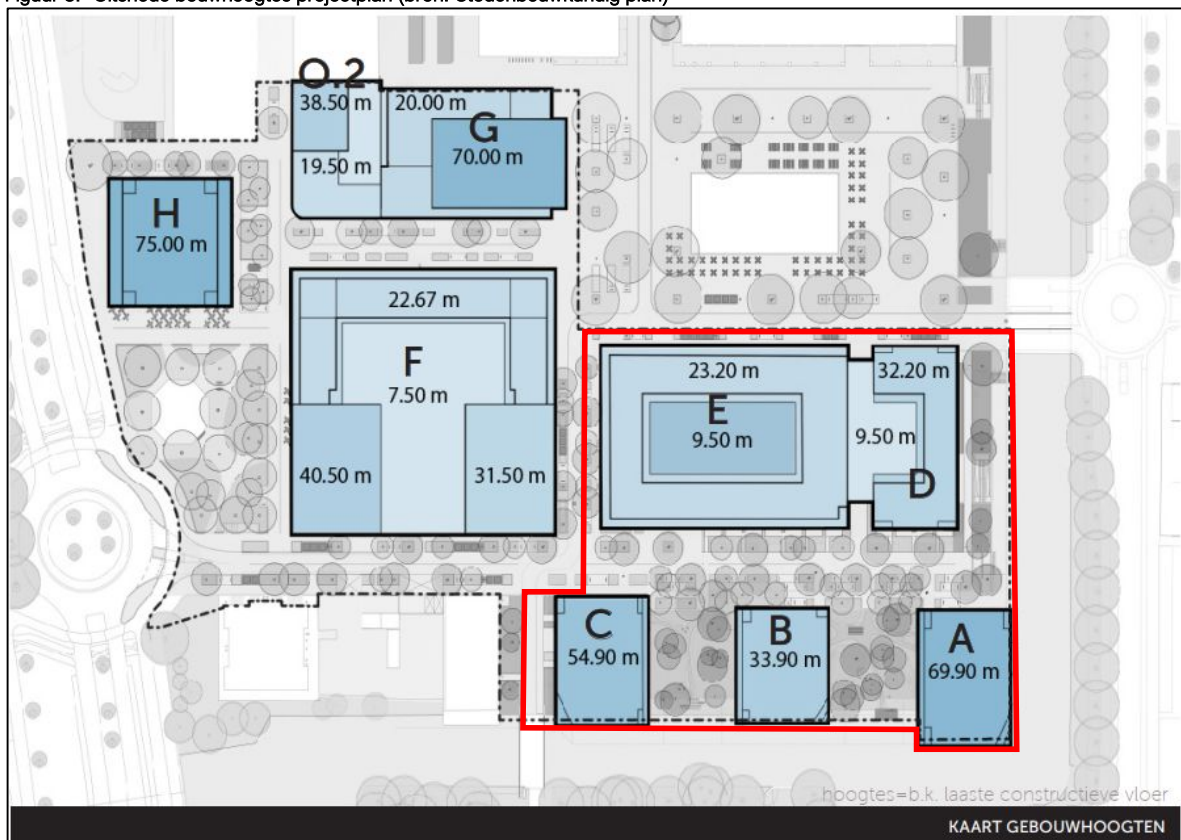


Gebouwhoogte

De bouwhoogte zoals aangegeven op de spelregelkaart 'Gebouwhoogten, setbacks, buitenruimtes & daken' (zie figuur 4 van deze ruimtelijke onderbouwing) volgen de principes van het centrum van Schalkwijk. Dit zijn royale plinten (1 of 2 lagen), die aansluiten op de openbare ruimte met daarboven woonlagen gesitueerd. De hoogteaccenten nemen daarnaast een bijzondere positie in, in het plan en fungeren als oriëntatiepunten tussen het centrum van Schalkwijk en de omliggende wijken.

Toren A kent 23 bouwlagen en wordt circa 70 meter. Het gebouw staat markant in het verlengde van de zichtas van de gehele boardwalk langs Schalkstad. Toren C heeft 18 lagen en wordt circa 55 meter. Dit gebouw staat op het verlengde van de winkelstraat tussen de bioscoop en het Floridablok. Blok B is net als veel torens in Schalkstad ruim 40 meter hoog met 13 bouwlagen. Blok D wordt circa 32 meter hoog en is 10 lagen hoog die daarmee de kop van het Florida blok spiegelt. Blok E aan het Marktplaatsplein is in basis circa 23 meter en 7 lagen hoog net als de overige blokken om het plein.

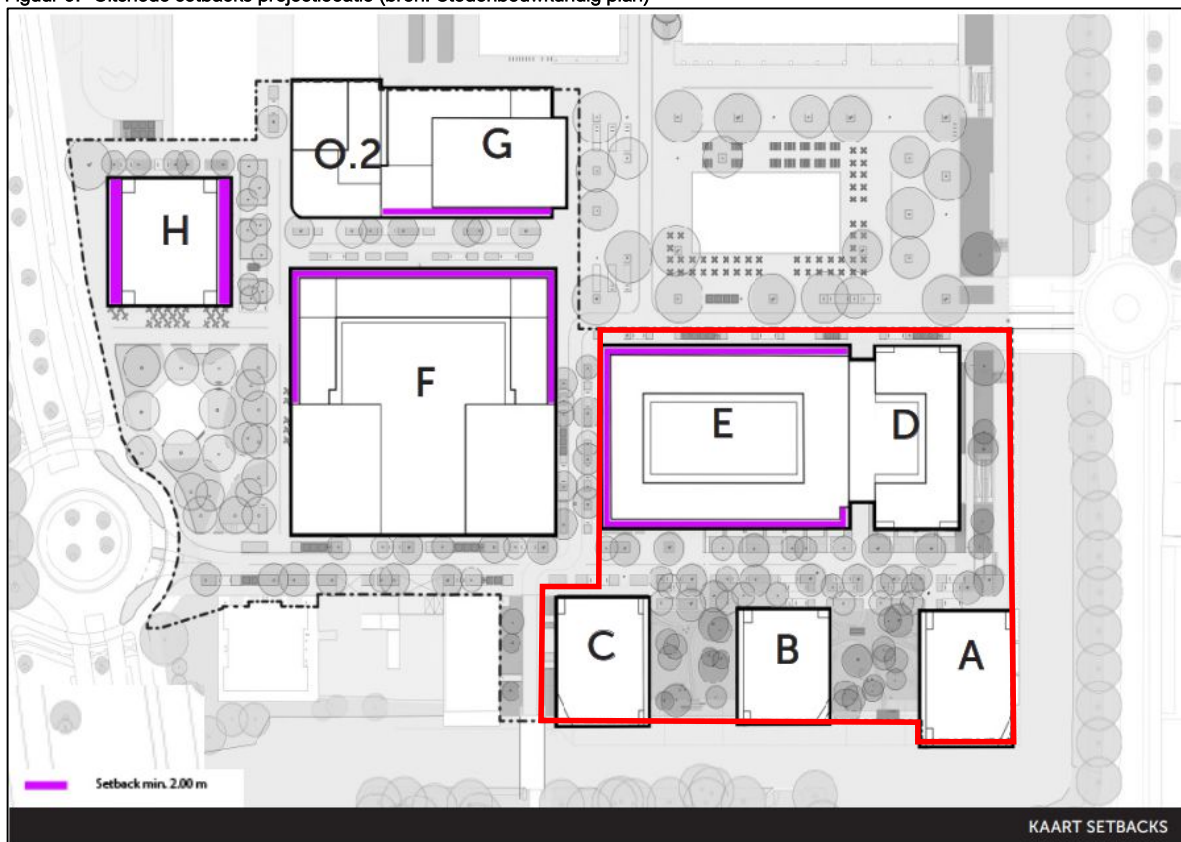
Figuur 8. Uitsnede bouwhoogtes projectplan (bron: Stedenbouwkundig plan)



Setback

De torens A, B en C zijn opgebouwd uit drie segmenten. De bovenste segmenten hebben aan één zijde een setback en een afgeschuinde hoek aan de andere zuidzijde. Hierdoor ontstaat een slanker volume en oogt de toren ranker. De bouwblokken aan het plein (blok D en E) vormen samen met de blokken F en G aan de oostzijde en de bioscoop en het Floridablok aan de noordzijde de wanden van het marktplein. Op verschillende plekken worden aan dit plein de blokken uitgevoerd met een setback, met hoogte accenten die door deze setback heen schieten. Blok D wordt op de noordoosthoek het accent gespiegeld van het Florida blok. Blok E heeft conform SPvE zowel aan het plein als aan de west- en zuidzijde een setback van 2 meter t.b.v. extra zonlicht in de straten. Aan de passage zitten de stijpunten.

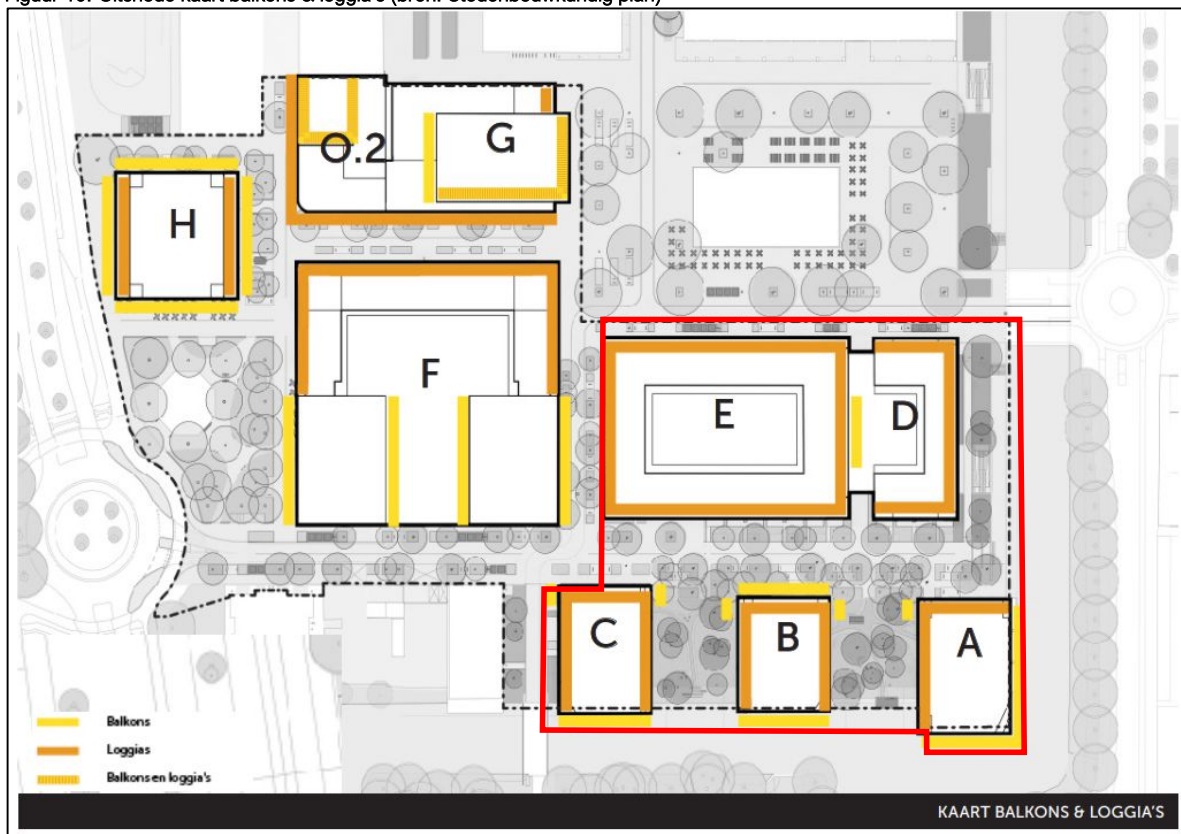
Figuur 9. Uitsnede setbacks projectlocatie (bron: Stedenbouwkundig plan)



Balkons & Loggia's

De torens A, B en C hebben aan de waterkant grote uitkragende balkons op de onderste twee segmenten. Op de begane grond krijgen de woningen zelfs een laaghangend vlonder balkon. Tussen de torens hebben de woningen een loggia. In de kroon van de torens zijn tevens in de hoeken loggia's om de verticaliteit van de toren te benadrukken en i.r.t. windklimaat. Aan de noordzijde van de toren worden op de onderste lagen wel uitkragende balkons gepositioneerd t.b.v. de levendigheid in de woonstraat en de bezonning op deze balkons, e.e.a. conform de spelregelkaart in het SPvE. De balkons zijn deel van de architectuur en hangen niet als losse elementen aan de gevel. De bouwblokken D en E aan het plein krijgen beide half-in-half-uit balkons. Passend bij het binnenstedelijke gebied kan men zo even over het balkon heen hangen voor sociaal contact maar ook beschut en uit het zicht zitten in de hoge dichtheid en de hectiek van de stad.

Figuur 10. Uitsnede kaart balkons & loggia's (bron: Stedenbouwkundig plan)



2.4.2.3 Levendige plinten

Het Centrum Schalkwijk heeft een kernwinkelgebied die naar de randen uitloopt van commercieel, horeca, sociaalmaatschappelijk tot wonen. In de uitwerking van het ontwerp is uitgegaan van het maximaliseren van de levendigheid in de plint. Elke categorie in programma wordt hierin specifiek benaderd, zowel in situ als in de architectonische duiding. De programmering van de plinten hangt sterk af van de gebruiksdoelen in de situatie.

De plinten aan het Marktplaats worden ingezet om deze plek te activeren als verblijfsplek. Onder andere de commerciële functies in blok E en D dragen hiertoe bij en zijn dan ook als zodanig gesitueerd. Gezien het belang van het Marktplaats in het Centrum Schalkwijk is ook de hoofdentree van de bibliotheek aan het plein gesitueerd, onderdeel van de om het plein rondlopende arcade. De menging van bezoekers specifiek voor bibliotheek, winkelen of een mix zullen gaan bijdragen aan het marktplaats als hotspot.

Langs de Costa del Sol zijn vele gebouwen geplaatst, die voor het overgrote deel de functie wonen hebben of gerelateerd zijn aan wonen.

De entrees van de woongebouwen zijn open van structuur, onbelemmerd in zicht en worden of geflankeerd door faciliterende ruimtes of de hal heeft een dusdanige omvang, waardoor meerdere activiteiten in deze ruimte kunnen plaatsvinden. De groenruimtes aan de Costa del Sol worden ingezet als semipublieke buitenruimte, met daaraan de terrassen van de aanliggende woningen. De woningen kennen hun gebruikelijke plattegronden, dus wordt wonen afgewisseld met slapen. Functies die de levendigheid kunnen verstoren worden zo veel mogelijk inpandig gesitueerd.

2.4.2.4 Programma

Het doel is om circa vijf gebouwen te realiseren.

Maatwerk woonprogramma

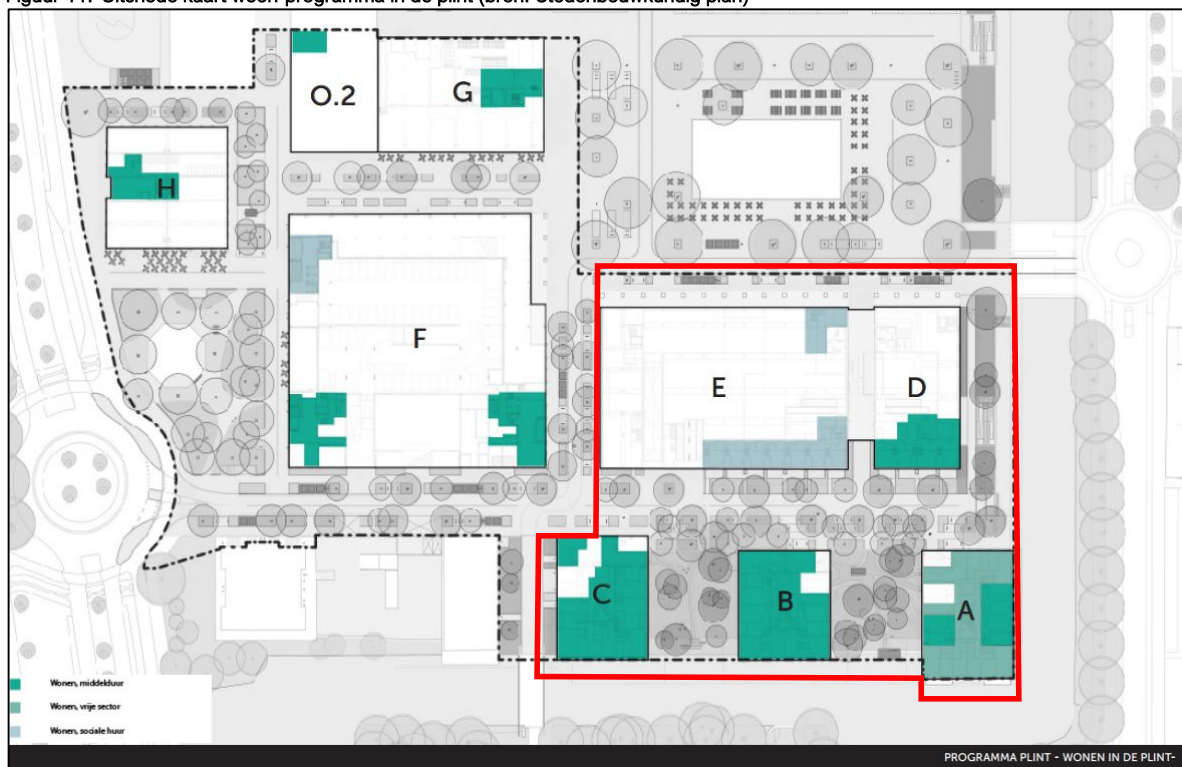
De woningbouwprogrammering voor de ontwikkeling gaat uit van de verdeling 20% sociale huur, 60% middelduur en 20% overige woningen. De woningen in de middeldure categorie zullen voor 60% worden ingevuld met lage middeldure huur/koop en voor 40% worden ingevuld met hoge middeldure huur/koop. Hiertoe is in een eerder stadium besloten door het college op 23 april 2019 met betrekking tot de maatwerkafspraken voor de ontwikkelzone Europaweg (2019/195098).

De beoogde ontwikkeling voorziet in totaal in de realisatie van 569 woningen. Concreet draagt de realisatie van bij aan het toevoegen van 114 nieuwe sociale huurwoningen binnen het gebied.

Het programma bestaat uit de volgende woningbouwopgave:

Toren	Sociaal	Middenlaag	Midden hoog	Vrije sector	Totaal
A			58	114	172
B		97			97
C		87	46		133
D		21	32		53
E	114				114
Subtotaal	114	205	136	114	569

Figuur 11. Uitsnede kaart woon-programma in de plint (bron: Stedenbouwkundig plan)

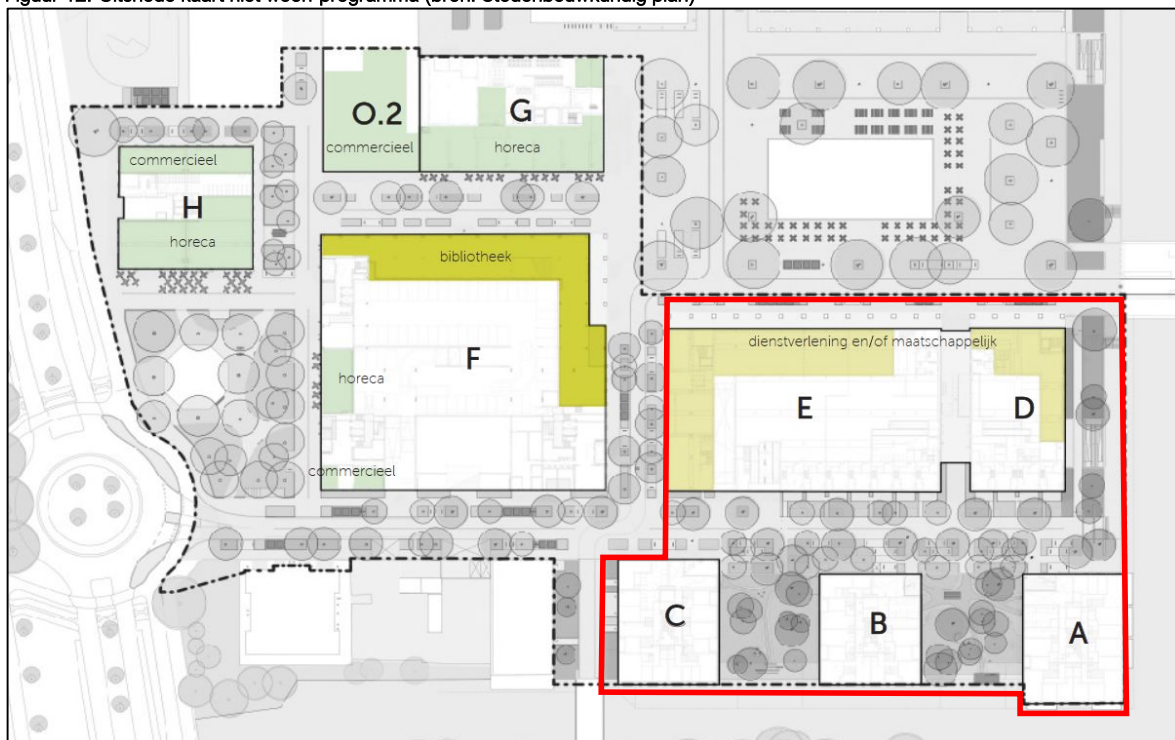


Niet woon-programma

In totaal wordt binnen het plan circa 2.300 m² b.v.o. aan commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen in de plint aan het Marktpllein (thans Californiëplein) gerealiseerd, waaronder bijvoorbeeld (commerciële-) sportfuncties met sport gerelateerde ondergeschikte horecafuncties, culturele functies, zakelijke functies en kantoren, publieke- en/of overheidsgerelateerde functies, (commerciële en/of maatschappelijke) dienstverlenende functies of kleinschalige bedrijvigheid, uitgezonderd detailhandel en zelfstandige horeca.

Toren	Commercieel of maatschappelijk (in m ² b.v.o.)
A	
B	
C	
D	300
E	2.022
Totaal	2.322

Figuur 12. Uitsnede kaart niet woon-programma (bron: Stedenbouwkundig plan)



2.5 GELDEND BESTEMMINGSPLAN

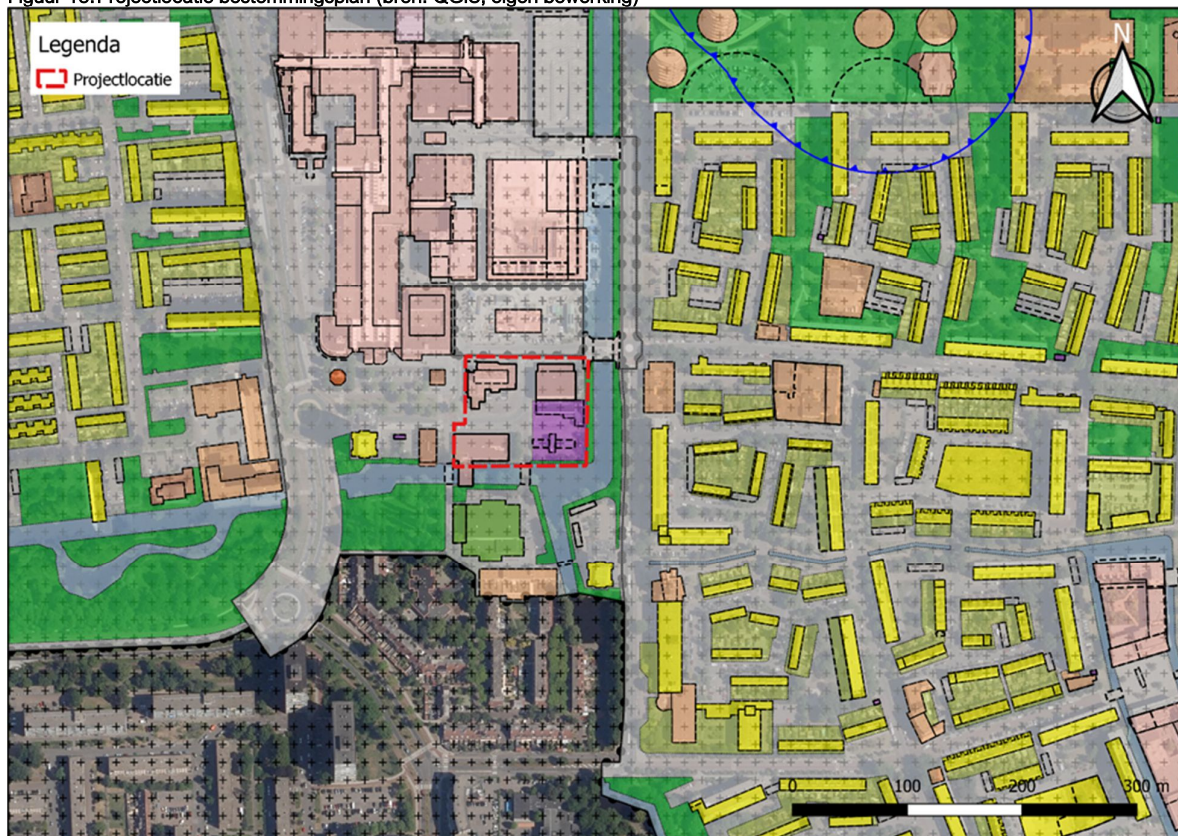
Het projectgebied maakt deel uit van het geldende bestemmingsplan "Schalkstad", vastgesteld op 26 september 2013 door de gemeenteraad van Haarlem.

Naast het bestemmingsplan "Schalkstad" gelden de volgende bestemmingsplannen ter plaatse:

- "Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018" (onherroepelijk en vastgesteld op 17 mei 2018);
- "Reparatieplan B Haarlem 2019" (onherroepelijk en vastgesteld op 21 november 2019);
- "Reparatieplan C Haarlem 2020" (onherroepelijk en vastgesteld op 22 april 2021).

De regels die met het “Reparatieplan B Haarlem 2019” of het “Reparatieplan C Haarlem 2020” zijn gewijzigd en van toepassing zijn ter plaatse van het projectgebied worden meegenomen in deze ruimtelijke onderbouwing. Onderstaande figuur betreft een uitsnede van de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan “Schalkstad”.

Figuur 13. Projectlocatie bestemmingsplan (bron: QGIS, eigen bewerking)



Ter plaatse van de projectlocatie hebben de gronden de bestemmingen ‘Centrum – 1’, ‘Verkeer’ en ‘Bedrijf’ en geldt voor de gehele projectlocatie de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie 4’. Tevens gelden gedeeltelijk verschillende (functie)aanduidingen.

Binnen de bestemming ‘Centrum – 1’ gelden binnen de opgenomen bouwvlakken de functieaanduidingen ‘detailhandel uitgesloten’, ‘horeca’ en ‘maatschappelijk’. Bij het noordoostelijke gebouw van de projectlocatie geldt naast voornoemde aanduidingen de functieaanduiding ‘specifieke vorm van sport – sportschool’. Ook gelden er binnen de enkelbestemming ‘Centrum – 1’ maximum bouwhoogtes van 4, 5, 7 en 9 meter.

Binnen de bestemming ‘Bedrijf’ zijn deels bouwvlakken opgenomen, waarbinnen een maximum bouwhoogte van 4 of 6 meter geldt. Ook geldt deels de functieaanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – windschermen en luifels’.

Door de ligging binnen het werkingsgebied van het bestemmingsplan “Reparatieplan B Haarlem 2019” geldt de gebiedsaanduiding ‘overige zone – herziening planregels 1’. Voor het bestemmingsplan “Reparatie C Haarlem 2020” geldt de gebiedsaanduiding ‘overige zone – herziening planregels 7’.

Toets aan bestemmingsplan

De beoogde ontwikkeling is op een drietal onderdelen in strijd met het vigerende bestemmingsplan. De strijdigheden zijn gelegen in:

- De bestemmingen 'Centrum – 1', 'Bedrijf' en 'Verkeer';
- De huidige bouwvlakken en
- De huidige maximum bouwhoogten.

Om de genoemde strijdigheden weg te nemen en het project planologisch mogelijk te maken, wordt een procedure doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning 'planologisch strijdig gebruik'.

Er is een uitgebreide procedure nodig om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken.

3 RUIMTELIJK BELEID

3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.

Figuur 14. Afwegen met de NOVI. Bron: Nationale Omgevingsvisie.



De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

1. *Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie*
2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*
3. *Sterke en gezonde steden en regio's*
4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied*

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden

van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. *Combineren boven enkelvoudig*
2. *Kenmerken & identiteit*
3. *Afwentelen voorkomen*

3.1.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling betreft een woningbouwontwikkeling. De nationale belangen, de vier prioriteiten uit de Uitvoeringsagenda en de afwegingsprincipes staan niet in de weg aan de voorgenomen ontwikkeling. Er kan juist gemotiveerd worden dat de ontwikkeling in lijn is met de belangen en prioriteiten uit de NOVI. De ontwikkeling kan een bijdrage leveren aan de nationale belangen, waaronder het *'zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften'*. De beoogde ontwikkeling voorziet in woningbouw waarbij de woningen onderverdeeld zijn in sociale huur, middel huur en de vrije sector.

Op het projectgebied is nationaal belang nummer 5 van toepassing. Zo voorziet de beoogde ontwikkeling in de realisatie van 569 woningen, waardoor wordt bijgedragen aan nationaal belang nummer 5: Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften. De opgave is aansluitend op de woonbehoefte tussen 2020 en 2035 circa 1,1 miljoen woningen toe te voegen aan de woningvoorraad en een goede kwaliteit van de woningvoorraad in regio's met bevolkingsdaling te behouden. De voorgenomen ontwikkeling draagt hiermee een bijdrage aan de realisatie van 1,1 miljoen woningen.

3.1.1.2 Conclusie

De ontwikkeling is in lijn met de Nationale Omgevingsvisie.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen en legt daarmee nationale ruimtelijke belangen vast. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. In hoofdstuk 2 van het Barro is, om de nationale belangen te beschermen per onderwerp (één onderwerp per titel) aangegeven welke beperkingen er per welk (ruimtelijk) gebied gelden.

3.1.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Het projectgebied is niet aangewezen op één van de zeventien kaarten van het Barro.

3.1.2.2 Conclusie

Het Barro legt geen restricties op voor de locatie waar de ontwikkeling wordt voorzien.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. Onderwerpen zoals Ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp, aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De relevante onderwerpen voor onderhavig project worden behandeld in hoofdstuk 4, waarin de ruimtelijke en milieutechnische aspecten worden behandeld.

De Ladder voor duurzame verstedelijking (verder: de Ladder) is als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. Het doel van de Ladder is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen:

- bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- lid 2: de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.
- Lid 3: indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.
- Lid 4: een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat het bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Toelichting op gebruik

De Ladder is in de Nota van Toelichting (Stb. 2017, 182) gemotiveerd: "Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting. Tevens wordt de mogelijkheid geboden in het derde lid, om de toepassing van de Ladder door te schuiven naar het uitwerkings- of wijzigingsplan. De verwachting is dat de Ladder hierdoor beter hanteerbaar zal zijn, beter aansluit bij het geheel aan vereisten aan een toelichting bij bestemmingsplannen en tot minder onderzoekslasten zal leiden."

3.1.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van vijf woontorens. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de overzichtsuitspraak van 28 juni 2017 geoordeeld wanneer sprake is van een stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.1, eerste lid, van het Bro (ABRvS 28 juni 2017, ECLI:NL:2017:1724). Indien wordt voorzien in meer dan 11 woningen, die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie kunnen worden aangemerkt, is er sprake van een stedelijke ontwikkeling.

Met de beoogde woningbouw wordt voorzien in circa 569 woningen en circa 2.300 m² b.v.o. commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen, waaronder bijvoorbeeld (commerciële-) sportfuncties met sport gerelateerde ondergeschikte horecafuncties, culturele functies, zakelijke functies en kantoren, publieke- en/of overheidsgerelateerde functies, (commerciële en/of maatschappelijke) dienstverlenende functies of kleinschalige bedrijvigheid, uitgezonderd detailhandel en zelfstandige horeca. De grens van 11 woningen wordt ruim overschreden wat maakt dat er sprake is van een stedelijke ontwikkeling. In de toekomstige

situatie wordt er meer bebouwing gemaakt ten opzichte van de huidige locatie waardoor de beoogde ontwikkeling een nieuwe stedelijke ontwikkeling betreft en de ladder doorlopen dient te worden. Er zal moeten worden gemotiveerd waarom er behoefte is aan de beoogde ontwikkeling.

3.1.3.2 Conclusie

Er is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De ladder voor duurzame verstedelijking zal doorlopen moeten worden en er zal gemotiveerd moeten worden waarom er behoefte is aan de beoogde ontwikkeling. De Ladder wordt uitgewerkt in paragraaf 4.1 van deze onderbouwing.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofddambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transities die tijd nodig hebben. De visie spreekt zich dus uit over het ‘waarom’ en ten dele over het ‘wat’. Onder de hoofddambitie, ‘balans tussen economische groei en leefbaarheid’, zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerdere ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen.

De omgevingsvisie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Daarnaast schetst de provincie vijf samenhangende bewegingen, die laten zien hoe wordt omgegaan met opgaven die op de samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren. Deze bewegingen zijn niet overkoepelend en zijn locatie- of onderwerp specifiek. Het gaat om de onderwerpen: Dynamisch Schiereiland, Metropool in ontwikkeling, Sterke kernen, sterke regio's, Nieuwe energie en Natuurlijk en Vitaal landelijke omgeving.

3.2.1.1 Relatie tot ontwikkeling

In de eerste fase van de omgevingsvisie, zijn verkenningen uitgevoerd. Deze verkenningen maken nu onderdeel uit van de omgevingsvisie. In de Verkenningen NH2050 zijn acht hoofdthema's van trends en ontwikkelingen, met hun kernopgaven, geformuleerd. Een van deze acht hoofdthema's is verstedelijking. Hierin wordt aangegeven dat de woningbehoefte voor Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid in de toekomst nog steeds toeneemt. De prognoses laten ook in lage scenario's nog groei zien in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Ook in Noord-Holland Noord is er een groei vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde, waarbij een deel van Noord-Holland Noord langzamerhand meer in beeld komt bij woningzoekenden in het zuidelijk deel van de provincie. Migratie, vooral van expats, heeft in toenemende mate invloed op de woningbehoefte. Tegelijkertijd is er steeds meer structureel leegstaand vastgoed en kunnen er leefbaarheidsproblemen in verouderde nieuwbouwwijken ontstaan. De woningbehoefte op de korte termijn is groot, op de lange termijn neemt deze volgens de huidige inzichten af.

De ambitie ten aanzien van woningbouw is dat vraag en aanbod van woon- en werklocatie, zowel kwantitatief als kwalitatief, beter met elkaar in overeenstemming zijn. De woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is uitgangspunt.

3.2.1.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de voornoemde ambitie van de provincie om woningbouw vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden in te plannen. De projectlocatie is gelegen binnen

bestaand stedelijk gebied en er wordt voorzien in zowel een kwalitatieve als kwantitatieve behoefte, zoals ook zal blijken uit de beleidstoets in de navolgende paragrafen.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Er wordt gezocht naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid.

De belangrijkste ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland.

3.2.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Op basis van de digitale planviewer is zichtbaar binnen welke specifieke werkingsgebieden het projectgebied is gelegen. De toets aan de artikelen behorende bij deze specifieke werkingsgebieden vindt in tabel 1 plaats. Naast de specifieke werkingsgebieden, gelden ook regels die van toepassing zijn op het gehele grondgebied van de provincie Noord-Holland. Artikel 6.1 van de Omgevingsverordening bepaalt dat paragraaf 6.1.1 van de Omgevingsverordening van toepassing is op nieuwe stedelijke ontwikkelingen voor het gehele provinciale grondgebied. De regels in deze paragraaf zijn onder andere opgesteld met het oog op het actief stimuleren van de regionale afstemming, duurzaam ruimtegebruik en het voorkomen van overprogrammering. Op grond van artikel 6.3 van de Omgevingsverordening kan een ruimtelijk plan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakt schriftelijke afspraken. Gedeputeerde Staten stellen nadere regels aan deze afspraken. Van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is in onderhavig geval sprake (zie ook paragraaf 3.1.3.1 van deze ruimtelijke onderbouwing). In de Omgevingsverordening wordt immers aangesloten bij de definitie van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, zoals bedoeld in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Tabel 1. Toets aan bepalingen Omgevingsverordening behorende bij specifieke werkingsgebieden

Afdeling	Artikel	Conclusie
6.10 Water	Artikel 6.82 is gericht aan het waterschap(bestuur). Peilbesluiten moeten namelijk actueel zijn. Deze peilbesluiten hebben betrekking op de waterstanden van oppervlaktewaterlichamen.	Artikel 6.82 betreft een sturingsmechanisme voor waterschappen om peilbesluiten actueel te houden. Dit heeft geen relevantie voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.2.2.2 Conclusie

Aan de regels zoals opgenomen in de Omgevingsverordening NH2020 wordt, voor zover relevant in het kader van voorliggende ontwikkeling, voldaan.

3.2.3 Omgevingsverordening 2022

De Provincie Noord-Holland werkt aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020: de Omgevingsverordening NH2022. Deze verordening zal tegelijkertijd in werking treden met de Omgevingswet. Grotendeels komen de regels en wetten die in de Omgevingsverordening NH2022 terugkomen overeen met de Omgevingsverordening NH2020. In de Omgevingsverordening NH2022 wordende regels juridisch technisch omgezet, waardoor de regels de juiste grondslagen en verwijzingen naar de nieuwe wetgeving hebben. Daarnaast worden een aantal regels inhoudelijk beoordeeld, die de Omgevingswet van de provincie als bevoegd gezag verlangt. Voorbeelden van de onderwerpen zijn: Bodemsanering, grondwaterverontreiniging, Natuurnetwerk Nederland (NNN), natuurbescherming (faunabeheer), energietransitie (o.a. Regionale Energiestrategieën en de bijbehorende zoekgebieden) en regionale luchthavens (Texel en Hilversum).

De Omgevingsverordening NH2022 heeft van 26 april tot en met 18 juni 2021 ter inzage gelegen. Na vaststelling van de Provinciale Staten treedt de Omgevingsverordening NH2022 tegelijk in werking met de Omgevingswet, wat gepland staat op 1 januari 2024.

3.2.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De Omgevingsverordening NH2022 is nog niet van kracht. Desalniettemin is beoordeeld in hoeverre de verwachte inwerkingtreding van de nieuwe regelgeving van invloed is op voorliggend bestemmingsplan en of met de voorgenomen ontwikkeling ook in de situatie na vaststelling van de nieuwe verordening aan de dan geldende regelgeving voldoet. Op basis van de Omgevingsverordening NH2022 is ter plaatse van het plangebied artikel 6.21 van kracht. Waarin wordt aangegeven dat een omgevingsplan geen nieuwe detailhandelsbedrijven buiten bestaande winkelgebieden mogelijk maakt, tenzij wordt gemotiveerd dat dit niet leidt tot ruimtelijkrelevante leegstand van bestaande winkelgebieden. De beoogde ontwikkeling is gelegen nabij het winkelcentrum van Schalkstad. Door de grote hoeveelheid toegevoegde woningen op deze locatie in verhouding tot de toegevoegde grond voor detailhandel, kan ervan uit worden gegaan dat de bijkomende commerciële voorziening in de (woon)torens niet leidt tot ruimtelijk relevante leegstand van het winkelcentrum van Schalkstad.

3.2.3.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling voldoet aan de gestelde regels van de Omgevingsverordening NH2022.

3.2.4 Woonagenda 2020-2025

De provincie Noord-Holland heeft een woonagenda opgesteld voor haar gehele grondgebied voor een periode van vijf jaar. In de woonagenda is onder andere opgenomen dat er voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen gerealiseerd dienen te worden. De woningbouwproductie moet omhoog, voornamelijk in binnenstedelijk gebied.

In de woonagenda zijn acht actiepunten opgenomen. De actiepunten zijn:

1. Maatwerkafspraken in regionale woonakkoorden;
2. Bieden van kennis, meedenkkraft en hulp;
3. Versnellen woningbouwproductie;
4. Samenwerking stimuleren;
5. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen;
6. Meer flexibiliteit in de woningmarkt;
7. Stimuleren circulair wonen;
8. Leveren van informatie en monitoring.

Daarnaast zijn de onderstaande ruimtelijke uitgangspunten van toepassing op de woonagenda:

1. Wonen is onderdeel van een integrale verstedelijkingsopgave;
2. Ruimte voor woningbouw, uitgaande van zorgvuldig ruimtegebruik en mobiliteit;
3. Versterken van de rol van de kernen en steden in het regionale netwerk, leidend tot keuzes voor woningbouw- en economische ontwikkeling en het voorzieningenniveau in de regio;
4. Ruimte voor maatwerk en sturen op (integrale)regionale samenwerking.

3.2.4.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in het toevoegen van 569 woningen. De woningen variëren van sociale huur tot vrijesectorwoningen. Er is veel vraag naar passende en betaalbare woningen, de variatie tussen sociale huur, middelhuis en vrijesectorwoningen speelt in op deze vraag. Daarnaast is de beoogde ontwikkeling gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied, wat onderdeel van een van de uitgangspunten van de woonagenda is.

3.2.4.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de woonagenda 2022-2050 van de provincie Noord-Holland.

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

De MRA heeft om de samenwerking te bevorderen een actieagenda opgesteld met 7 actiepunten:

1. Ruimte geven aan wonen en werken;
2. Slimmer en innovatiever werken;
3. De leefkwaliteit verbeteren;
4. Transitie naar een schone economie;
5. Beter verbinden;
6. Klimaatbestendig maken;
7. Wendbaar maken.

3.3.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Uit de MRA Agenda 2.0 valt af te leiden dat de Metropoolregio Amsterdam met een fors woningtekort kampt en er de komende decennia een sterke verdere groei van de bevolking wordt verwacht. Met het Rijk heeft de metropoolregio afgesproken om tot 2025 gemiddeld 15.000 woningen per jaar te bouwen. Een forse opgave die grotendeels via complexe binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen moet worden ingevuld. Bovendien moet de bouw van nieuwe woningen ook bijdragen aan een toekomstbestendige en betaalbare woningvoorraad. De beoogde ontwikkeling is in lijn met het in het MRA-actiepunt: 'ruimte geven aan wonen en werken', omdat er vijf woontorens (met circa 569 woningen) en circa 2.300 m² b.v.o. aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen, waaronder bijvoorbeeld (commerciële-) sportfuncties met sport gerelateerde ondergeschikte horecafuncties, culturele functies, zakelijke functies en kantoren, publieke- en/of overheidsgerelateerde functies, (commerciële en/of maatschappelijke) dienstverlenende functies of kleinschalige bedrijvigheid, uitgezonderd detailhandel en zelfstandige horeca worden toegevoegd.

3.3.1.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met het beleid van de Metropoolregio Amsterdam.

3.3.2 Woonakkoord Zuid-Kennemerland/ IJmond 2021-2025

Op basis van de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025 vraagt de provincie aan de regio's Woonakkoorden op te stellen. De regio Zuid-Kennemerland/IJmond heeft samen met de provincie Noord-Holland dit Woonakkoord 2021-2025 opgesteld, versie 20 januari 2021. In dit akkoord is aangegeven welke woonopgaven er liggen, welke richting de regio op wil en hoe hier gezamenlijk aan gewerkt wordt. De regio Zuid-Kennemerland/IJmond bestaat uit de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Heemskerk, Heemstede, Velsen en Zandvoort en werkt in deze samenstelling al acht jaar samen. Sinds 2012 heeft deze regio afspraken gemaakt over wonen in een Regionaal Actieprogramma (RAP) Wonen. Het Woonakkoord bestaat uit een bestuursakkoord en een uitvoeringsagenda.

De regio staat voor een aantal grote uitdagingen:

- Een actueel woningtekort en een nog sterk groeiende woningbehoefte, onder meer aan betaalbare woningen;
- Een vergrijzende bevolking die zo lang mogelijk zelfstandig zal blijven wonen;
- Verschillende (zorg)doelgroepen die een urgente behoefte hebben aan (betaalbare) zelfstandige huisvesting;
- Een duurzame ontwikkeling van nieuwe en bestaande wijken, waarbij draagvlak van de bewoners nodig is.

De missie van de regio Zuid-Kennemerland/IJmond betreft het blijven van een aantrekkelijke en gevarieerde woonregio, waar voor alle doelgroepen plek is en die toekomstbestendig is. Dit doel kan worden nagestreefd middels het realiseren van voldoende woningen binnen gevarieerde en aantrekkelijke woonmilieus. Daarnaast wil de regio een duurzame regio zijn die toegankelijk is voor alle inkomens- en doelgroepen. Woningbouw, bereikbaarheid en economie dienen, voor zover dit mogelijk is, in samenhang ontwikkeld te worden, zodanig dat ze elkaar versterken.

Woningbouw

Om aan de toekomstige groei te voldoen is het nodig dat we de woningvoorraad uitbreiden met 13.150 woningen in de periode 2019-2030. Dat betekent een uitbreiding van tenminste 1.200 woningen per jaar, een vergelijkbare opgave als in de afgelopen jaren nodig was. Binnenstedelijk bouwen en transformatie van gebouwen zijn het meest wenselijk. De mogelijkheden om buiten bestaand stedelijk gebied te bouwen zijn beperkt, maar soms is bouwen in het landelijk gebied toch wenselijk. In de Uitvoeringsagenda is een lijst opgenomen met woningbouwplannen in landelijk gebied, waarover afstemming is geweest tussen regiegemeenten en provincie.

Betaalbaarheid

De sociale huurvoorraad dient in de regio en in elke gemeente uitgebreid te worden, waarbij 30% van de woningbouwproductie sociale huur betreft. De benodigde toekomstige groei ligt in de periode 2019-2030 tussen 2.400 woningen (trendscenario) en 5.350 woningen (tegenspoedscenario). Daarnaast wordt er zorg gedragen voor een evenwichtige en transparante verdeling van de beschikbare sociale huurwoningen in de regio. Ten slotte voegt elke gemeente middensegment toe en wordt de doorstroming in de woningmarkt bevorderd.

Doelgroepen

Bijna 50% van de inwoners van de regio is 55 jaar of ouder. Het aantal senioren in de regio groeit en zij zullen zo lang mogelijk zelfstandig (willen en moeten) blijven wonen. Andere doelgroep zijn speedzoekers, buitenlandse werknemers, woonwagenbewoners en vergunninghouders.

Duurzaamheid

De sociale energietransitie in de bestaande bouw wordt doorgezet en gekoppeld aan de transitievisie warmte. Daarnaast is het delen van kennis over verduurzaming van nieuwbouw en bestaande bouw één van de opgaven. Er dient klimaatadaptief, natuurinclusief en circulair gebouwd te worden. Tenslotte dienen duurzaamheid en betaalbaarheid dichterbij elkaar toe gebracht te worden.

3.3.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Haarlem is de hoofdstad van de provincie en is een prettige woonstad met bedrijvigheid en cultuur. Ook is Haarlem de relatief jongste gemeente in de regio, door de instroom van jonge huishoudens. De woningvoorraad groeit binnenstedelijk door nieuwbouw, herstructurering en transformaties. Er vinden dan tal van verhuizingen plaats binnen de regio, zowel binnen deelregio's als tussen deelregio's waarbij Haarlem een centrale functie vervult. Ook blijkt hieruit de sterke samenhang met de MRA: er verhuizen meer huishoudens vanuit Amsterdam naar de regio Zuid-Kennemerland/ IJmond dan andersom. Met name Haarlem is in trek. Haarlem beschikt met name over een aanzienlijk aandeel sociale huurwoningen, terwijl IJmond beschikt over betaalbare koopwoningen. In Haarlem is in 2019-2040 een toename in de woningbehoefte van 13.000 woningen.

Maatwerk woonprogramma

De woningbouwprogrammering voor de ontwikkeling gaat uit van de verdeling 20% sociale huur, 60% middeldure en 20% overige woningen. De woningen in de middeldure categorie zullen voor 60% worden ingevuld met lage middeldure huur/koop en voor 40% worden ingevuld met hoge middeldure huur/koop. Hiertoe is in een eerder stadium besloten door het college met betrekking tot de maatwerkafspraken voor de ontwikkelzone Europaweg (2019/195098).

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van 569 woningen. Concreet draagt de realisatie van bij aan het toevoegen van 114 nieuwe sociale huurwoningen binnen het gebied. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het doel om tot 2030 minstens 2.400 nieuwe sociale huurwoningen te realiseren in de regio. Ook dient elke gemeente aanbod in het middensegment toe te voegen, wat middels de beoogde ontwikkeling wordt gewaarborgd. Bovendien is de beoogde ontwikkeling in lijn met de ambitie om ten minste 1.200 woningen per jaar te realiseren binnen de regio.

Het aspect duurzaamheid wordt uitgebreid toegelicht in paragraaf 4.6.

3.3.2.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de opgaven uit het Woonakkoord Zuid-Kennemerland/ IJmond 2021-2025.

3.4 GEMEENTELIJK BELEID

3.4.1 Omgevingsvisie 2045

De omgevingsvisie schetst de koers voor de ontwikkeling van Haarlem en laat zien wat de gevolgen zijn van de keuzes gemaakt zijn in de openbare ruimte.

Er worden zes strategische keuzes gemaakt in de omgevingsvisie:

1. Mengen en verdichten;
2. Buurtgericht ontwikkelen;
3. Vergroenen en vernatten;
4. Bevorderen gezonde leefomgeving;
5. Ruimte voor energietransitie;
6. Mobiliteitstransitie.

Een aantrekkelijke woon- en werkstad is een stad die vraagt om stedelijke dynamiek. Een voorwaarde voor die dynamiek is voldoende geschikte en betaalbare ruimte om te wonen, te werken en met voorzieningen in de nabije omgeving, zoals een prachtig landschap. Bovendien moet de verhouding tussen het aantal inwoners en aantal, én type banen in de stad in balans zijn.

Haarlem heeft als stad om in te wonen een blijvende aantrekkingskracht en wil aan die vraag tegemoet komen door het woningaanbod uit te breiden. Voor alle doelgroepen. De ambitie is om zo te bouwen dat er ruimte is voor inwoners en ondernemers met de juiste vestigingsvoorwaarden (betaalbaarheid, aantrekkelijkheid, beschikbaarheid van ruimte, bereikbaarheid, etc.). Voorwaarde is wel dat toekomstige bebouwing complementair is aan de bestaande stad.

Duurzaamheid

Industrialisering en ongeremde economische groei hebben ertoe geleid dat we een te groot beslag op de aarde leggen. Als we met de vaart waarmee we de afgelopen decennia doorgaan met het gebruiken van fossiele brandstoffen, het kappen van bossen en het uitputten van grondstoffen, zal dat effect hebben op het leven, nu en in de toekomst. Haarlem is een versteende stad. De komende jaren gaan we steeds meer moeite krijgen met hitte en waterafvoer. Een dichtbebouwde stad, gebruikt veel energie en zorgt voor veel CO2 uitstoot. Daarom moeten we maatregelen nemen die de samenleving bewuster maken van het

energieverbruik. We moeten duurzamer met onze bronnen omgaan. We kunnen niet alleen kijken naar de levensbehoeften van de huidige generatie, maar willen ook kijken naar die van de toekomstige generaties.

3.4.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de nieuwbouw van vijf woontorens met 569 woningen. De woningen zijn variërend van aard. Zo is er een deel sociale huur, middelhuis en vrije sector. Dit maakt dat de ontwikkeling zich strekt tot een brede doelgroep, voor diverse inkomensklassen worden woningen gerealiseerd. Daarnaast is de beoogde ontwikkeling gelegen in het centrum van Schalkwijk, waardoor er voor de bewoners voldoende voorzieningen in de nabijgelegen omgeving beschikbaar zijn. Daarnaast is er binnen de torens gedeeltelijk de gelegenheid voor bedrijven om zich te vestigen. Ook wordt er veel aandacht besteed aan de duurzaamheid.

3.4.1.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de Omgevingsvisie 2045.

3.4.2 Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar

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 groeiruimte 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, heviger 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.

3.4.2.1 Relatie tot ontwikkeling

In de huidige situatie is de locatie bijna volledig versteend. In de toekomstige situatie komt na de ontwikkeling per saldo meer oppervlakte aan groenvoorzieningen bij. Daarnaast wordt in het kader van mobiliteit voornamelijk gekozen voor de fietser en voetganger in de ontwikkeling, waarbij de parkeervoorzieningen in pandig opgelost worden. Dit is in lijn met de structuurvisie.

3.4.2.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de structuurvisie van Haarlem.

3.4.3 Woonvisie Haarlem 2021-2025

De beschikbaarheid en betaalbaarheid van woonruimte hangen nauw met elkaar samen. Doordat de vraag groeit en het aanbod maar beperkt meegroeit, stijgen de prijzen en de wachtlijsten. De gemeente Haarlem wil, naast voldoende aanbod van betaalbare woningen, dat de woonlasten voor huurders en kopers in balans zijn met hun inkomen.

Huurwoningen moeten betaalbaar blijven

Huurders in Haarlem betaalden in 2019 gemiddeld 671 euro aan kale huur per maand. Dat is nagenoeg gelijk aan het gemiddelde in de deelregio Zuid-Kennemerland en de MRA. Dit was in 2017 622 euro. Recent verhuisde huurders betalen zelfs gemiddeld 824 euro. Er is veel verschil in gemiddelde huurprijzen tussen soorten huurwoningen. De gemiddelde huurprijs in de particuliere vrije huursector was in 2019 1.109 euro, terwijl huurders van een particuliere sociale huurwoning gemiddeld 511 euro betaalden. Er zit dus een gat tussen woningen in de vrije huursector en woningen in de sociale huursector. Huurders zijn, na aftrek van huurtoeslag, gemiddeld 29 procent van hun inkomen kwijt aan huur. Dat is gelijk aan het gemiddelde in Zuid-Kennemerland en de MRA.

De gemeente Haarlem beoogt te voorkomen dat huurders te hoge woonlasten krijgen en daardoor in de problemen komen. Zij streven voor hun inwoners naar een gezonde balans tussen woonlasten en inkomen. Landelijke regelgeving stelt hiervoor de kaders via huurprijsbeleid, passend toewijzen, de Wet Eenmalige Huurverlaging en de energieprestatievergoeding (EPV)6.

Voor de middeldure huur in de nieuwbouw is in de spelregels van de nota Kaders en instrumenten sociale huur en middensegment en doelgroepenverordening de maximale huurstijging opgenomen. Uitgangspunt is dat woonlasten minimaal gelijk blijven na energiebesparende ingrepen (woonlastenneutraal).

Koopwoningen worden steeds duurder en aanbod neemt af

Huiseigenaren in Haarlem zijn na belastingaftrek gemiddeld 17 procent van hun inkomen kwijt aan de hypotheek. Ook dat is gelijk aan het gemiddelde in de deelregio Zuid-Kennemerland en de MRA. De gemiddelde koopsom en woningwaarde is in Haarlem de afgelopen jaren sterk gestegen, zoals tabellen 2 en 3 laten zien. Ook zien we dat het aanbod koopwoningen de afgelopen jaren is afgenomen. Zij gaan onderzoeken of ze in nieuwbouw of bestaande woningen het aanbod betaalbare koop kunnen vergroten met tussenvormen van koop en huur, zoals de Koopgarant- en Pré Koopregeling. Woningen die onder de marktwaaarde in de nieuwbouw worden verkocht krijgen via de gemeente een antispeculatiebeding. Met ontwikkelende partijen gaan we in gesprek welke mogelijkheden zij hiervoor zien.

Meer betaalbare huur- en koopwoningen

Zij spannen zich daarom in voor meer woningaanbod. Ze beperken bovenmatige prijsstijging van Haarlemse koop- en huurwoningen door extra woningen te realiseren en daar waar mogelijk regels te stellen over maximale huur en huurstijging (waaronder de spelregel dat 70% van de nieuwe woningen in de sociale huur een huur heeft onder de aftoppingsgrens).

3.4.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de nieuwbouw van vijf woontorens met 569 woningen. De woningen zijn variërend van aard. Zo is er een deel sociale huur, middelhuis en vrije sector. Dit maakt dat de ontwikkeling zich strekt tot een brede doelgroep, voor diverse inkomensklassen worden woningen gerealiseerd. De ontwikkeling heeft voor de middeldure huur maatwerk afspraken gemaakt met het college van B&W in verband met het lopende project ten tijde van de vaststelling van het beleid. Daarnaast is de beoogde ontwikkeling gelegen in het centrum van Schalkwijk, waardoor er voor de bewoners voldoende voorzieningen in de nabijgelegen omgeving beschikbaar zijn.

3.4.3.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de woonvisie van Haarlem en de specifiek voor deze locatie overeengekomen maatwerkafspraken.

3.4.4 Notitie hoogbouwprincipes 'kansen voor hoogbouw in Haarlem' (2018)

De gemeenteraad van Haarlem heeft op 12 februari 2019 de notitie hoogbouwprincipes 'kansen voor hoogbouw in Haarlem' vastgesteld. Aanleiding voor het opstellen van beleid inzake de wenselijkheid van hoogbouw in de stad is de verstedelijkingsdruk in Haarlem. Als gevolg van de aantrekkingskracht van middelgrote steden neemt de wens naar woonruimte ook in Haarlem toe. Volgens prognoses zijn er tot 2040 in Haarlem 15.000 extra woningen nodig. De grenzen van de stad zijn bereikt. Om de groene zoom rond om de stad te behouden wordt de oplossing gezocht in het bestaand stedelijke gebied door middel van verdichting en dus hoogbouw.

De impact van hoogbouw op de omgeving is relatief groot. Inpassing in de bestaande stad vraagt om maatwerk, zowel ruimtelijk als functioneel. Dat betekent hoogwaardige en zorgvuldige stedenbouw en architectuur, een optimale functiemenging en programmering, met aandacht voor groen en buitenruimte. Hoogbouw moet daarmee een waardevolle toevoeging voor de stad vormen waarbij, door een zorgvuldige inpassing, negatieve effecten op de omgeving beperkt blijven. De hoogbouwprincipes zoals opgenomen in de notitie helpen bij een zorgvuldige afweging van initiatieven en het streven naar een optimaal resultaat. Dit gebeurt in drie stappen.

Figuur 15. Stappenschema in de notitie hoogbouwprincipes.



Stap 1 zijn de Principes op stedelijk niveau. Deze principes zijn in principe bekend; de kavels zijn binnen Haarlem aangewezen als ontwikkelplekken voor hoogbouw.

Stap 2 betreft de hoogbouwprincipes op omgevingsniveau. Dit betreft de Hoogbouw Effect Rapportage en zal nader beschouwd worden.

Stap 3 betreft de uitwerking van het gebouw indien het plan voldoet aan de hoogbouwprincipes voor de omgeving. Dit is de architectonische invulling op 'detailniveau'.

In het algemeen geldt voor hoogbouw op het niveau van de stad dat het markante plekken in de stad dient te versterken zoals:

- in de as van een grote weg
- op een belangrijk kruispunt
- bij de entree van de stad of een wijk
- aan belangrijke openbare ruimte
- bij een HOV-knooppunt

De effecten van de hoogbouw op de omgeving moeten blijken uit deze Hoogbouw Effect Rapportage. In de rapportage wordt nader ingegaan op cultuurhistorische aspecten en op aspecten van meer technische aard, zoals windhinder en bezonning.

De NHP doet een aantal handreikingen op het niveau van het gebouw.

- een levendige plint met publieksfuncties
- geen losse vrijstaande torens
- opbouw in de vorm plint-onderbouw-boven

3.4.4.1 Relatie tot ontwikkeling

De eerste van de drie beschreven stappen in de notitie is reeds ondervangen in gemeentelijk beleid. De locatie is onderdeel van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen waar de ontwikkeling in de spelregelkaart reeds is opgenomen als hoogbouwlocatie. Het ontwerp en de locatie voldoen ook aan de eisen uit stap 3.

Met het oog op de aspecten in stap 2 is een Hoogbouw Effect Rapportage opgesteld. De Hoogbouw Effect Rapportage (HER) is onderdeel van de principes op omgevingsniveau. Daarin is aangegeven waar rekening mee dient te worden gehouden bij de inpassing in de context. Analyse en onderzoek dat opgenomen is in de HER wordt aan deze principes getoetst. Het gaat hierbij om analyses en onderzoeken op een drietal thema's:

- Cultuurhistorie
- Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing
- Technische omgevingsaspecten

De HER wordt nader toegelicht in paragraaf 4.10 en is als bijlage opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

3.4.4.2 Conclusie

De ontwikkeling past binnen de hoogbouwprincipes zoals de notitie Hoogbouwprincipes genoemd.

3.4.5 Nota Ruimtelijke Kwaliteit (NRK)

De Nota Ruimtelijke Kwaliteit (NRK) geeft een integrale stadsbrede visie op ruimtelijke kwaliteit die voor ieder nieuw ruimtelijk plan de basis vormt. De gemeenteraad stelde de nota op 28 juni 2012 vast. Het bestaat uit twee delen. In het eerste deel draagt Haarlem uit waar haar kracht en ambitie liggen. 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. Er zijn tien gouden regels geformuleerd die een prioriteit voor ruimtelijke ontwikkeling in Haarlem uitspreken.

De 10 gouden regels van Haarlem zijn als volgt gedefinieerd:

1. Kiezen voor toekomstbestendigheid;
2. Synergie tussen toekomst-, gebruiks- en belevingswaarde staat centraal;
3. De bestaande kwaliteit is het vertrekpunt;
4. Gebouwen en buitenruimtes vormen samen de stad;
5. De lange lijnen maken de stad herkenbaar;
6. Beeldbepalende plekken* bepalen de identiteit van de stad;
7. Gedeelde weelde en gedeelde verantwoordelijkheid;
8. De gebiedstypologie moet meegenomen worden in afwegingen.
9. De gemeente volgt haar uitgezette koers;
10. Durf te kiezen en doe dat vooraf.

3.4.5.1 Relatie tot de ontwikkeling

Het plangebied valt binnen het gebiedstype 'divers' met als kenmerk dat het stratenpatroon en bebouwing weinig coherent zijn. Meestal gaat het om een ouder gebied dat al ingrijpend is veranderd en waaraan vaak nog wordt gewerkt. Binnen het gebiedstype is de transformatieregie van toepassing. De transformatieregie is

bedoeld voor de (relatief jongere) stadsdelen waar de stedelijke structuur een veranderingsproces doormaakt, zoals Schalkwijk en de Waarderpolder. 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 lange lijnen vormen in deze stadsdelen een specifieke stedenbouwkundige ontwerpopgave. Langs deze lijnen is vaak ruimte voor verdichting maar tevens ligt hier de belangrijkste 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 strokenbouw en woonerven wordt bij grootschalige transformatie uitgegaan van behoud van bestaande groen- en waterstructuren die een positieve bijdrage leveren aan de openbare ruimte. Hetzelfde geldt voor bv. historische structuren en erfgoed. Er zijn vrijheden in stratenpatroon, bouwbloktype of architectonische uitwerking. Bij transformatie is duurzaamheid (waterhuishouding, materiaalkeuze etc.) een nieuwe opgave. Ingrijpende transformatieplannen moeten integraal worden uitgewerkt in een gebiedsvisie, die na vaststelling als beoordelingskader geldt.

De Costa del Sol en het Californiëplein vallen zelf binnen een bijzondere regie, specifiek historische routes. Het netwerk van historische lange lijnen bevat oude topografische routes en oude toegangswegen tot de stad die nu opgenomen in het stedelijk netwerk de ontstaansgeschiedenis van de stad verbeelden. Vaak samenvallend met de verschillende functionele lijnen door de stad zijn het die routes die door de stadsbewoners (ook nu nog) het meest intensief worden gebruikt. Voor lange lijnen geldt dat de overgang van bebouwing naar openbare ruimte van groot belang is, omdat de lange lijnen en bijzondere plekken en pleinen veel bezocht worden. Er zijn veel ogen op gericht. De beoordeling van bouwwerken is vanwege die zichtbaarheid gericht op de dakcontour van de gevelwand als geheel, het beeld van de gevelwand en de wijze waarop de overgangen tussen bebouwing en het openbaar gebied worden vormgegeven. Voor de openbare ruimte van de lange lijnen betekent bijzondere regie dat ontwikkelingen van een klein stukje van de lijn altijd in het grotere geheel wordt bekeken.

Als onderdeel van de Costa del Sol en het Californiëplein, een lange lijn, zorgt de beoogde bebouwing in lijn met de Nota Ruimtelijke kwaliteit voor een continuering van de gestapelde bouw. De beoogde ontwikkeling moet dan ook gezien worden als onderdeel van een groter geheel.

3.4.5.2 Conclusie

Het plan past binnen de grotere ontwikkeling van Schalkstad Zuidstrook fase 2, waarvoor een apart Stedenbouwkundig Programma van Eisen is vastgesteld die de kerngedachten van de NRK verwoordt heeft voor deze integrale ontwikkeling.

3.4.6 Economische visie Haarlem

De inhoud van de Economische visie Haarlem is gericht op de lange termijn en geeft uitgangspunten op vijf uitvoeringslijnen: ruimte, talent, innovatie, ondernemerschap en profilering. Als hoofdvisie geldt: Haarlem is dé creatieve stad van toegepaste innovatie. De proeftuin om innovatie te testen, op te schalen en te vermarkten. Bedrijven, kennis- en onderwijsinstellingen en overheden werken samen aan innovatieve oplossingen voor maatschappelijke opgaven. Samen vormen deze partijen een krachtig ecosysteem, versterken de economie en werkgelegenheid en dragen bij aan een duurzame, inclusieve en vitale stad. De gemeente versterkt de economische structuur door gerichte acquisitie. Bij het aantrekken van nieuwe werkgelegenheid zet de gemeente in op kennisintensieve (stuwende) bedrijven in de kansrijke sectoren.'

3.4.6.1 Relatie tot de ontwikkeling

Een van de ambities van de gemeente Haarlem is om voldoende aantrekkelijke werkgebieden te realiseren. Binnen het plangebied worden ruimtes ten behoeve van commerciële voorzieningen en maatschappelijke voorzieningen, waaronder bijvoorbeeld (commerciële-) sportfuncties met sport gerelateerde ondergeschikte horecafuncties, culturele functies, zakelijke functies en kantoren, publieke- en/of overheidsgerelateerde functies, (commerciële en/of maatschappelijke) dienstverlenende functies of kleinschalige bedrijvigheid, uitgezonderd detailhandel en zelfstandige horeca gerealiseerd. De commerciële en maatschappelijke

voorzieningen zijn aanvullend op het toe te voegen woningbouwprogramma en versterkt de economie en werkgelegenheid die bijdragen aan een vitale stad.

3.4.6.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is lijn met de Economische visie Haarlem.

3.4.7 Mobiliteitsbeleid

De Haarlemse gemeenteraad heeft op 23 september 2021 nieuw Mobiliteitsbeleid vastgesteld. Hiermee wil Haarlem een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad blijven, terwijl de stad groeit.

Het bereikbaar houden van de groeiende stad is een grote uitdaging. Oude oplossingen als het verbreden of toevoegen van wegen en parkeerplaatsen zijn niet meer voldoende. Het vraagt om een verandering waarbij voorrang wordt gegeven aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen: de mobiliteitstransitie.

Met dit Mobiliteitsbeleid maakt Haarlem de keuze hoe vorm te geven aan deze transitie. Met de vaststelling van dit beleid gaat Haarlem de bereikbaarheid anders aanpakken. Dit betekent:

- De fiets en de voetganger krijgen prioriteit.
- Een snelheid van 30km uur wordt de norm en bij alle nieuwe wegontwerpen wordt voortaan eerst gekeken naar de ruimte voor de fietser en de voetganger.
- Het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) wordt evenwichtiger over de stad verdeeld en het autoverkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld op de hoofdroutes.
- Een uitrol voor gereguleerd parkeren wordt opgesteld.
- Het streven is dat in 2030 het merendeel van de korte afstanden binnen Haarlem per fiets of te voet afgelegd worden en dat meer dan de helft van de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem met het openbaar vervoer (OV) of de fiets plaatsvinden.

3.4.7.1 Relatie tot de ontwikkeling

Voor de ontwikkeling is, als onderdeel van fase 2, integraal een mobiliteitsplan opgesteld. Hierin zijn de uitgangspunten van dit beleid, maar ook de uitgangspunten uit SPvE ten aanzien van mobiliteit en het gemeentelijk parkeerbeleid opgenomen. Dit onderzoek is nader omschreven in paragraaf 4.17 van deze ruimtelijke onderbouwing.

3.4.7.2 Conclusie

De ontwikkeling is in lijn met het Mobiliteitsbeleid.

3.4.8 Programma Groei van Haarlem 2040

Een evenwichtige groei is belangrijk voor het goed functioneren van de stad nu en in de toekomst. Voorzieningen, zoals winkels, scholen en sportvelden moeten meegroeien met het aantal inwoners en de verhouding wonen-werken moet op gelijk niveau blijven. De groei is een kans om de stad te verbeteren en duurzamer te maken. De woningbouwopgave en de gewenste duurzame mobiliteitstransitie kunnen elkaar versterken. Kort samengevat:

- de groei van Haarlem moet bijdragen aan de totstandkoming van de gewenste duurzame mobiliteitstransitie.
- de groei van Haarlem moet hand in hand gaan met een meegroeiend voorzieningenniveau en werkgelegenheid.
- de groei van Haarlem betekent het realiseren van 10.000 woningen, waarvan een substantieel aantal in sociale huur.

- de groei van Haarlem moet samengaan met behoud en versterking van stedelijke kwaliteit. De groei is een kans om de stad te verbeteren en duurzamer te maken.

3.4.8.1 Relatie tot de ontwikkeling

De ontwikkeling behoort tot de grotere gebiedsontwikkeling van Schalkwijk. In de beoogde ontwikkeling wordt gestuurd worden de dagelijkse voorzieningen op loopafstand gerealiseerd. Deze zijn te voet of met de fiets goed te bereiken. Het uitgangspunt voor de ontwikkelingen is dan ook dat korte ritten allemaal te voet of met de fiets kunnen worden gemaakt en dat langere ritten zoveel mogelijk met het openbaar vervoer of elektrische fiets kunnen worden uitgevoerd, waardoor verkeersstromen middels auto's zullen afnemen. In dit kader draagt de beoogde ontwikkeling bij aan de gewenste duurzame mobiliteitstransitie.

Daarnaast maakt de beoogde ontwikkeling 569 woningen mogelijk, maar ook circa 2.300 m² b.v.o. aan commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen, waaronder bijvoorbeeld (commerciële-) sportfuncties met sport gerelateerde ondergeschikte horecafuncties, culturele functies, zakelijke functies en kantoren, publieke- en/of overheidsgerelateerde functies, (commerciële en/of maatschappelijke) dienstverlenende functies of kleinschalige bedrijvigheid, uitgezonderd detailhandel en zelfstandige horeca en werkgelegenheid in de plint ter plaatse van o.a. het Californiëplein. Van de te realiseren woningen, wordt op basis waarbij op basis van maatwerkafspraken een woningdifferentiatie van 20% sociaal, 60% midden huur en 20% vrije sector wordt aangehouden. Concreet draagt de realisatie van bij aan het toevoegen van 114 nieuwe sociale huurwoningen binnen het gebied. Daarnaast staat duurzaamheid hoog in het vaandel bij voorliggend plan. Het aspect duurzaamheid wordt toegelicht in paragraaf 4.6.

3.4.8.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met het Programma Groei van Haarlem 2040.

4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 MOTIVERING BEHOEFTE/ LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING

4.1.1 Algemeen

De Ladder voor duurzame verstedelijking is voor het eerst geïntroduceerd in de SVIR en is als motiveringseis verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen:

- Bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- Lid 2: de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Toelichting op gebruik

De Ladder is in de Nota van Toelichting (*Stb.* 2017, 182) gemotiveerd: "Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting.

4.1.2 Relatie tot ontwikkeling

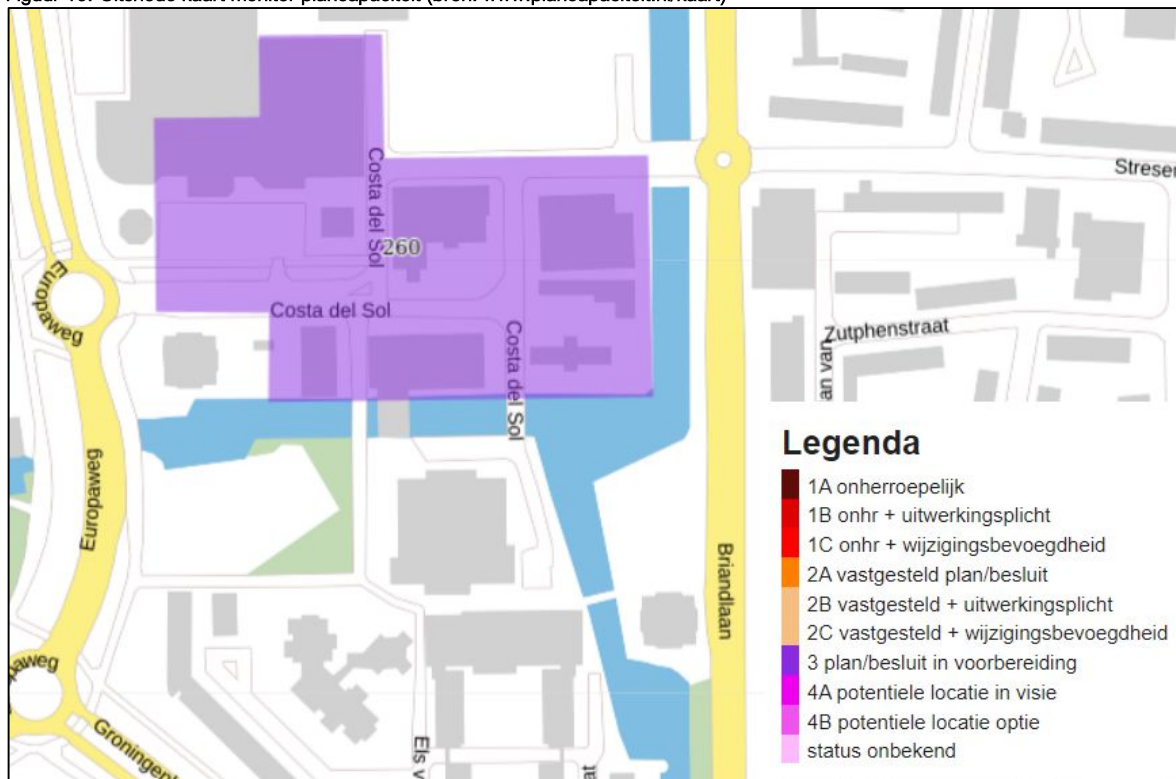
De projectlocatie maakt onderdeel uit van het bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling omvat vijf woontorens (met circa 569 woningen) met daarbij in de plint circa 2.300 m² b.v.o. aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen, waaronder bijvoorbeeld (commerciële-) sportfuncties met sport gerelateerde ondergeschikte horecafuncties, culturele functies, zakelijke functies en kantoren, publieke- en/of overheidsgerelateerde functies, (commerciële en/of maatschappelijke) dienstverlenende functies of kleinschalige bedrijvigheid, uitgezonderd detailhandel en zelfstandige horeca en kan daarmee, gelet op de aard en omvang van de planologische wijziging, worden getypeerd als stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro. Er is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling aangezien de bebouwing wordt uitgebreid ten

opzichte van de huidige situatie. In het kader van de Ladder van duurzame verstedelijking, dient de behoefte aan de ontwikkeling te worden aangetoond.

Uit het nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid blijkt dat er behoefte is aan betaalbare (huur)woningen. De vraag naar betaalbare woningen stijgt en de beoogde ontwikkeling biedt deze (huur)woningen aan. Door de variatie aan woningen, de ligging in het centrum van Schalkwijk en met een winkelcentrum gelegen aan de (woon)torens, voldoet de projectlocatie aan het beleid.

Tevens is de woningbouwontwikkeling als plancapaciteit opgenomen op de woningbouwmonitor van de Provincie Noord-Holland.

Figuur 16. Uitsnede kaart monitor plancapaciteit (bron: www.plancapaciteit.nl/kaart)



Naast dat de omgeving voldoende voorzieningen biedt, wordt een aantal gedeelten in de torens beschikbaar gesteld voor commerciële of maatschappelijke voorziening(en), waaronder bijvoorbeeld (commerciële-) sportfuncties met sport gerelateerde ondergeschikte horecafuncties, culturele functies, zakelijke functies en kantoren, publieke- en/of overheidsgerelateerde functies, (commerciële en/of maatschappelijke) dienstverlenende functies of kleinschalige bedrijvigheid, uitgezonderd detailhandel en zelfstandige horeca. Hiermee voorziet de beoogde ontwikkeling in betaalbare (huur)woningen met voldoende voorzieningen in de nabije omgeving. Daarnaast vormt de beoogde ontwikkeling een groei aan inwoners. Door deze groei zullen er ook voldoende banen beschikbaar moeten worden gesteld. Een aantal van de toekomstige bewoners kan wellicht een rol gaan spelen binnen de commerciële functie die ontwikkeld wordt in de (woon)torens. Daarnaast biedt de omgeving ook de mogelijkheid tot banen in diverse sectoren, aangezien de projectlocatie is gelegen aan een winkelcentrum. Op basis van het gemeentelijk beleid blijkt dat Haarlem naast een woonstad ook een aantrekkelijke werkstad moet blijven. De ambitie is om zo te bouwen dat er ruimte is voor inwoners en ondernemers met de juiste vestigingsvoorwaarden (betaalbaarheid, aantrekkelijkheid, beschikbaarheid van ruimte, bereikbaarheid, etc.). Hierdoor is de behoefte aan voldoende commerciële of maatschappelijke voorzieningen aangetoond.

4.1.3 Conclusie

De nut en noodzaak van de voorgenomen ontwikkeling is voldoende aangetoond. De Ladder voor duurzame verstedelijking is met succes doorlopen.

4.2 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

4.2.1 Algemeen

Erfgoedwet

De Erfgoedwet bevat de geldende wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is primair een gemeentelijke opgave. De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Dit volgt uit een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg. De Erfgoedwet is een voorloper op de Omgevingswet, welke naar verwachting in 2024 in werking treedt.

Nota Belvédère (1999)

Vanuit een ontwikkelingsgerichte visie op de omgang met cultuurhistorie worden in de Nota Belvédère beleidsmaatregelen voorgesteld die tot een kwaliteitsimpuls bij de toekomstige inrichting van Nederland zouden moeten leiden. Doelstelling van de nota is om de alom aanwezige cultuurhistorische waarden sterker richtinggevend te laten zijn bij de inrichting van Nederland. Dit met als doel het aanzien van Nederland aan kwaliteit te laten winnen en tegelijkertijd de onderlinge samenhang van cultuurhistorische waarden op het terrein van de archeologie, gebouwde monumenten en historische cultuurlandschap te versterken.

4.2.2 Relatie tot ontwikkeling

Archeologie

Conform het bestemmingsplan 'Schalkstad' is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4' van kracht op de projectlocatie. De voor 'Waarde – Archeologie 4' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden (artikel 14.1). Wanneer er sprake is van bodemverstorende bouwwerkzaamheden voor een oppervlak van 2.500 m² of meer en dieper dan 0,30 meter onder het maaiveld, al een waardestellend archeologisch rapport overlegd te worden.

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling zijn archeologische onderzoeken uitgevoerd.

Archeologisch bureauonderzoek Californiëplein te Haarlem d.d. 5 maart 2020 door Econsultancy

Uit het bureauonderzoek is gebleken dat in het plangebied een dik opgespoten zandpakket aanwezig is, met daaronder Hollandveen (al dan niet met een dek van IJe-klei). In de ondergrond, beneden -3 m NAP, worden strandafzettingen uit het Midden-Neolithicum verwacht. Op deze strandafzettingen kunnen (ongekarteerde) duintjes aanwezig zijn. De strandafzettingen hebben een lage verwachting voor bewoningssporen en sporen van landgebruik uit het MiddenNeolithicum. Als er lokaal duintjes aanwezig zijn op de strandvlakte, dan is de verwachting voor deze periode middelhoog. Het veen heeft een lage verwachting voor off site resten van nederzettingen op de nabijgelegen strandwallen, uit de periode Laat-Neolithicum – Vroege Middeleeuwen. De top van het veen en de eventueel aanwezige IJe Laag hebben een lage verwachting voor sporen van landgebruik uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd. Omdat de mogelijkheid bestaat dat in de ondergrond duintjes aanwezig zijn waarin archeologische resten uit het Neolithicum aanwezig kunnen zijn, adviseert Econsultancy om een inventariserend veldonderzoek, verkennende fase, door middel van boringen uit te voeren. Gezien de diepteligging van het archeologisch niveau (beneden -3 m NAP/4 m -mv), wordt geadviseerd om dit onderzoek door middel van een mechanische (aqualock-)boringen uit te voeren.

Archeologisch inventariserend veldonderzoek d.d. 23 januari 2023 door Econsultancy

Uit het inventariserend veldonderzoek kan worden geconcludeerd dat de top van de strandzanden in potentie een hoge archeologische verwachting heeft, maar door het ontbreken van een akkerlaag of bodem blijkt toch het een en ander verdwenen te zijn in het plangebied. Een andere verklaring voor het ontbreken van een bodem kan zijn dat de eventueel aanwezige lage duintjes in het plangebied niet lang genoeg aan het oppervlak hebben gelegen en dat de top te nat is geweest voor bodemvorming. De verwachting voor dit niveau is daarom alsnog laag. De resten aangetroffen in de veraarde top van het Hollandveen worden als niet behoudenwaardig geschat. Voor dit niveau geldt daarom ook een lage verwachting voor resten uit de Late Middeleeuwen – Nieuwe tijd. Er wordt geadviseerd om voor de geplande werkzaamheden binnen het plangebied een vergunning te verlenen en het gebied vrij te geven voor de werkzaamheden.

Cultuurhistorie

Er zijn geen monumentale panden aanwezig ter plaatse van de projectlocatie. De locatie is daarnaast niet gelegen in een Rijks beschermd stadsgezicht. Voor de effecten van de beoogde ontwikkeling op het beschermd stadsgezicht wordt verwezen naar paragraaf 4.10 Hoogbouweffectrapportage.

4.2.3 Conclusie

Ten aanzien van de aspecten archeologie en cultuurhistorische doet de beoogde ontwikkeling hier geen afbreuk aan.

4.3 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

4.3.1 Algemeen

Milieuzonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, is de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' opgesteld. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.

In de handreiking zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. De richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot de bestemmingsgrens van omliggende woningen en betreft nadrukkelijk een leidraad en geen norm. Indien goed gemotiveerd en onderbouwd door middel van relevant milieutechnisch onderzoek, kan ervoor worden gekozen van de richtafstand af te wijken.

Tabel 1. Richtafstanden bedrijven en milieuzonering.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

De richtafstanden zijn afgestemd op het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. Zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat kan de richtafstand met één stap worden verlaagd indien sprake is van een omgevingstype gemengd gebied. In gemengd gebied komen direct naast woningen bijvoorbeeld winkels, horeca en kleine bedrijven voor.

4.3.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie kent de bestemmingen 'Centrum – 1', 'Bedrijf' en 'Verkeer'. Omliggende bestemmingen betreffen overwegend 'Centrum - 1', 'Maatschappelijk', 'Gemengd – 2' en 'Wonen'. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat sprake is van gemengd gebied.

De voor 'Centrum – 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor detailhandel, maatschappelijke voorzieningen, sportscholen en horeca tot en met milieucategorie 1. Op circa 20 meter afstand zijn de gronden met deze bestemming gelegen. Voor detailhandel of een fitnesscentrum (SBI 2008 code 9313, 9604) dient een richtafstand van 10 meter in gemengd gebied aangehouden te worden. Aan deze afstand wordt voldaan.

Op circa 14 meter afstand zijn gronden met de bestemming 'Maatschappelijk' gelegen. Onder deze bestemming is een bibliotheek, buurtcentrum, educatieve voorzieningen, gezondheidszorg, openbare dienstverlening, (para)medische voorzieningen, praktijkruimte, verenigingsleven of welzijnsinstelling mogelijk. Worst-case gezien kan hier een (basis)school gevestigd worden en dit heeft een milieucategorie van 2 (SBI 2008 code 852, 8531). In een gemengd gebied dient voor deze categorie een richtafstand van 10 meter aangehouden te worden. De projectlocatie is op voldoende afstand gesitueerd.

Ten slotte ligt de dichtstbijzijnde horecagelegenheid op circa 100 meter van de projectlocatie.

De maximale afstand tot de horeca mag 30-50 m zijn. De afstand bedraagt 100 meter en de projectlocatie valt buiten de maximale richtafstand.

Binnen de gebouwen E en D worden commerciële en maatschappelijke functies gerealiseerd in de plint, waaronder bijvoorbeeld (commerciële-) sportfuncties met sport gerelateerde ondergeschikte horecafuncties, culturele functies, zakelijke functies en kantoren, publieke- en/of overheidsgerelateerde functies, (commerciële en/of maatschappelijke) dienstverlenende functies of kleinschalige bedrijvigheid, uitgezonderd detailhandel en zelfstandige horeca. Vanaf de tweede verdieping worden woningen gerealiseerd. De functies zijn bouwkundig gescheiden en zijn in het kader van functiemenging goed inpasbaar ten opzichte van milieugevoelige functies, zoals woningbouw.

4.3.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.4 BEZONNING

4.4.1 Algemeen

Er zijn geen wettelijke vastgestelde eisen voor de bezonning van openbare ruimten, woningen en dergelijke. In het Bouwbesluit zijn wel eisen opgenomen ten aanzien van het benodigde equivalente daglichtoppervlak. Hierbij wordt echter beoogd de toetreding van daglicht (en niet van direct zonlicht) te reguleren. Daarbij wordt geen rekening gehouden met de invloed van belemmeringen en dergelijke welke zijn gelegen op andere percelen.

De commissie woningwaardering van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten hanteert een beoordelingssysteem wat in grote lijnen neerkomt op:

- De bezonning in een vertrek is als 'matig' te karakteriseren indien er gedurende 11 maanden van het jaar sprake is van ten minste twee mogelijke bezonningsuren.
- De bezonning in een vertrek is als 'goed' te karakteriseren indien er gedurende 11 maanden van het jaar sprake is van ten minste drie mogelijke bezonningsuren.

Voor zover van toepassing is voor deze periode van 11 maanden uitgegaan van de dagen tussen 5 januari en 5 december.

Het is mogelijk dat gemeenten hieraan gerelateerde normen hanteren. In de gemeente Den Haag wordt bijvoorbeeld bij de beoordeling van de bestemming- en bouwplannen veelal gebruik gemaakt van een vergelijkbare norm. Hierbij wordt uitgegaan van het criterium van ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag voor de gevels van woningen gedurende de periode van 19 februari tot en met 21 oktober (op 0.75 meter boven de vloer van de laagstgelegen verdieping van de woonfunctie). Hierbij is het toegestaan de bezonningsuren van de voor- en achtergevels bij elkaar op te tellen. De uren dat de zon minder dan 10° boven de horizon staat mogen hierbij niet worden meegerekend. Daarnaast geldt dat het aantal mogelijke bezonningsuren ten gevolge van de nieuwe bebouwing met maximaal de helft af mag nemen.

4.4.2 Randvoorwaarden en eisen SPvE

Bezonning

Randvoorwaarde

- Er wordt een bezonningsstudie verricht op basis van de TNO-normen in relatie tot de bestaande (woon)bebouwing in de omgeving en in relatie tot nieuwe binnenpleinen, pleinen waar veel activiteiten plaatsvinden (speelvoorzieningen) en horecaterrassen.

Eisen

- Er moet voldaan worden aan de 'lichte' TNO-norm.
- Indien niet voldaan kan worden aan de 'de 'lichte' TNO-norm, dient gemotiveerd te worden waarom de ontwikkeling alsnog aanvaardbaar wordt geacht met inachtneming van de maatschappelijke belangen van de ontwikkeling in relatie tot de negatieve effecten op de omwonenden.
- Voor verblijfsgebieden binnen en rondom de te ontwikkelen locatie, zoals (horeca-)terrassen, zitplekken in de openbare ruimte dient het aantal zonuren inzichtelijk te worden gemaakt.

4.4.3 Relatie tot ontwikkeling

Bezonningsonderzoek Schalkwijk te Haarlem d.d. 18 juli 2022 door Peutz

Er is een bezonningsonderzoek uitgevoerd door Peutz. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat bij diverse woningen in het plangebied en directe omgeving een zekere mate van schaduw van de geplande bebouwing te verwachten is. Gedurende het jaar wijzigt het verloop van de zonnebaan, waardoor schaduw bij de omliggende bebouwing zich steeds op een andere plaats manifesteert. Samenvattend zorgt de schaduwwerking van de geplande bebouwing ervoor dat de bezonning op de bepalende toetsingsdatum 19 februari bij de Stresemannlaan 2/2A en Briandlaan 3 t/m 9 en het nieuwe appartementengebouw aan het Californiëplein niet meer voldoet aan de criteria van de lichte TNO-norm.

De bebouwing aan de Stresemannlaan en Briandlaan heeft bestemming gemengd, waardoor hier zowel bedrijven als woningen aanwezig zijn. De indeling van deze woningen is niet bekend. Indien de woonkamer zich aan de westzijde van de woning bevindt, wordt minder dan 2 uur zon behaald. Indien de woonkamer zich aan de oostzijde bevindt wordt de bezonningsduur niet beïnvloed. In de andere getoetste maanden, april en juni, wordt wel minimaal 2 uur zon behaald. Het gebouw aan het Californiëplein betreft een nieuwe ontwikkeling, waardoor deze woningen is essentie niet getoetst worden. Op de overige toetsingsdata heeft de schaduw van de geplande bebouwing geen wijziging van de beoordeling tot gevolg.

SPvE

Als gevolg van schaduwwerking van de nieuwe gebouwen, zal de bezonning verminderen op met name de bestaande gebouwen aan de Briandlaan 3 t/m 9, de Stresemannlaan 2/2A en de westzijde van het nieuwe appartementengebouw aan de noordzijde van het Californiëplein (Floridablok uit fase 1). Voor deze gebouwen geldt dat niet voldaan kan worden aan de lichte TNO-norm. Voor bezonning van woningen bestaan zoals gezegd geen wettelijke normen. Daarom dient er een belangenafweging plaats te vinden, waarbij het belang van omwonenden bij een aanvaardbaar woon- en leefklimaat moet worden betrokken. De extra schaduwhinder ten opzichte van de bestaande situatie moet in de belangenafweging daarom afgezet worden tegen het belang van het plan.

De realisatie van het plan draagt bij aan de vernieuwing van Centrum Schalkwijk en het toevoegen van functies aan het winkelcentrum, waardoor een gemengd stedelijk milieu ontstaat. Deze transformatie zorgt ervoor dat Centrum Schalkwijk zich tot een attractief stadsdeelcentrum kan ontwikkelen en een belangrijke centrumrol kan vervullen in het stadsdeel. Daarnaast levert de dichte woningbouw een essentiële bijdrage aan de woningbouwopgave van Haarlem. Door het concentreren van een groot aantal woningen rond voorzieningen en in de nabijheid van een HOV-halte wordt bovendien uitvoering gegeven aan de ambitie van de tien-minuten-stad zoals geformuleerd in de Omgevingsvisie Haarlem. De schaduwhinder moet als aanvaardbaar worden geacht omdat hier sprake is van een stedelijke omgeving waaraan minder hoge eisen mogen worden gesteld ten aanzien van lichtinval en bezonning dan in een minder bebouwde omgeving. Voor alle woningen geldt bovendien dat in de toekomstige situatie nog voldoende licht in de woningen zal komen en de grootste schaduwhinder zich beperkt tot een korte periode van het kalenderjaar (februari-maart).

Op basis van de bezonningsstudie en de belangenafweging wordt daarom geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling van fase 2 niet zal leiden tot onevenredige schaduwhinder voor de bestaande woongebouwen in de omgeving. De ontwikkeling van het plangebied is van zo'n groot belang dat aan het verlies van een aantal zonuren op een aantal panden gedurende een beperkt aantal maanden minder gewicht wordt toegekend.

4.4.4 Conclusie

De beoogde ontwikkeling van fase 2 zal niet leiden tot onevenredige schaduwhinder voor de bestaande woongebouwen in de omgeving.

4.5 BODEM

4.5.1 Algemeen

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

4.5.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van woningen. Woningen betreffen gevoelige functies in het kader van de Wbb, waarvan de gebruikers beschermd dienen te worden tegen onacceptabele verontreinigen in de bodem waarmee zij in aanraking kunnen komen. Ten behoeve van de planrealisatie is op een drietal locaties (onderdeel van de projectlocatie) bodemonderzoek verricht door onderzoeksbureau Klijn Bodemonderzoek B.V. De rapportages Costa del Sol 190 te Haarlem d.d. 12 januari 2017, Californiëplein 16 te Haarlem d.d. 13 november 2017 en d.d. 17 oktober 2018, de rapportages Costa del Sol 184 en 186 te Haarlem d.d. 7 januari 2021, Californiëplein 18 te Haarlem d.d. 6 januari 2021 en Californiëplein 17-17a te Haarlem d.d. 7 januari 2021 zijn opgenomen in de bijlagen bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Tevens is een aanvullend

onderzoek naar PFAS uitgevoerd voor de Costa del Sol 190 d.d. 13 december 2019. De resultaten worden hieronder samenvattend besproken.

Costa del Sol 190 te Haarlem d.d. 12 januari 2017 (projectnummer 16KL462)

Van de bodemkwaliteit op de onderzoekslocatie is het volgende beeld verkregen:

- Zintuiglijk is in de bovengrond ter plaatse van de boringen 3, 4, 6, 7, 10 en 14 bijmengingen met puin waargenomen. In de opgeboorde bovengrond ter plaatse van boring 3 is enige bijmenging aan asfalt geconstateerd. Deze asfalt deeltjes zijn afkomstig van de op het maaiveld aanwezige asfalt laag;
- Op basis van de historie van het perceel en het uitgevoerde vooronderzoek wordt geconcludeerd dat onderhavige locatie als een niet verdachte locatie voor de aanwezigheid van asbest kan worden beschouwd. Deze conclusie wordt bevestigd doordat tijdens de boorwerkzaamheden op of in de bodem op basis van zintuiglijke waarnemingen geen asbestverdacht materiaal is geconstateerd;
- Analytisch zijn in de bovengrond licht verhoogde gehalten aan cadmium, kobalt, PCB, minerale olie en PAK geconstateerd;
- Analytisch zijn in de ondergrond geen verhoogde gehalten met de onderzochte componenten geconstateerd;
- Analytisch zijn in het grondwater licht verhoogde gehalten aan barium en naftaleen geconstateerd.

Gezien de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese “verdachte locatie”, juist is. Er zijn immers op de locatie enkele licht verhoogde gehalten aangetroffen.

De geconstateerde verhoogde gehalten liggen onder het “criterium voor nader onderzoek” en vormen géén aanleiding tot het instellen van een nader bodemonderzoek.

Op basis van de onderzoeksresultaten bestaan er, vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien, geen belemmeringen ten aanzien van het gebruik, transactie en de eventuele aanvraag van een omgevingsvergunning ten behoeve van de geplande bouwactiviteiten en functiewijziging van het perceel. Hierbij dient rekening te worden gehouden dat de boringen ten behoeve van het onderzoek buiten het op het perceel aanwezige pand zijn verricht.

Asbest

Op basis van de historie van het perceel, de uitgevoerde maaiveldinspectie en de zintuiglijke waarnemingen tijdens de boorwerkzaamheden -waarbij geen asbestverdachte materialen zijn aangetroffen- is het aannemelijk dat er geen sprake is van een verontreiniging van de bodem met asbest. Indien hierover echter meer zekerheid is gewenst, wordt geadviseerd een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5707 of NEN 5897 uit te laten voeren.

Hergebruik van grond

Voor de volledigheid kan nog worden vermeld dat de grond, bij eventuele ontgravingswerkzaamheden, naar verwachting niet als schone grond kan worden hergebruikt. Hierbij dient te worden opgemerkt dat dit een indicatieve toetsing aan de Regeling en het Besluit Bodemkwaliteit betreft; het uitgevoerde onderzoek betreft immers geen partijkeuring conform BRL SIKB 1000, protocol 1001. Voor grond welke op het perceel wordt toegepast gelden ons inziens, gezien de geringe overschrijding(en) ten opzichte van de achtergrondwaarden, geen gebruiksbeperkingen.

Californiëplein 16 te Haarlem d.d. 13 november 2017 (projectnummer 17KL387)

Van de bodemkwaliteit op de onderzoekslocatie is het volgende beeld verkregen:

- Zintuiglijk zijn er geen verontreinigingen waargenomen;
- Op basis van de historie van het perceel en het uitgevoerde vooronderzoek wordt geconcludeerd dat onderhavige locatie als een niet verdachte locatie voor de aanwezigheid van asbest kan worden beschouwd. Deze conclusie wordt bevestigd doordat tijdens de boorwerkzaamheden op of in de bodem op basis van zintuiglijke waarnemingen geen asbestverdacht materiaal is geconstateerd;

- Analytisch zijn in de bovengrond geen verhoogde gehalten met de onderzochte componenten geconstateerd;
- Analytisch is in de ondergrond een licht verhoogd gehalte aan minerale olie geconstateerd;
- Analytisch zijn in het grondwater licht verhoogde gehalten aan barium en naftaleen geconstateerd.

Gezien de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese “niet verdachte locatie”, formeel gezien niet juist is. Er zijn immers op de locatie enkele licht verhoogde gehalten aangetroffen.

De geconstateerde verhoogde gehalten liggen onder het “criterium voor nader onderzoek” en vormen géén aanleiding tot het instellen van een nader bodemonderzoek.

Op basis van de onderzoeksresultaten bestaan er, vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien, geen belemmeringen ten aanzien van het gebruik van en de geplande aanvraag van een omgevingsvergunning ten behoeve van de geplande bouwactiviteiten op het terrein. Tevens is met onderhavig onderzoek vastgesteld dat de kwaliteit van de bodem overeenkomt met de kwaliteit zoals deze is vastgesteld in 2009. De bodem is in de tussenliggende periode niet in negatieve zin gewijzigd.

Rekening dient te worden gehouden met het feit dat ter plaatse van het pand geen boringen en analyses zijn uitgevoerd. Mogelijk worden door het bevoegd gezag nog aanvullende bodemgegevens geëist alvorens een omgevingsvergunning kan worden verstrekt.

Asbest

Op basis van de historie van het perceel, de uitgevoerde maaiveldinspectie en de zintuiglijke waarnemingen tijdens de boorwerkzaamheden -waarbij geen asbestverdachte materialen zijn aangetroffen- is het aannemelijk dat er geen sprake is van een verontreiniging van de bodem met asbest. Indien hierover echter meer zekerheid is gewenst, wordt geadviseerd een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5707 of NEN 5897 uit te laten voeren.

Hergebruik van grond

Voor de volledigheid kan nog worden vermeld dat de grond, bij eventuele ontgravingswerkzaamheden, naar verwachting niet als schone grond kan worden hergebruikt. Hierbij dient te worden opgemerkt dat dit een indicatieve toetsing aan de Regeling en het Besluit Bodemkwaliteit betreft; het uitgevoerde onderzoek betreft immers geen partijkeuring conform BRL SIKB 1000, protocol 1001. Voor grond welke op het perceel wordt toegepast gelden ons inziens, gezien de geringe overschrijding(en) ten opzichte van de achtergrondwaarden, geen gebruiksbeperkingen.

Californiëplein 16 te Haarlem d.d. 17 oktober 2018 (projectnummer 18KL248)

Er is ter plaatse van de Californiëplein 16 een indicatief grondonderzoek uitgevoerd. Onderstaand zijn de resultaten weergegeven.

Analyseresultaten MM1, MM2 en MM3:

Zintuiglijk zijn geen verontreinigingen waargenomen.

Analytisch is in het grondmengmonster MM1 (bovengrond 0,0 tot 1,0 m-mv), ten opzichte van de industriewaarde, een verhoogde gehalte met lood aangetoond. Op basis van deze onderzoeksresultaten van MM1 wordt de grond aangemerkt als zijnde niet toepasbaar. Niet toepasbare bouwstoffen (grond) komen niet voor hergebruik in aanmerking en dienen te worden afgevoerd naar een erkend verwerker. Hierbij dient te worden opgemerkt dat dit een indicatieve toetsing aan de Regeling en het Besluit Bodemkwaliteit betreft; het onderzoek is immers niet uitgevoerd conform de eisen van het Besluit Bodemkwaliteit.

Analytisch zijn in de grondmengmonsters MM2 en MM3 (ondergrond 1,0 tot 5,0 m-mv), ten opzichte van de achtergrondwaarde, geen verhoogde gehalten met de onderzochte componenten aangetoond. Gezien deze resultaten kan het materiaal worden geclassificeerd als grond welke valt in de klasse AW2000 (schone

grond). Schone grond komt voor multifunctioneel hergebruik op landbodem in aanmerking en mag in beginsel zonder voorwaarden worden toegepast.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat dit een indicatieve toetsing aan de Regeling en het Besluit Bodemkwaliteit betreft; het onderzoek is immers niet uitgevoerd conform de eisen van het Besluit Bodemkwaliteit.

Costa del Sol 184 en 186 te Haarlem d.d. 7 januari 2021 (projectnummer 20KL090)

Van de bodemkwaliteit op de onderzoekslocatie is het volgende beeld verkregen:

- Zintuiglijk zijn er geen verontreinigingen waargenomen;
- Op basis van de historie van het perceel en het uitgevoerde vooronderzoek wordt geconcludeerd dat onderhavige locatie als een niet verdachte locatie voor de aanwezigheid van asbest kan worden beschouwd. Deze conclusie wordt bevestigd doordat tijdens de boorwerkzaamheden op of in de bodem op basis van zintuiglijke waarnemingen geen asbestverdacht materiaal is geconstateerd;
- Analytisch zijn in alle mengmonster van de boven- en ondergrond tot 4,0 m-mv, zijn geen verhoogde gehalten met de onderzochte componenten geconstateerd;
- Analytisch zijn in het grondwater zijn geen verhoogde gehalten met de onderzochte componenten geconstateerd.

Gezien de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese “niet verdachte locatie”, juist is. Er zijn immers op de locatie geen verhoogde gehalten aangetroffen.

Op basis van de onderzoeksresultaten bestaan er, vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien, geen belemmeringen ten aanzien van het gebruik van het terrein en de afgifte van een omgevingsvergunning ten behoeve van de geplande bouwactiviteiten op het terrein.

Asbest

Op basis van de historie van het perceel, de uitgevoerde maaiveldinspectie en de zintuiglijke waarnemingen tijdens de boorwerkzaamheden -waarbij geen asbestverdachte materialen zijn aangetroffen- is het aannemelijk dat er geen sprake is van een verontreiniging van de bodem met asbest.

Hergebruik van grond

Voor de volledigheid kan nog worden vermeld dat de grond naar verwachting zonder beperkingen kan worden hergebruikt. Hierbij dient te worden opgemerkt dat dit een indicatieve toetsing aan de Regeling en het Besluit Bodemkwaliteit betreft; het uitgevoerde onderzoek betreft immers geen partijkeuring conform BRL SIKB 1000, protocol 1001.

Californiëplein 18 te Haarlem d.d. 6 januari 2021 (projectnummer 20KL089)

Van de bodemkwaliteit op de onderzoekslocatie is het volgende beeld verkregen:

- Zintuiglijk zijn er geen verontreinigingen waargenomen;
- Op basis van de historie van het perceel en het uitgevoerde vooronderzoek wordt geconcludeerd dat onderhavige locatie als een niet verdachte locatie voor de aanwezigheid van asbest kan worden beschouwd. Deze conclusie wordt bevestigd doordat tijdens de boorwerkzaamheden op of in de bodem op basis van zintuiglijke waarnemingen geen asbestverdacht materiaal is geconstateerd;
- Analytisch is in de bovengrond van MM1 (bodemplaat 0,0 tot 0,5 m-mv) een licht verhoogd gehalte aan PFOS geconstateerd;
- Analytisch is in de bovengrond van MM2 (bodemplaat 0,0 tot 0,5 m-mv) geen verhoogde gehalten met de onderzochte componenten geconstateerd;
- Analytisch zijn in de ondergrond van 0,5 tot 4,0 m-mv geen verhoogde gehalten met de onderzochte componenten geconstateerd;
- Analytisch zijn in het grondwater geen verhoogde gehalten met de onderzochte componenten geconstateerd.

Gezien de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese “niet verdachte locatie”, formeel gezien niet juist is. Er zijn immers op de locatie enkele licht verhoogde gehalten aangetroffen.

In de onderzochte bovengrond van MM1 is een overschrijding voor PFOS ten opzichte van de achtergrondwaarden (klasse landbouw en natuur) uit het tijdelijk handelingskader van het Besluit bodemkwaliteit (2 juli 2020) vastgesteld.

De geconstateerde gehalten liggen onder de indexwaarde van 0,5 en/of interventiewaarde en vormen géén aanleiding tot het instellen van een nader bodemonderzoek.

Op basis van de onderzoeksresultaten bestaan er, vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien, geen belemmeringen ten aanzien van het gebruik van het terrein en de afgifte van een omgevingsvergunning ten behoeve van mogelijke bouwactiviteiten op het terrein.

Asbest

Op basis van de historie van het perceel, de uitgevoerde maaiveldinspectie en de zintuiglijke waarnemingen tijdens de boorwerkzaamheden -waarbij geen asbestverdachte materialen zijn aangetroffen- is het aannemelijk dat er geen sprake is van een verontreiniging van de bodem met asbest.

Hergebruik van grond

Voor de volledigheid kan nog worden vermeld dat de grond naar verwachting zonder beperkingen kan worden hergebruikt. Hierbij dient te worden opgemerkt dat dit een indicatieve toetsing aan de Regeling en het Besluit Bodemkwaliteit betreft; het uitgevoerde onderzoek betreft immers geen partijkeuring conform BRL SIKB 1000, protocol 1001.

Californiëplein 17-17a te Haarlem d.d. 7 januari 2021 (projectnummer 20KL515)

Van de bodemkwaliteit op de onderzoekslocatie is het volgende beeld verkregen:

- Zintuiglijk zijn er geen verontreinigingen waargenomen;
- Op basis van de historie van het perceel en het uitgevoerde vooronderzoek wordt geconcludeerd dat onderhavige locatie als een niet verdachte locatie voor de aanwezigheid van asbest kan worden beschouwd. Deze conclusie wordt bevestigd doordat tijdens de boorwerkzaamheden op of in de bodem op basis van zintuiglijke waarnemingen geen asbestverdacht materiaal is geconstateerd;
- Analytisch is in de bovengrond een licht verhoogd gehalte aan zink geconstateerd;
- Analytisch zijn in de ondergrond van 0,5 tot 4,0 m-mv geen verhoogde gehalten met de onderzochte componenten geconstateerd;
- Analytisch zijn in het grondwater geen verhoogde gehalten met de onderzochte componenten geconstateerd.

Gezien de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese “niet verdachte locatie”, formeel gezien niet juist is. Er immers op de locatie een licht verhoogd gehalte aangetroffen.

Tevens worden in de onderzochte grond geen overschrijdingen voor PFOA en PFOS ten opzichte van de achtergrondwaarden (klasse landbouw en natuur) uit het tijdelijk handelingskader van het Besluit bodemkwaliteit (2 juli 2020) vastgesteld.

De geconstateerde verhoogde gehalten liggen onder de indexwaarde van 0,5 en/of interventiewaarde en vormen géén aanleiding tot het instellen van een nader bodemonderzoek.

Op basis van de onderzoeksresultaten bestaan er, vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien, geen belemmeringen ten aanzien van het gebruik van het terrein en de afgifte van een omgevingsvergunning ten behoeve van de geplande bouwactiviteiten op het terrein.

Asbest

Op basis van de historie van het perceel, de uitgevoerde maaiveldinspectie en de zintuiglijke waarnemingen tijdens de boorwerkzaamheden -waarbij geen asbestverdachte materialen zijn aangetroffen- is het aannemelijk dat er geen sprake is van een verontreiniging van de bodem met asbest.

Hergebruik van grond

Voor de volledigheid kan nog worden vermeld dat de grond naar verwachting zonder beperkingen kan worden hergebruikt. Hierbij dient te worden opgemerkt dat dit een indicatieve toetsing aan de Regeling en het Besluit Bodemkwaliteit betreft; het uitgevoerde onderzoek betreft immers geen partijkeuring conform BRL SIKB 1000, protocol 1001.

Aanvullend PFAS-onderzoek Costa del Sol 190 te Haarlem d.d. 13 december 2019 (projectnummer 19KL434)

Gezien de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese "verdachte locatie", juist is. Er zijn op de locatie enkele licht verhoogde gehalten aangetroffen.

De geconstateerde verhoogde gehalten liggen onder de indexwaarde van 0,5 en/of interventiewaarde en vormen géén aanleiding tot het instellen van een nader bodemonderzoek.

Geconcludeerd kan worden dat de gehalten aan PFAS niet zijn aangetroffen in gehalten zodat het uitvoeren van een sanering noodzakelijk is. De gehalten aan PFOA en PFOS vormen geen belemmeringen voor het gebruik en de voorgenomen eigendomsoverdracht van en eventuele bouwaanvraag voor het perceel.

4.5.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.6 DUURZAAMHEID

4.6.1 Algemeen

De gemeente Haarlem heeft haar ambities met betrekking tot duurzaamheid vastgelegd in de richtlijn "Duurzaam bouwen". In de richtlijn 'Duurzaam bouwen' van de gemeente is de Haarlemse duurzaamheidsambitie vertaald naar concrete uitgangspunten, onderverdeeld in 5 verschillende thema's:

- Mobiliteit
- Klimaatadaptatie
- Circulariteit
- Energie en Warmte
- Groen en Ecologie

Mobiliteit

Uitstoot van CO₂ en stikstof moet aan banden worden gelegd volgens het klimaatakkoord en het 'Programma Aanpak Stikstof' (PAS). Het klimaatakkoord streeft naar het stimuleren van elektrisch personenvervoer, verduurzaming van de logistiek en een reductie van 8 miljard minder zakelijke (auto)kilometers in 2030. Er is een transitie nodig naar duurzame mobiliteit. De stad wordt zo ingericht dat de fiets, het OV of te voet een vanzelfsprekende keuze is. Het gebruik van het (elektrisch) openbaar vervoer wordt gestimuleerd.

Klimaatadaptatie

De gevolgen van klimaatverandering komen sneller en zijn heviger dan verwacht. Door onze gebouwde omgeving klimaatbestendig en water-robuust in te richten, zijn we voorbereid op de verandering van het klimaat. Haarlem neemt zo veel mogelijk maatregelen om de stad weerbaar te maken tegen een veranderend klimaat. De ambitie is om in 2050 klimaatbestendig te zijn. Een gezonde en toekomstbestendige stad is een stad met minder stenen en veel groen en water. Dat draagt bij aan een schonere lucht, brengt verkoeling en

helpt om de overlast van extreem weer (regen, hitte) op te vangen. Bovendien dragen groen en water positief bij aan de ruimtelijke kwaliteit en versterken de natuur, ecologie en biodiversiteit van de stad. Ook gebouwen kunnen bijdragen aan een klimaatadaptieve stad, bijvoorbeeld door groene (of blauwe) daken en gevels. Door natuurinclusief bouwen worden kansen voor het verbeteren van ecologische kwaliteit benut. Een toekomstbestendig watersysteem is voorbereid op wateroverlast en -tekort.

Circulariteit

Haarlem wil in 2040 circulair zijn. Dit betekent dat zowel bedrijven als bewoners en gemeente de principes van de circulaire economie toepassen: ze maken gebruik van hernieuwbare energiebronnen, produceren alleen grondstoffen die opnieuw te gebruiken zijn en kunnen allemaal een bijdrage leveren aan de circulaire keten.

Energie en warmte

Haarlem wil in 2040 van het aardgas af. Dat betekent ten eerste dat het energieverbruik beperkt moet worden. Het doel voor energiebesparing is 30 tot 50%. De resterende warmtevraag zal uit duurzame bronnen komen. Opwekking van elektriciteit moet 100% duurzaam zijn in 2030. We moeten op zoek naar nieuwe manieren om onze gebouwen te verwarmen en te koelen, te koken en water te verwarmen.

Groen en ecologie

Met een gezonde leefomgeving wordt bedoeld dat de gezondheid van toekomstige bewoners en gebruikers zoveel mogelijk wordt gestimuleerd door de manier waarop de gebouwen en de omgeving zijn ontwikkeld. Denk daarbij aan fysieke factoren, zoals materiaalkeuze, maar ook aan gedragsbeïnvloeding, waarbij bewegen centraal staat. Door groen en water dragen de ontwikkelingen bij aan de ruimtelijke kwaliteit en de natuur, ecologie en biodiversiteit van het gebied. Door natuurinclusief bouwen worden kansen voor het verbeteren van ecologische kwaliteit benut.

4.6.2 Randvoorwaarden en eisen SPvE

Duurzaamheid

Energie & warmte

Randvoorwaarden

- Alle nieuw te bouwen gebouwen moeten voldoen aan de eisen voor BENG.
- Gasaansluitingen zijn niet toegestaan.
- Tracé alternatieve warmtebron moet gereserveerd worden voor alternatieve energiebron.

Eisen

- Duurzaam gebruik daken (water/groen/energie).
- Bodemwarmtevoorzieningen moeten in ieder geval passen binnen eventuele (lokale) bodemenergieplannen.
- Voorzieningen energietransitie en klimaatadaptie mee-ontwerpen in de architectuurstijl van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte.

Klimaatadaptie

Eisen

- Het extra hemelwater wordt zoveel mogelijk bovengronds geborgen en afgevoerd naar open water.
- Hevige neerslag (1/100 jaar, 70 mm in een uur) zorgt niet voor schade in en aan gebouwen, infrastructuur en voorzieningen. Bij hevige neerslag (1/250 jaar, 90 mm in een uur) blijven vitale en kwetsbare infrastructuur en voorzieningen functioneren en bereikbaar.
- Bij een hevige bui op het bebouwd deel van privaat terrein wordt een groot deel van de neerslag verwerkt (geïnfiltreerd, opgevangen en/of vertraagd afgevoerd) op het terrein zelf of in extra (water) voorzieningen in of toegerekend aan het plangebied.
- De berging wordt de eerste 24 uur daarna niet geleeegd en is in maximaal 60 uur weer beschikbaar.
- Overtollig hemelwater mag niet worden afgevoerd via het gemengd riool maar moet worden afgekoppeld.

Natuurinclusief bouwen

Randvoorwaarde

- Elke ruimtelijke ontwikkeling moet met een natuurtoets beoordeeld worden op ecologische effecten. Een quickscan ecologie, en indien nodig aanvullend (soorten specifiek) onderzoek, maakt standaard deel uit van de uit te voeren onderzoeken. Het ontwerp houdt rekening met uitkomsten van het ecologisch onderzoek en wordt hierop aangepast en past, als behoud niet mogelijk is, compenserende maatregelen toe. De compenserende maatregelen worden genomen voor de aangetroffen (beschermde) soorten.

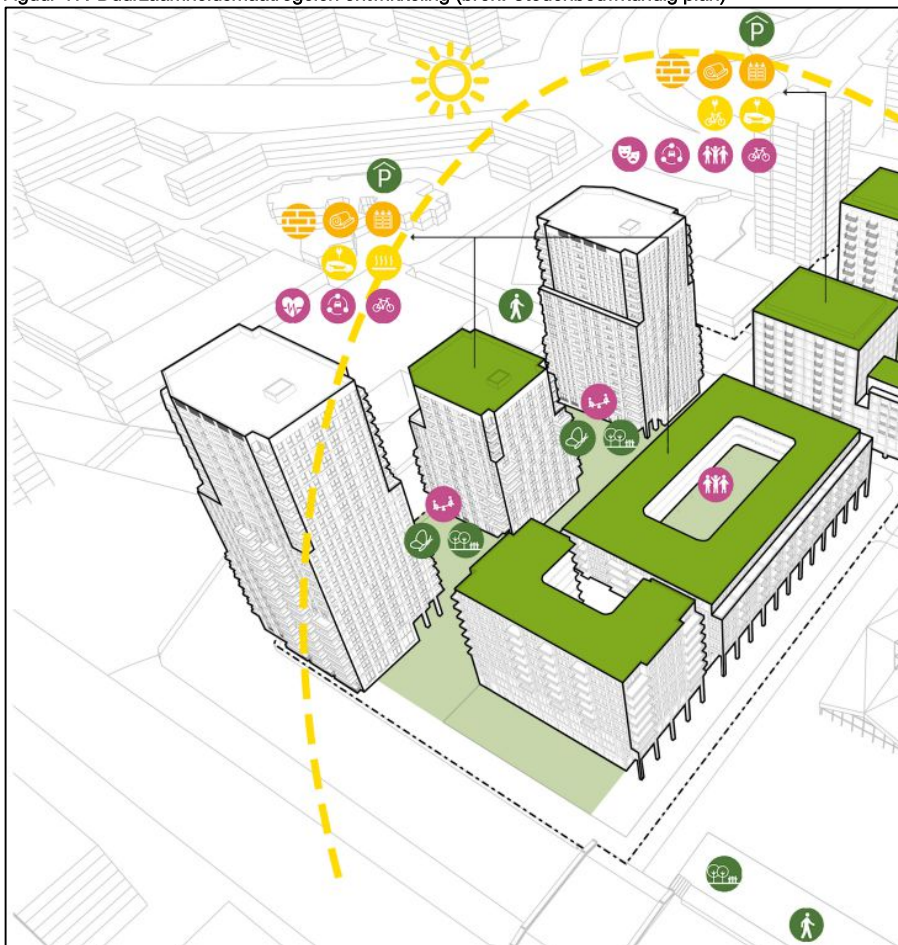
Circulariteit

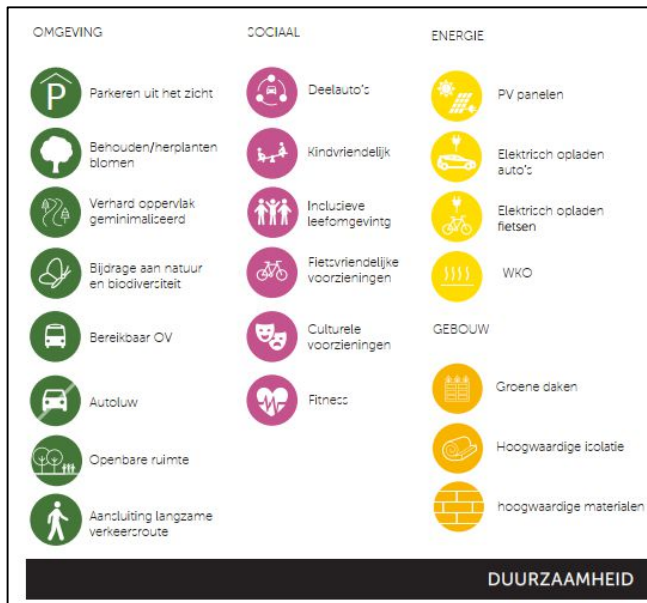
Randvoorwaarde

- De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning verplicht en geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Hiervoor geldt een wettelijke MPG-norm van 0,8.

4.6.3 Relatie tot de ontwikkeling

Figuur 17. Duurzaamheidsmaatregelen ontwikkeling (bron: Stedenbouwkundig plan)





Mobiliteit

De projectlocatie wordt getransformeerd van een locatie gericht op de auto naar een centrum gericht voor de voetganger als hoofdgebruiker. Het gebruik van de auto wordt teruggedrongen en de fietser en voetganger krijgen ruim baan. Daarnaast is het gebied gelegen tussen meerdere openbaar vervoerhaltes. Dat maakt het gebied ook voor bezoekers en medewerker die verder weg wonen toegankelijk.

Door de goede hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen via de Zuidtangent richting Schiphol, de ontwikkeling van de corridor Haarlem – Amsterdam en de treinverbinding met de rest van Nederland is het openbaar vervoer voor de bewoners, werkenden en bezoekers van de ontwikkeling van Centrum Schalkwijk fase 2 een goed alternatief voor de langere verplaatsingen.

Voor zowel de bewoners als bezoekers wordt de fiets de hoofdmodaliteit. Door veilige, prettige en voldoende stallingen te plaatsen wordt de fietser gestimuleerd op de juiste plaats te parkeren. Daarnaast worden duidelijke fietspaden, naast de voetgangersroutes, door het gebied aangelegd. Op die manier kunnen deze twee langzame vormen van mobiliteit veilig naast elkaar bestaan.

De ambitie is om het autoverkeer binnen het plangebied zoveel mogelijk te beperken. Dit betekent, dat het grootste deel van het autoverkeer dicht bij de Europaweg afgevangen dient te worden en het aantal entrees van parkeergarages te beperken. Hiermee komt de auto in principe alleen aan de randen van het gebied. Doorrijden naar het marktplein en het oostelijke deel van de Costa del Sol is verboden en onmogelijk gemaakt door afbakening van zinkpalen / neerklapbare paaltjes. Deze vallen in het voetgangersgebied van het centrum, waar alleen binnen venstertijden bestemmingsverkeer is toegestaan.

Energie en warmte

Energie is onderdeel van de aanpak waarbij dit ook voordeel heeft voor de gezondheid van bewoners. Zo zijn de keuzes niet alleen gebaseerd op het realiseren van een lage energieprestatie, comfort en lage onderhoudskosten, maar wordt een hoger doel nagestreefd: een gezonde leefomgeving.

De energieconcepten in de tweede fase van Centrum Schalkwijk zijn gebaseerd op de nieuwe BENG eisen, waarmee de appartementen worden voorzien van hoogwaardige isolatie, en een afgewogen systeem voor verwarming en warmtapwater. In de ontwikkeling is gekozen voor een WKO-systeem met bodemopslag met openbronnen en individuele warmtepompen in de appartementen. Dit systeem scoort zo goed daarmee aan de BENG2 eis wordt voldaan zonder toepassing van PV-Panelen. Het is de ambitie om op de daken ook PV-

panelen te installeren. De benodigde pv-panelen zijn zo gesitueerd dat ze zoveel mogelijk onzichtbaar zijn vanuit het openbaar gebied.

Klimaatadaptie

Ook klimaatadaptatie vormt een integraal onderdeel van de ontwikkelopgave. Bestendig zijn tegen piekbuien en extreem weer is van levensbelang om duurzame gebieden te ontwikkelen.

Dit wordt gerealiseerd door de volgende maatregelen nemen:

- Een gescheiden hemelwater afvoersysteem; afkoppelen van het riool, en wat aansluit op bestaande waterlichamen in het gebied.
- Het vervangen van bestaande verharding voor groen
- Waterbergingsgebieden in de openbare ruimte die bij wateroverlast kunnen onderlopen, en die zijn aangesloten op reeds bestaande watersysteem in de omgeving.

Naast dat groen goed werkt tegen regenwateroverlast, helpt ze ook in het bestrijden van hittestress. Ze houden warmte weg, en direct zonlicht wordt tegengehouden waardoor omliggende gebieden koeler blijven.

Circulariteit

De bestaande bebouwing uit de jaren '70 zal grotendeels verdwijnen. Het daarbij vrijkomende materiaal zorgvuldig worden gescheiden en waar mogelijk een tweede leven krijgen.

Groen en ecologie (natuurinclusief bouwen)

Het stimuleren van de biodiversiteit neemt een centrale plek in de ontwikkeling. De locatie biedt kansen om aan te sluiten op bestaande ecologische structuren van Schalkwijk.

Haarlem Schalkwijk is ook nu al het groenste stadsdeel van Haarlem met 39% openbaar groen. Door de biodiversiteit en ecologie vanuit de omgeving door te trekken, veranker je het gebied direct.

De ondersteuning van de lokale biodiversiteit kan diverse vormen aannemen, zowel op bouwkundig niveau als met maatregelen in het openbaar gebied. Er worden verschillende aantal maatregelen toegepast. Voor vogels en vleermuizen worden inbouwstenen met nestgelegenheid in de bouwvolumes opgenomen, of nestkasten aan de bouwvolumes worden geplaatst.

Door deze op verschillende hoogtes en oriëntaties te realiseren, wordt er een rijke diversiteit aan soorten aangetrokken. Het functioneren van de nestkasten, en het vergroten van de biodiversiteit, is onlosmakelijk verbonden met een goed doordachte groene inrichting van het gebied. Daarom wordt het landschap ingericht met een groenvoorziening die voorziet in voedsel en bescherming voor de aanwezige lokale fauna.

Door samenwerkingen met bijvoorbeeld de Vogelbescherming en de Zoogdiervereniging is men in staat te kijken welke biodiversiteit er in de omgeving aanwezig is, en kunnen alle ingrepen erop worden afgestemd dat ze deze biodiversiteit zo volledig mogelijk ondersteunen.

4.6.4 Conclusie

Met de beoogde ontwikkeling wordt voldaan aan alle eisen en wordt daarnaast gestreefd naar een bijdrage aan de ambities in verschillende duurzaamheidsthema's.

4.7.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die luchthavens geven vallen onder externe veiligheid. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Plaatsgebonden risico (PR): Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten bevinden. Deze kans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.
- Groepsrisico (GR): Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers en is een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een gedegen verantwoording, kan afwijken. Dit betreft de zogeheten verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risicobronnen inclusief bijbehorende relevante gegevens zijn weergegeven. De risicokaart vormt een hulpmiddel bij het beoordelen van het aspect externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast kan ook het risicoregister worden geraadpleegd.

4.7.2 Relatie tot ontwikkeling

Door Prevent Adviesgroep is een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd. Het onderzoek is opgenomen als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing. Onderstaand zijn de resultaten samenvattend weergegeven.

Figuur 18. Ligging plangebied op signaleringskaart Externe Veiligheid (bron: onderzoek Prevent Adviesgroep)



4.7.2.1 Risicovolle activiteiten binnen inrichtingen

Voor risicovolle activiteiten is het wettelijk toetsingskader voor externe veiligheid bij ruimtelijke besluiten opgenomen in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In de omgeving van het plangebied bevindt zich 1 Bevi-inrichting (LPG tankstation BEM Texaco Haarlem, nr. 1 in figuur 18). In de omgeving van het plangebied bevinden zich verder geen risicovolle activiteiten binnen inrichtingen. Het LPG tankstation bevindt zich op 850 meter van het plangebied. Het plangebied is gelegen buiten het invloedsgebied en de effectafstanden van het LPG tankstation. Het plangebied is gelegen buiten plaatsgebonden risicocontouren (PR=10-6) en veiligheidsafstanden voor het plaatsgebonden risico van Bevi inrichtingen en overige risicovolle activiteiten binnen inrichtingen. Het plangebied is gelegen buiten het invloedsgebied van Bevi inrichtingen. De aanwezigheid van risicovolle activiteiten binnen inrichtingen vormt geen belemmering voor de ontwikkelingen in het plangebied.

4.7.2.2 Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen is het wettelijk toetsingskader voor externe veiligheid bij ruimtelijke besluiten opgenomen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen.

In de omgeving van het plangebied bevindt zich 1 hoge druk aardgasbuisleiding van Gasunie. Buisleiding W-532-01 (40 bar, 13 inch, nr.2 in figuur 18) heeft een invloedsgebied van 140 meter en is gelegen op 885 meter van het plangebied. Het plangebied is gelegen buiten het invloedsgebied van buisleiding W-532-01.

De aanwezigheid van buisleidingen met gevaarlijke stoffen vormt geen belemmering voor de ontwikkelingen op de planlocatie.

4.7.2.3 Transport van gevaarlijke stoffen over (spoor)wegen

Voor transportroutes voor gevaarlijke stoffen over (spoor)wegen en vaarwegen is het wettelijk toetsingskader voor externe veiligheid bij ruimtelijke besluiten opgenomen in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Conform het Bevt moet er onderzoek plaatsvinden naar het groepsrisico wanneer een ontwikkeling zich binnen 200 meter van deze route plaatsvindt.

Het plangebied is gelegen buiten het invloedsgebied van spoorwegen, vaarwegen, rijkswegen en provinciale wegen die zijn vrijgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in bulk.

Nabij het plangebied is een gemeentelijke weg (Europaweg, nr. 3 in figuur 18) aanwezig die aansluit op de provinciale weg N205 waarover transport plaatsvindt van gevaarlijke stoffen (bestemmingsverkeer t.b.v. bevoorrading LPG tankstation BEM Texaco Haarlem). De Europaweg is gelegen op minder dan 200 meter van het plangebied. Hierdoor is nader onderzoek naar het groepsrisico noodzakelijk.

Ligging plangebied ten opzichte van de Europaweg

Het plangebied Californiëplein is gelegen op 111 meter afstand van de dichtstbijzijnde doorgaande rijstrook van de Europaweg en op 118 meter afstand van het hart van de Europaweg.

Telgegevens Europaweg

De Europaweg is niet opgenomen in het basisnet weg. Voor de Europaweg zijn geen telgegevens bekend. Voor het LPG-tankstation aan de Europaweg valt te verwachten dat bevoorrading zal plaatsvinden via de N205 en de Europaweg. Hierdoor valt over de Europaweg transport te verwachten van vloeibare brandstoffen (stofcategorie LF1 en LF2) en LPG/propana (stofcategorie GF3). Maatgevend voor het groepsrisico is het aantal GF3 transporten (omvang invloedsgebied 355 meter).

Door de Omgevingsdienst IJmond is (naar aanleiding van eerder onderzoek) aangegeven dat voor de toetsing als ruime schatting kan worden uitgegaan van 50-100 GF3-transporten per jaar. Op basis van het bovenstaande wordt voor de Europaweg uitgegaan van 100 GF3-transporten per jaar.

Toetsing aan vuistregels plaatsgebonden risico

In de handleiding Risicoanalyse Transport (HART) zijn vuistregels opgenomen voor het plaatsgebonden risico. Op grond van vuistregel 2 voor het plaatsgebonden risico (paragraaf 1.2.4.1 HART) geldt dat een weg binnen de bebouwde kom geen $PR=10^{-6}$ contour heeft. De Europaweg beschikt niet over een plaatsgebonden risicocontour ($PR=10^{-6}$ contour). De normen voor het plaatsgebonden risico in het Bevt vormen geen belemmering voor de ontwikkeling.

Toetsing aan vuistregels groepsrisico

Voor de toetsing aan het groepsrisico (10% van de oriëntatiewaarde) zijn in het HART de volgende vuistregels opgenomen voor wegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur):

- Vuistregel 1: Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen) pas dan RBM II toe.
- Vuistregel 2: Wanneer GF3 minder is dan de drempelwaarde in Tabel 1-8 (eenzijdige bebouwing) of in Tabel 1-9 (2-zijdige bebouwing) wordt 10% van de oriëntatiewaarde niet overschreden.

In onderstaand figuur zijn de hectarevlakken aangegeven die zijn gebruikt voor de toetsing aan de vuistregels voor het groepsrisico voor de bestaande situatie.

Figuur 19. Beschouwde hectarevlakken nieuwe situatie (bron: onderzoek Prevent Advies Groep)



Vuistregel 1: is niet van toepassing.

Vuistregel 2: ter hoogte van het plangebied is er bij de Europaweg sprake van tweezijdige bebouwing. Voor de toetsing is uitgegaan van Tabel 1-9.

Ter hoogte van het plangebied is aan weerszijden van de weg al bestaande bebouwing met een hoge personendichtheid aanwezig op korte afstand van de Europaweg en daarmee maatgevend voor de toetsing aan de vuistregels. Hectarevlak 1 is gelegen op 30 meter van het hart van de Europaweg en heeft een personendichtheid in de nachtperiode van 615 personen (212 woningen en 1.067 m² aan bijeenkomstfuncties). Hectarevlak 2 is gelegen op 32 meter van het hart van de Europaweg en heeft een personendichtheid in de nachtperiode van 225 personen (90 woningen en 1.152 m² aan kantoorfuncties). Voor de toetsing is uitgegaan van de gemiddelde personendichtheid in hectarevlak 1 en 2 (420 personen/ha) en een afstand van 30 meter.

Bij een afstand van 30 meter tot het hart van de Europaweg wordt bij een personendichtheid van 400 personen per hectare in tabel 1-9 een drempelwaarde gevonden van 50 GF3 transporten. De drempelwaarde is daarmee kleiner dan de bepaalde vervoersintensiteit van de Europaweg van 100 GF3 transporten per jaar. Op basis van de vuistregels voor het groepsrisico kan worden geconcludeerd dat het groepsrisico in de bestaande situatie mogelijk al hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Om het effect van de ontwikkelingen in het plangebied op de hoogte van het groepsrisico te kunnen bepalen is een berekening met RBM II vereist.

Berekening groepsrisico Europaweg met RBM II

Met RBM II (versie 2.3.0) is de Europaweg als volgt gemodelleerd:

- weg binnen de bebouwde kom;
- 100 GF3 transporten

Van een gebied van 1 km aan weerszijden van het plangebied langs de Europaweg is in een straal van 355 meter de bevolking (exclusief het plangebied) opgevraagd bij BAG populatieservice en ingelezen in RBM II.

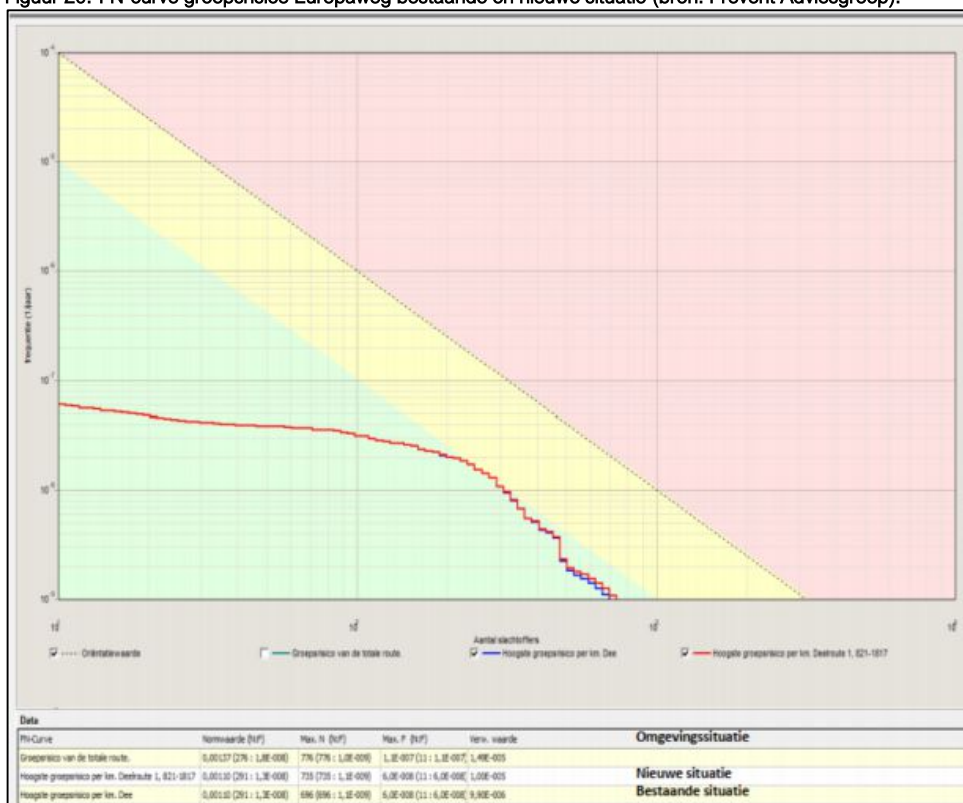
Voor de bestaande en nieuwe situatie binnen het plangebied is de bevolking handmatig ingevoerd. Voor de bestaande situaties zijn de leegstaande gebouwen beschouwd op basis van de voorgaande functies en gegevens in het BAG. De gebruikte personendichtheden zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 2. Personendichtheid in plangebied (bron: Prevent Adviesgroep)

Situatie	Adres	Aard gebouw	Kental	Aantal personen	
				dag	nacht
Bestaand	Costa Del Sol 184	Bar restaurant (677 m ²)	1 persoon/10 m ²	67,7	67,7
	Costa Del Sol 186	Winkelfunctie (593 m ²)	1 persoon/30 m ²	19,8	0
	Californiëplein 18	Sportschool (1.317 m ²)	1 persoon/20 m ²	65,9	65,9
	Californiëplein 16	Industriefunctie (627 m ²)	1 persoon/100 m ²	6,3	0
	Californiëplein 17 en 17A	Winkelfunctie (342 m ²)	1 persoon/30 m ²	11,4	0
	Totaal			171	133,6
Nieuw	Bouwvlak A	172 woningen	2,4 pers./woning	206,4	412,8
	Bouwvlak B	97 woningen	2,4 pers./woning	116,4	232,8
	Bouwvlak C	133 woningen	2,4 pers./woning	159,6	319,2
	Bouwvlak D	53 woningen	2,4 pers./woning	63,6	127,2
	Bouwvlak D	Commerciële ruimten (300 m ²)	1 persoon/30 m ²	10	0
	Bouwvlak E	114 woningen	2,4 pers./woning	136,8	273,6
	Bouwvlak E	Commerciële ruimten (2.022 m ²)	1 persoon/30 m ²	67,4	0
	Totaal			760,2	1.365,6

In onderstaande figuur is de FN curve weergegeven voor de Europaweg voor de bestaande en de nieuwe situatie.

Figuur 20. FN-curve groepsrisico Europaweg bestaande en nieuwe situatie (bron: Prevent Adviesgroep).



Voor de bestaande en de nieuwe situatie wordt voor de Europaweg een groepsrisico berekend van maximaal 0,11 maal de oriëntatiewaarde. De ontwikkeling in het plangebied heeft geen effect op het groepsrisico van de Europaweg.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het groepsrisico langs de Europaweg bij de bestaande en nieuwe omgevingssituatie iets hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. De voorgenomen ontwikkeling heeft echter geen effect op de hoogte van het groepsrisico langs de Europaweg.

Op grond van artikel 8 van het Bevt is een verantwoording van het groepsrisico niet vereist. De normen voor het groepsrisico in het Bevt vormen geen belemmering voor deze ontwikkeling.

4.7.2.4 Rampbestrijding en zelfredzaamheid

Vanwege de ligging binnen het invloedsgebied van de Europaweg moet op grond van artikel 7 van het Bevt in de toelichting van het bestemmingsplan worden in gegaan op:

1. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp met gevaarlijke stoffen op de Europaweg, en;
2. voor zover het plan of de vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op de weg een ramp met gevaarlijke stoffen voordoet.

Scenario's brandbare gassen

Door een externe beschadiging van een tankwagen met GF3-stoffen (zoals propaan of LPG) kan de tank openscheuren waardoor de gehele inhoud aan brandbaar gas direct vrijkomt. Als dit direct ontsteekt ontstaat er een vuurbal en een drukgolf (zogenaamde koude Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion (hierna: BLEVE). Als dit gas later ontsteekt ontstaat er een gaswolkexplosie of wolkbrand. Als een tankwagen met GF3 -stoffen betrokken raakt bij een brand kan na enige tijd de tank bezwijken waardoor de gehele inhoud aan brandbaar gas direct vrijkomt en ontsteekt (zogenaamde warme BLEVE). Als maatgevend scenario wordt voor wegen (vanwege de hogere kans) uitgegaan van een koude BLEVE. Bij dit scenario kunnen tot een afstand van 200 meter personen die buiten aanwezig zijn komen te overlijden door de optredende (kortdurende) warmtestraling. Het optreden van een koude BLEVE kan door de optredende kortdurende warmtestraling bij de gebouwen in het plangebied leiden tot gemiddelde schade aan gebouw (brandhaarden, vervorming van hout en kunststof, breuk dubbelglas) waarbij een deel van de aanwezige personen zal komen te overlijden of gewond zal raken.

Bestrijdbaarheid

Het optreden van een koude BLEVE is een snel scenario dat direct plaatsvindt. Voor dit scenario zijn er vanuit bestrijdbaarheidsperspectief geen mogelijkheden om dit scenario te voorkomen. Bij de dreiging van een warme BLEVE door brand rondom/nabij een tankwagen met brandbare gassen bestaat er voor de brandweer gedurende enige tijd de mogelijkheid om de tankwagen te koelen met water om een warme BLEVE te voorkomen. Hiertoe dienen voldoende bluswatervoorzieningen nabij de risicobron aanwezig te zijn. Na het optreden van een koude of warme BLEVE kunnen in het plangebied branden ontstaan die door de brandweer kunnen worden geblust. Hierbij is het van belang dat het plangebied goed bereikbaar is voor hulpdiensten. Het plangebied is via de westzijde via de Europaweg en Costa del Sol en via de oostzijde via de Briandlaan of Stresemannlaan en vervolgens de Californiëbrug (toegankelijk voor hulpdiensten) te bereiken. Er is sprake van voldoende bereikbaarheid.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten.

Mobiliteit van de aanwezigen

Binnen het plangebied zijn geen nieuwe functies voorzien die specifiek gericht zijn op minder zelfredzame

personen. De planvorming betreft de realisatie van woningen en commerciële ruimten. Uitgangspunt is dat de personen in de gebouwen zelfredzaam zullen zijn.

Mogelijkheden voor ontluchting/schillen

Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schillen of vluchten.

Het optreden van een koude BLEVE is een snel scenario waarbij er geen tijd beschikbaar is om te kunnen vluchten. Bij het optreden van een warme BLEVE is voorafgaand in beginsel voldoende tijd aanwezig om de betreffende gebouwen te ontruimen. Indien bij een dreigende BLEVE door de hulpdiensten wordt besloten het gebied te ontruimen, is het van belang dat personen van de bron af kunnen vluchten. In geval van een calamiteit op de Europaweg kan via de Californiëbrug en de Stresemannlaan in oostelijke richting worden gevlucht naar veilig gebied.

4.7.3 Conclusie

De normen voor externe veiligheid zoals aangegeven in het Bevi, het Bevt en het Bevb vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Een verantwoording van het groepsrisico op grond van het Bevt is niet vereist. Op grond van het Bevt moet in de toelichting bij het besluit wel worden ingegaan op de aspecten bestrijdbaarheid bij een ongeval met gevaarlijke stoffen op de Europaweg en de zelfredzaamheid van personen in het plangebied. Deze aspecten zijn beschouwd. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.8 GELUID

4.8.1 Algemeen

In het kader van de Wet geluidhinder moeten geluidsgevoelige objecten voldoen aan de wettelijk bepaalde normering als het gaat om de maximale geluidsbelasting op de gevels. De limitatieve lijst geluidsgevoelige gebouwen bestaat uit:

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen;
- verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

Relevante geluidbronnen in het kader van de Wet geluidhinder zijn wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Op het moment dat een van bovenstaande functies ontwikkeld wordt in de nabijheid van voornoemde geluidbronnen of binnen de zones daarvan, zal middels een geluidsonderzoek aangetoond moeten worden of er voldaan wordt aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Daarnaast kan het als het gaat om bijvoorbeeld logiesruimtes (hotelkamers, recreatieve verblijven) wenselijk zijn om een goed en aangenaam binnenklimaat te kunnen waarborgen.

4.8.2 Randvoorwaarden en eisen SPvE

Geluid

Randvoorwaarden

- Voor elk gebouw moet een akoestisch onderzoek worden verricht naar de geluidsbelasting van de weg bij de woningen;

- Indien de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden, geldt een maximale ontheffingswaarde van 63 dB op grond van de Wet geluidhinder.
- In de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet in het kader van het te nemen besluit Hogere waarden door het bevoegd gezag, aangetoond worden dat wordt voldaan aan de Beleidsregel hogere waarden wet geluidhinder (2009) van Haarlem.

Eisen

- Indien een besluit Hogere waarden is vereist, moet voldaan worden aan de volgende uitgangspunten:
 - De woning dient ten minste één geluidsluwe zijde te hebben. Een geluidsluwe zijde is de zijde van een gebouw waar voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde.
 - Bij een geluidsbelasting hoger dan 48 dB vanwege wegverkeer, moet(en) de buitenruimte(n) die als gebruiksruimte(n) wordt(en)t gebruikt, aan de geluidsluwe zijde liggen.
 - Bij een geluidsbelasting hoger dan 53 dB vanwege wegverkeer, moeten verblijfsruimten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde liggen. Ook moet tenminste één slaapkamer aan de geluidsluwe zijde liggen.
- Voor gebouwen die gesitueerd aan een binnenplein of plein waar veel activiteiten plaatsvinden (speelvoorzieningen) en bij horeca(terrassen), moet in het akoestisch onderzoek aandacht worden besteed aan de invloed van stemgeluid op de woningen.

4.8.3 Relatie tot ontwikkeling

Onderzoek wegverkeerslawaaï Schalkstad fase 2 Californiëplein te Haarlem d.d. 22 september 2022

De berekeningen zijn verricht aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en met behulp van het programma Geomilieu, versie 2021.1. Alle resultaten zijn inclusief een aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder weergegeven, tenzij expliciet anders vermeld.

In onderhavig onderzoek zijn 3 scenario's doorgerekend. De scenario's hebben betrekking op de (eventueel toekomstige) snelheidsregimes op de Briandlaan en de Europaweg. In dit hoofdstuk zijn de rekenresultaten van de volgende 3 scenario's opgenomen:

- scenario 1 snelheid Briandlaan en Europaweg beide 50 km/uur;
- scenario 2 snelheid Briandlaan 30 km/uur en Europaweg 50 km/uur;
- scenario 3 snelheid Briandlaan en Europaweg beide 30 km/uur.

Scenario 1

Voor scenario 1 is voor zowel de Briandlaan als de Europaweg een snelheid van 50 km/uur gehanteerd. Voor beide wegen is dit het snelheidsregime dat op dit moment geldt. De berekende geluidsbelastingen op de wooneenheden zijn per bouwblok beknopt in tabel 2 weergegeven.

Tabel 3. Geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer scenario 1 (bron: Econsultancy)

bouwblok	Europaweg	Costa del Sol	Briandlaan	Californiëplein	Stresemannlaan	Groningenlaan
1	46	33	53	30	47	39
2	47	37	48	26	43	36
3	52	46	46	37	42	41
4	50	49	50	44	47	33
5	41	35	54	44	51	24

Uitsluitend voor bouwblok 2 wordt de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB niet overschreden. Voor de overige bouwblokken wordt ten gevolge van minstens één weg de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting overschreden. De maximaal te ontheffen waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Voor de Europaweg, Costa del Sol, Briandlaan en de Stresemannlaan is een afweging van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk.

Scenario 2

Voor scenario 2 is de snelheid op de Briandlaan aangepast van 50 km/uur naar 30 km/uur. De snelheid op de Europaweg blijft 50 km/uur. De berekende geluidsbelastingen op de wooneenheden zijn per bouwblok beknopt in tabel 3 weergegeven.

Tabel 4. Geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer scenario 2 (bron: Econsultancy)

bouwblok	Europaweg	Costa del Sol	Briandlaan	Californiëplein	Stresemannlaan	Groningenlaan
1	46	33	50	30	47	39
2	47	37	45	26	43	36
3	52	46	43	37	42	41
4	50	49	47	44	47	33
5	41	35	52	44	51	24

De resultaten van scenario 2 veranderen ten opzichte van scenario 1 uitsluitend voor de geluidsbelasting ten gevolge van de Briandlaan. Voor bouwblok 4 zal met de reductie van de snelheid op de Briandlaan de geluidsbelasting lager worden dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB.

Voor bouwblok 1 en 5 wordt de geluidsbelasting met respectievelijk 3 en 2 dB gereduceerd. Aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting kan echter nog niet worden voldaan. Voor de wegen waardoor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden (Europaweg, Costa del Sol, Briandlaan en de Stresemannlaan) is een afweging van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk.

Scenario 3

Voor scenario 3 is de snelheid op zowel de Briandlaan als de Europaweg aangepast van 50 km/uur naar 30 km/uur. De berekende geluidsbelastingen op de wooneenheden zijn per bouwblok beknopt in tabel 4 weergegeven.

Tabel 5. Geluidbelasting t.g.v. het wegverkeer scenario 3 (bron: Econsultancy)

bouwblok	Europaweg	Costa del Sol	Briandlaan	Californiëplein	Stresemannlaan	Groningenlaan
1	43	33	50	30	47	39
2	44	37	45	26	43	36
3	48	46	43	37	42	41
4	46	49	47	44	47	33
5	37	35	52	44	51	24

De resultaten van scenario 3 veranderen ten opzichte van scenario 2 uitsluitend voor de geluidsbelasting ten gevolge van de Europaweg. Met de voorgenomen snelheidsreductie kan voor de geluidsbelasting ten gevolge van de Europaweg voor alle bouwblokken voldaan worden aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Bij doorvoering van de snelheidsreductie zou voor de Europaweg dus geen aanvullende afweging van maatregelen nodig zijn. Voor de overige wegen waardoor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden (Costa del Sol, Briandlaan en de Stresemannlaan) is een afweging van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk.

Maatregelenafweging

Ten gevolge van de Europaweg (scenario 1 en 2), Costa del Sol, Briandlaan en Stresemannlaan wordt de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB overschreden. Conform de Wet geluidhinder dient een maatregelenonderzoek plaats te vinden. Hierbij dienen achtereenvolgens bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen te worden overwogen. Het beperken van de rijsnelheid voor de Europaweg en Briandlaan is reeds in de scenario's afgewogen. Voor de overige wegen is deze optie onder andere vanuit verkeerskundig oogpunt geen reële maatregel. Verder is een verplaatsing van de nieuwbouw binnen het plangebied niet efficiënt en/of niet mogelijk.

Bronmaatregelen

Voor alle wegen waarvoor een geluidsbelasting hoger dan 48 dB wordt berekend is gekeken of bronmaatregelen kunnen bijdragen om de geluidsbelasting te reduceren. De wegen beschikken over een referentiewegdek. Met een stiller wegdektype (zoals SMA-NL5) kan voor alle wegen een reductie van circa 1 dB behaald worden. Het vervangen van de bestaande verharding en de beperkte te behalen reductie wordt niet doelmatig geacht. Voor deze bronmaatregel dient tevens het wegdektype van ten minste 1.400 meter weg te worden vervangen. De vervanging van het wegdek zal een te hoge investering betreffen en gezien de beperkte reductie van de geluidsbelasting is het financieel niet doelmatig. Tevens is een stille verharding nabij rotondes niet mogelijk vanwege de beperkte levensduur van het materiaal en het onderhoud.

Overdrachtsmaatregelen

Het plaatsen van een geluidsscherm of -wal kan een effectief middel zijn om het geluid in de woonomgeving terug te dringen. Geluidsschermen zijn echter alleen mogelijk als er voldoende ruimte tussen de bron en de woningen is. Deze ruimte is veelal alleen bij het hoofdverkeerswegennet en bij spoorlijnen aanwezig. Daarnaast zullen afschermende maatregelen vanwege de verschillende ontsluitingswegen maar zeer beperkt mogelijk en binnen stedelijke gebied niet wenselijk zijn. Schermen kunnen tevens een ongewenste verkeerskundige of stedenbouwkundige barrière vormen. Derhalve zal het realiseren van overdrachtsmaatregelen voor het plan op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard stuiten.

Cumulatieve geluidsbelasting

Bij een relevante blootstelling door meerdere geluidsbronnen dient onderzoek te worden gedaan naar de effecten van de samenloop van verschillende geluidsbronnen (cumulatie). De cumulatie is voor alle drie de berekende scenario's in het onderzoek opgenomen.

Aanvraag hogere waarden

Voor een aantal appartementen wordt de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting ten gevolge van de Europaweg, Costa del Sol, Briandlaan en de Stresemannlaan overschreden. Voor de gezoneerde wegen (50 km/uur wegen) dient een hogere waarde bij het college van B&W te worden aangevraagd. De gemeente kan voor het verlenen van de hogere waarden de volgende kenmerken van het plan in overweging nemen:

- de geluidsbelastingen zijn lager dan de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB;
- bron- en overdrachtsmaatregelen voor de zijn niet doelmatig of stuiten op overwegende bezwaren;
- met het plan wordt met de (vervangende) nieuwbouw een nieuwe invulling aan het terrein gegeven;
- de te realiseren panden zullen een afschermende werking hebben, waardoor de geluidsbelasting op achterliggende objecten gereduceerd wordt;
- voor de Costa del Sol geldt dat er nog een verkeersbesluit genomen zal worden waarbij de snelheid op de weg aangepast wordt naar 30 km/uur. Hiermee zal de weg volgens de Wet geen zonering meer hebben. Het aanvragen van hogere waarden ten gevolge van de geluidsbelasting van de desbetreffende weg komt hiermee ook te vervallen.
- voor de Briandlaan en de Europaweg geldt tevens dat er wordt overwogen om de snelheid te beperken tot 30 km/uur. Ook hierover dient nog een verkeersbesluit genomen te worden. Het aanvragen van hogere waarden ten gevolge van de geluidsbelasting van de desbetreffende weg zal komen te vervallen als de snelheid definitief wordt aangepast naar 30 km/uur.
- voor de appartementen zal het akoestisch klimaat in de woningen worden gegarandeerd door middel van een onderzoek naar de geluidwering van de gevels.

Samenvattend

Uit het onderzoek wegverkeerslawaai is gebleken dat de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB voor een aantal woningen/appartementen wordt overschreden. Aangezien bron- en overdrachtsmaatregelen niet voldoende doelmatig en efficiënt zijn, dienen hogere waarden te worden aangevraagd voor het plan. Voor de woningen dient een goed akoestisch klimaat in de woning (het zogenaamde binnenniveau) te worden gegarandeerd. Voor de woningen dient een goed akoestisch klimaat in de woning (het zogenaamde binnenniveau) te worden gegarandeerd. Voor de omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw van de woningen is derhalve een nader onderzoek naar de geluidwering van de gevels noodzakelijk.

Uit het gesprek met de gemeente d.d. 15 november 2022 is naar voren gekomen dat de gemeente akkoord is gegaan met een aantal aanpassingen waardoor het leefklimaat verbeterd. Op de volgende onderdelen is akkoord bevonden door de gemeente:

- Gesloten borstwering in combinatie met een geluidsabsorberend plafond.
- Gesloten buitenruimten bij oostgevel blok A en bovenste 4 bouwlagen westgevel blok C.
- Het plaatsen van harbour fensters bij de hoekwoning van blok D aan de noordoostgevel.

4.8.4 Conclusie

Door het nemen van maatregelen wordt het woon- en leefklimaat verbeterd. Hierdoor kan een goed akoestisch klimaat in de woningen gegarandeerd worden. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.9 GROENPARAGRAAF

4.9.1 Algemeen

Met de bomenkap kunnen negatieve effecten optreden voor beschermde planten- en of diersoorten. Daarom dient de aanwezigheid van beschermde soorten te worden onderzocht in de vorm van een schouw.

4.9.2 Randvoorwaarden en eisen SPvE

In het SPvE zijn randvoorwaarden en eisen opgenomen ten aanzien van bestaande bomen en de groenparagraaf.

Bestaande bomen

Randvoorwaarden

- De waardevolle bomen die gehandhaafd dienen te worden, worden in beginsel gehandhaafd op de bestaande locatie. De standplaats van de bestaande bomen mag niet verslechteren. Zowel bovengrondse als ondergrondse groeiruimte wordt behouden. Hier wordt onder andere rekening mee gehouden bij nieuwbouw of het plaatsen van ondergrondse containers.
- Op basis van de Bomen Effect Analyse wordt onderbouwd op wat voor manier er wordt gezorgd dat bestaande bomen zo min mogelijk hinder ondervinden van de plannen en hoe de waarden van het groen worden verbeterd.

Groenparagraaf

Randvoorwaarden

- De ontwikkelende partijen stellen een groenparagraaf op. Deze wordt gekoppeld aan het stedenbouwkundig plan en het maaiveldontwerp en moet voldoen aan de in dit SPvE gestelde randvoorwaarden en eisen. Hierbij wordt de bestaande en de nieuwe situatie tegen elkaar afgewogen en wordt de nieuwe situatie onderbouwd. Dit betreft:
 - groenoppervlakte (onverhard terrein bestaand en nieuwe),
 - bomen (bestaande bomen, bestaande waardevolle bomen, nieuwe bomen),
 - ecologische waarden (bestaand en nieuw),
 - beeldkwaliteit van het groen (bestaand en nieuwe).

4.9.3 Relatie de ontwikkeling

Groenkwaliteit en ecologie

Door de realisatie van het SP van Fase 2 wordt het groenbeeld van Centrum Schalkwijk sterk verbeterd. Ondanks dat het gebied wordt omgevormd tot een hoogstedelijk centrum is er ruimte voor een sterkere vergroening van het gebied. Zowel kwantitatief als kwalitatief wordt het groen in de wijk verbeterd binnen het

beeldmerk 'Groen op Rood'. Stedelijk of cultureel groen wordt op de herkenbare rode vloer van gebakken klinkers gelegd. Het groen kenmerkt zich door een mix van bloeiende bomen in losse hagen. Bloei en biodiversiteit vormen de leidraad in de beplantingskeuze, dat afhankelijk van het type openbare ruimte een invulling krijgt passend bij de functie.

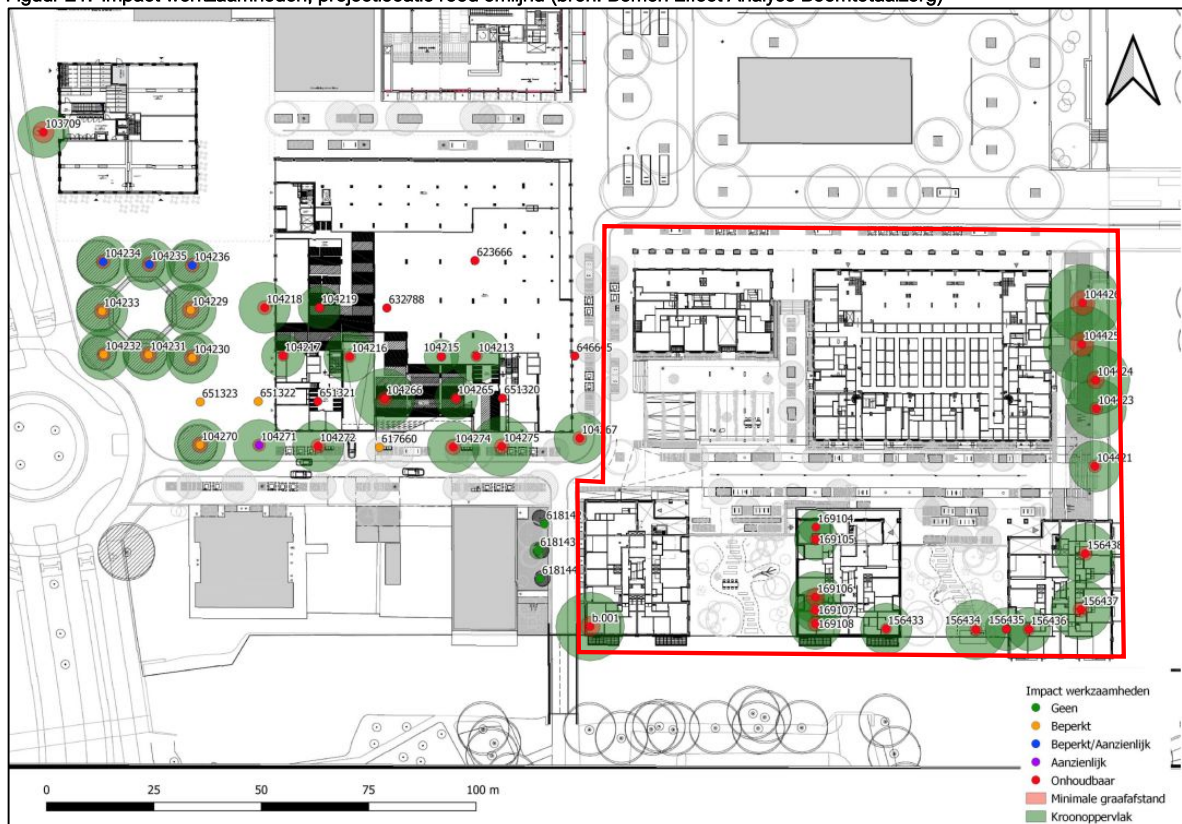
In de bestaande situatie is ca. 2090 m² aan groenoppervlak te vinden binnen de grenzen van Fase 2, waar de ontwikkeling onderdeel van uitmaakt. Dit is met name te vinden aan de randen ter plaatse van de oevers aan de oost- en zuidzijde van het gebied. Daarnaast zijn slechts enkele boomspiegels onverhard. In de nieuwe situatie zal ca. 4655 m² groenoppervlak worden aangelegd, een toename van ca. 2565 m². Dit is exclusief de groene daken van de bebouwing.

In het ontwerp van de openbare ruimte is steeds gezocht naar een hoge mate van vergroening. In deze zoektocht is een balans gekozen tussen benodigde verharding ten behoeve van het goed functioneren van een hoogstedelijk gebied en vergroenen van de openbare ruimte. Het groen komt in de nieuwe stedenbouwkundige structuur sterk naar voren en is zichtbaar en beleefbaar in het gebied. Doordat het groen in de nieuwe situatie niet slechts aan de randen van het gebied ligt, maar door het hele centrum, draagt het groen bij aan het waterbergend vermogen van de openbare ruimte. Daarnaast wordt door de sloop van de bowlingbaan en de aanleg van de kade als de oevers aan de zuidkant de ecologische zone versterkt. De groene zoom loopt nu weer door en is goed verbonden met de Amerikavaart.

Bomen

Er is een Bomen effect analyse uitgevoerd door Boomtotaalzorg met datum 16 augustus 2022 (rapportnummer 220099). De analyse is bijgevoegd als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing. Uit de analyse blijkt dat alle bomen binnen de contouren van de parkeerkelders en de woontorens zijn niet te behouden. Daarnaast moet buiten de contouren rekening worden gehouden met een werkruimte van minimaal 2 meter.

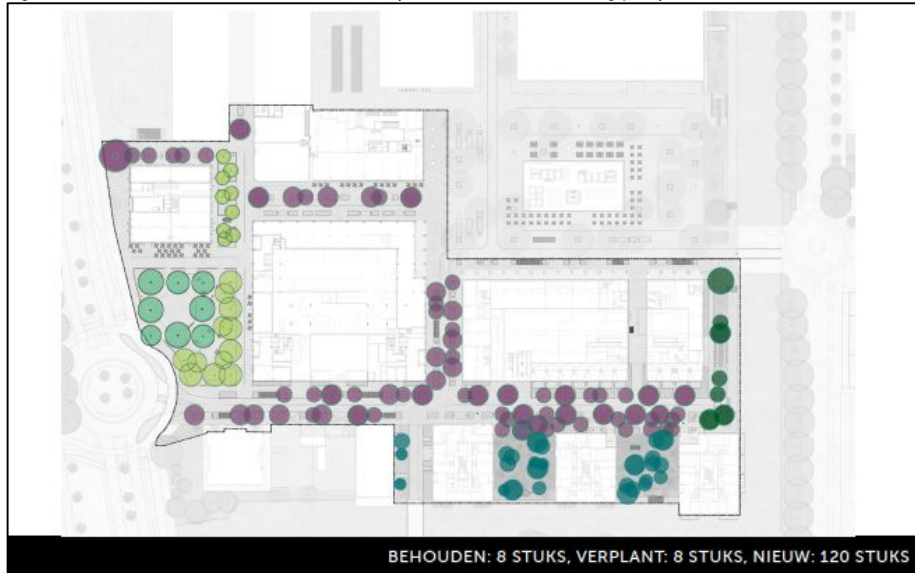
Figuur 21. Impact werkzaamheden, projectlocatie rood omlijnd (bron: Bomen Effect Analyse Boomtotaalzorg)



Binnen de projectlocatie zijn alle bomen als onhoudbaar verklaard en is het advies om de bomen te rooien.

In totaal zijn er 17 bomen onhoudbaar binnen de projectgrens. Binnen het plangebied worden voor de onhoudbare bomen nieuwe bomen aangelegd.

Figuur 22. Uitsnede overzicht nieuwe bomen (bron: Stedenbouwkundig plan)



Tabel 6. Boombalans (bron: BEA Boomtotaalzorg).

Boomnr.	Aantal	Activiteit/effect	Impact	Advies
104215, 104219, 104217, 104213, 104216, 104421, 104423, 104424, 104425, 104426, 104265, 104266	12	Realisatie parkeerkelders	Onhoudbaar	Roeien
646645, 632788, 623666, 651320, 651321	5	Realisatie parkeerkelders	Onhoudbaar	Verplantbaar
169104, 156435, 156433, 156436, 169105, 156434, 169107, 104267, 104218, 156438, 104272, 169108, 104275, 156437, 104274, 169106, 103709, b.001	18	Realisatie nieuwbouw	Onhoudbaar	Roeien
104271	1	Realisatie nieuwbouw, vervanging verhardingen mogelijk (tijdelijke) veranderingen grondwater	Aanzienlijk	Boombeschermende maatregelen, hydrologisch onderzoek, tijdens werkzaamheden beslissen handhaven of vellen
104234, 104235, 104236	3	Realisatie parkeerkelder, vervanging verhardingen mogelijk (tijdelijke) veranderingen grondwater	Aanzienlijk/beperkt	Geen werkruimte buiten contouren van parkeerkelder
651323, 651322, 617660, 104232, 104233, 104270, 104230, 104231, 104229	9	Vervanging verhardingen, mogelijk (tijdelijke) veranderingen grondwater	Beperkt	Boombeschermende maatregelen, hydrologisch onderzoek, bomen 651323, 651322 en 617660 zijn, indien noodzakelijk, verplantbaar
618142, 618143, 618144	3	Werkzaamheden buiten kwetsbare zone	Geen	-
Totaal	51			

Voor de bomen die grotere stamomtrek hebben dan 50 centimeter wordt een kapvergunning aangevraagd. Voor de overige bomen geldt geen kapvergunningplicht, omdat de bomen een kleinere doorsnede hebben dan 50 centimeter.

4.9.4 Conclusie

Voor de kap van de onhoudbare bomen worden nieuwe bomen aangelegd. Daarnaast wordt binnen het plangebied per saldo meer m² aan groenvoorzieningen aangelegd dan in de huidige situatie het geval is. Ten slotte wordt voldaan aan de eisen uit het SPvE.

4.10 HOOGBOUWEFFECTRAPPORTAGE

4.10.1 Algemeen

Een belangrijke stap naar realisatie van de beoogde ontwikkeling is een gedegen motivering van de hoogbouw in het initiatief en zal zoals opgenomen in de notitie 'Hoogbouwprincipes, kansen voor hoogbouw in Haarlem' getoetst moeten worden aan de hoogbouwprincipes op omgevingsniveau. Binnen deze principes zijn drie thema's opgenomen:

- Cultuurhistorie
- Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing
- Technische omgevingsaspecten

Deze thema's vormen de leidraad voor de Hoogbouw Effect Rapportage. Daarin is onderzocht wat de effecten zijn van deze hoogbouw op de omgeving. De HER is als bijlage opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.10.2 Relatie tot de ontwikkeling

De thema's zijn hieronder kort uitgewerkt. De HER is tevens opgenomen als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Zichtlijnen

Vanuit de historische binnenstad van Haarlem, met haar organische stratenpatroon en aaneengeschakelde bebouwing dicht aan de weg, is de ontwikkeling van Schalkstad Zuidstrook niet zichtbaar.

Gezien vanaf de lange lijnen de Europaweg – Engelandlaan en vanaf de Europaweg – Groningerlaan is het hoogbouwvolume (deels) zichtbaar. De zichtbare hoogbouw vormt, zoals in het SPvE is opgenomen, een verbinding met de overige hoogbouw die als hoogbouwbajonet zichtbaar is in Schalkwijk langs de Europavaart. Vanaf de hoeken Europaweg – Amerikaweg en Briandlaan – Aziëweg is de beoogde ontwikkeling nauwelijks zichtbaar door toevoeging van nieuwe bebouwing die in het nieuwe Schalkwijk centrum gerealiseerd worden. Vanaf het noordelijk deel van de Europaweg en de Amerikaweg zijn de hoogbouwcontouren van de beoogde ontwikkeling goed zichtbaar. Deze zichtlijn is voorzien en dient in een hoogteaccent te eindigen, zoals in het SPvE is opgenomen.

Vanuit de Stelling van Amsterdam is de beoogde hoogbouw duidelijk zichtbaar. Ondanks de zichtbaarheid past de hoogbouw in de bestaande stedelijke karakteristiek van Schalkwijk en doet het geen afbreuk aan de openheid van de gronden die tot de Stelling van Amsterdam behoren.

Vanuit het beschermd stadsgezicht Haarlem-Zuid is de ontwikkeling niet tot nauwelijks zichtbaar. Hierdoor doet de ontwikkeling geen afbreuk aan de cultuurhistorische waarde van dit beschermd stadsgezicht. Vanuit het beschermd stadsgezicht Haarlem is de beoogde hoogbouw niet zichtbaar en verstoort de beoogde hoogbouw het beschermd stadsgezicht niet.

Cultuurhistorie

Vanuit de rand van het historische centrum kan de ontwikkeling niet waargenomen worden, waardoor het vanuit cultuurhistorisch oogpunt niet als storend kan worden ervaren.

Technische omgevingsaspecten

Het windklimaat is overwegend goed voor het criterium doorlopen. In enkele aandachtsgebieden is sprake van een matig, en zeer lokaal slecht windklimaat. Deze situatie is een gevolg van de relatief open ligging van de geplande bebouwing ten opzichte van de dominante zuidwestenwind, en het ontbreken van laagbouw aan de torens waardoor de wind direct op het maaiveld terecht komt.

Op het gebied van bezonning wordt geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling van fase 2 niet zal leiden tot onevenredige schaduwhinder voor de bestaande woongebouwen in de omgeving. De ontwikkeling van het plangebied is van zo'n groot belang dat aan het verlies van een aantal zonuren op een aantal panden gedurende een beperkt aantal maanden minder gewicht wordt toegekend.

Op het gebied van uitzicht en privacy is er gezien de reeds aanwezige bebouwing in de omgeving en de hoogstedelijke omgeving geen sprake van een significant negatieve beperking en is het plan vanuit het oogpunt van deze aspecten stedenbouwkundig acceptabel.

In het kader van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) wordt de maatgevende toetshoogte overschreden en is een verklaring van geen bezwaar aangevraagd en verkregen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

De bovenstaande technische omgevingsaspecten bezonning, Luchthavenindelingsbesluit en windhinder zijn nader uitgewerkt in paragraaf 4.4, 4.12 en 4.19.

4.10.3 Conclusie

Vanuit het aspect HER volgt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.11 KABELS EN LEIDINGEN

4.11.1 Algemeen

Voor sommige kabels en leidingen is het belangrijk deze op te nemen in het bestemmingsplan. Het gaat dan niet om de algemene nutsleidingen, maar om de leidingen waarbij bijvoorbeeld een veiligheidszone geldt of leidingen die een risico zijn als ze bij werkzaamheden geraakt worden. Bepaalde leidingen moeten vanuit regelgeving of rijksbeleid in een bestemmingsplan worden opgenomen. Dit is het geval bij bovengrondse hoogspanningslijnen en buisleidingen. Bij andere leidingen bepaald bevoegd gezag of dit wenselijk is, dit is bijvoorbeeld steeds vaker het geval bij ondergrondse hoogspanningsverbindingen. Dergelijke leidingen kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik van de omgeving. De (planologische relevante) leidingen dienen als zodanig te worden bestemd en daarbij dient de afstand die moet worden vrijgehouden van bebouwing ter bescherming van de leiding, te worden aangeduid. Dit betreft de zogeheten beschermingszone.

Naast planologisch relevante leidingen kunnen kabels en leidingen aanwezig zijn die planologisch niet relevant zijn, maar waar met de beheerder van de kabels en leidingen afstemming dient plaats te vinden over het beschermen dan wel verleggen van in en nabij een ontwikkellocatie gelegen kabels en leidingen.

Buisleidingen

Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van belang. Binnen het toepassingsbereik van het Bevb vallen:

- buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.
- buisleidingen voor brandbare stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.
- buisleidingen voor giftige stoffen.
- buisleidingen voor specifieke stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.

Voor de realisatie van een buisleiding of een kwetsbaar object dient voldaan te worden aan de grenswaarde voor het PR, terwijl het GR verantwoord moet worden.

Bovengrondse hoogspanningslijnen en ondergrondse hoogspanningsverbindingen

Bij transport van stroom door een hoogspanningsverbinding ontstaat een magneetveld. De sterkte ervan hangt vooral af van de hoeveelheid stroom die wordt vervoerd en van de afstand tot de verbinding. Over de mogelijk nadelige gevolgen van deze velden voor de gezondheid bestaat onduidelijkheid. Onduidelijk zijn vooral de langetermijneffecten van blootstelling aan de veldsterkte die optreedt in woningen die zich in de buurt van het hoogspanningsnet bevinden.

Sinds 2005 adviseert de Nederlandse rijksoverheid een voorzorgsprincipe voor bovengrondse hoogspanningslijnen. Bij de planning van nieuwe woningen, scholen en kinderopvangplaatsen is het advies zoveel mogelijk te voorkomen dat kinderen langdurig blootgesteld worden aan magneetvelden die gemiddeld over een jaar sterker zijn dan 0,4 microtesla. De aanleiding hiervoor is dat epidemiologisch onderzoek laat zien dat kinderen in de leeftijd tot 15 jaar, die bij bovengrondse hoogspanningslijnen wonen, mogelijk een verhoogde kans hebben leukemie. Deze mogelijk verhoogde kans zou zich voordoen bij langdurige blootstelling aan een veldsterkte van meer dan 0,4 microtesla. Of de velden leukemie veroorzaken en hoe dan, is onbekend. Voor leukemie bij kinderen tot 15 jaar geldt dat er wel een statistisch verband op wordt gevonden met de afstand tot een hoogspanningslijn en, daarvan afgeleid, met de hoogte van het magneetveld. Er is echter geen verklaring voor die samenhang. De oorzaak kan het magneetveld zijn, iets anders dat met afstand tot een hoogspanningslijn samenhangt of toeval.

De GGD heeft het Rijksadvies verbreed naar alle situaties waar het veld de jaargemiddelde waarde van 0,4 microtesla overschrijdt. Verder oordeelde de bestuursrechter in 2017 dat de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het beleidsadvies over bovengrondse hoogspanningslijnen, in beginsel ook voor ondergrondse hoogspanningskabels van toepassing zijn (ABRvS 1 februari 2017, ECLI:NL: RVS:238). Zowel de Commissie mer als de Gezondheidsraad hebben dit advies overgenomen, waardoor het voorzorgsprincipe voor bovengrondse hoogspanningslijnen ook van toepassen is op ondergrondse kabels, transformatorhuisjes, wijkverdeelstations en andere bronnen van langdurige blootstelling aan magneetvelden uit het elektriciteitsnetwerk.

4.11.2 Randvoorwaarden en eisen SPvE

Nutsvoorzieningen en andere installaties in de gebouwen en op de daken

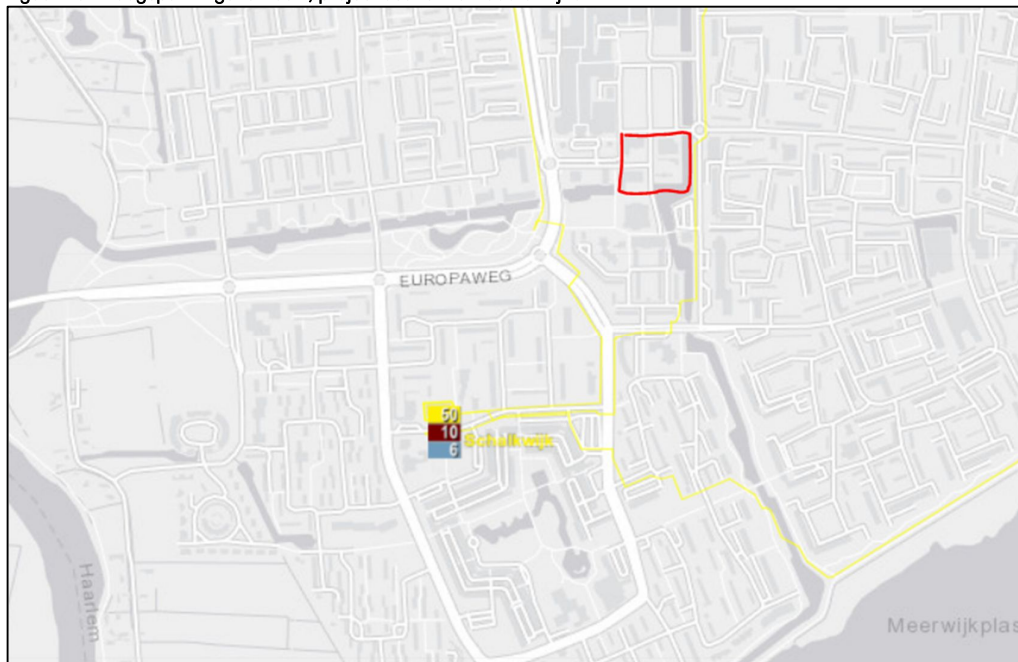
Randvoorwaarde

Traforuimten dienen zodanig ontworpen en gepositioneerd te worden dat het jaargemiddelde magnetische veld bij de omliggende woningen beneden 0,4 microtesla blijft. Concreet betekent dit dat er geen verblijfsruimten direct naast of boven traforuimten geplaatst mogen worden.

4.11.3 Relatie tot ontwikkeling

Op de HoogspanningsNet Netkaart is er binnen een straal van circa 530 meter een trafostation gevestigd met spanningen van 50-10-6 kV. Het station is in transitie van 6 naar 10 kV middenspanning. Op circa 25 meter afstand bevindt zich een spanningskabel/lijn van 50 kV.

Figuur 23. Hoogspanningsnetkaart, projectlocatie met rood omlijnd.



In de blokken C, E en D worden inpandige trafo's gerealiseerd. Deze liggen minimaal uit de hoeken van de gebouwen en worden zoveel mogelijk ontworpen als onderdeel van de architectonische plinten. De trafo's zijn niet naast of onder verblijfsruimten geplaatst. Hiermee wordt voldaan aan de eis uit het SPvE.

4.11.4 Conclusie

Het aspect kabels en leidingen vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.12 LUCHTHAVENINDELINGSBESLUIT SCHIPHOL (LIB)

4.12.1 Algemeen

Op 1 november 2002 heeft het kabinet de nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor het vijfbanenstelsel op Schiphol vastgesteld. De regels zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB, geconsolideerd januari 2018) waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. De nieuwe regels zijn op 20 februari 2003 in werking getreden, op het moment dat Schiphol de vijfde baan (Polderbaan) in gebruik nam. Deze regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij bestemmingsplannen en bij omgevingsvergunningen.

In het LIB zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Het luchthavengebied betreft de gronden behorende tot de luchthaven. Het beperkingengebied omvat een zone daaromheen, waarbinnen verschillende regimes gelden voor de gebieden die hierbinnen liggen. Hoe groter de afstand tot de start- en landingsbanen en de vliegroutes, hoe minder beperkingen er gelden. Binnen het beperkingengebied dient te worden getoetst aan de maatgevende toetshoogtes.

Naast de maatgevende toetshoogtes binnen het beperkingengebied zijn deelgebieden (zones) te onderscheiden met specifieke regels, te weten beperkingen voor bebouwing, beperkingen voor vogelaantrekkende werking en beperkingen voor windturbines en lasers. De beperkingengebieden LIB 1 t/m 5 beogen het aantal personen dat geluidhinder van de luchtvaart ondervindt, of het aantal slachtoffers op de grond ten gevolge van een luchtvaartverkeersongeluk (externe veiligheid), gering te houden, door

beperkingen te stellen aan de gebruiksfuncties van het gebied rond Schiphol. De beperkingen voor de gronden binnen de zones LIB 1 t/m 5 zijn daarom gericht op de gebruiksfunctie van het plan/object.

4.12.2 Relatie tot ontwikkeling

Middels een door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ontwikkelde webapplicatie kan worden beoordeeld of een plan binnen een relevant gebied in het kader van het LIB gelegen is en of een gepland object de aldaar geldende maatgevende toetshoogten overschrijdt. Op 18 mei 2021 is de Plan-/Objectanalyse i.v.m. Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) opgesteld. De projectlocatie ligt binnen het beperkingengebied van het LIB en krijgt daardoor te maken met de volgende beperkingen van het LIB.

De beoogde ontwikkeling wordt (gedeeltelijk) geraakt door de volgende toetsvlakken:

Tabel 7. Toetsvlakken LIB

Toetsvlak	Specificatie	Verticale doorsnijding	Horizontale doorsnijding
Maatgevende toetshoogte	41 m NAP	Max. 34.0 m	100%
Maatgevende toetshoogte radar	62 m NAP	Max. 13.0 m	100%
Beperking aantrekken vogels	-	n.v.t.	100%
Beperking voor windturbines en lasers	-	n.v.t.	100%

Specificatie van de doorsneden toetshoogten:

Tabel 8. Toetshoogten

Toetsvlak	Specificatie	Verticale doorsnijding	Horizontale doorsnijding
Conical	41 m NAP	Max 34.0 m	1,1%
Inner horizontaal	41 m NAP	Max. 34.0 m	98,9%

Specificatie van de doorsneden toetshoogtevlakken voor radar:

Tabel 9. Toetsvlak hoogte radar

Toetsvlak	Specificatie	Verticale doorsnijding	Horizontale doorsnijding
Radar TAR1	62 tot 63 m NAP	Max. 13.0 m	100%

Figuur 24. Uitsnede kaartmateriaal LIB (bron: lib-schiphol.nl).



De ILT heeft het aangeboden plan (plangebied met woontoren(s)) beoordeeld en de conclusie is dat realisatie van dit plan geen gevolgen heeft voor de vertrek- en naderingsprocedures van de luchthaven Schiphol. De vvgb kan worden afgegeven onder de volgende voorwaarden:

- De maximumhoogte van de woontoren(s) binnen het plangebied is 75m (75,7m+NAP) inclusief opbouw;
- Door overschrijding van de 'inner horizontal surface' en 'conical surface' wordt/ worden de 75m hoge woontoren(s) voorzien van luchtvaartobstakellichten volgens ICAO/EASA voorschriften.

Op 8 december 2021 is per brief door ILT een verklaring van geen bezwaar verleend. Deze brief is opgenomen in de bijlage van de ruimtelijke onderbouwing.

4.12.3 Conclusie

Het aspect Luchthavenindelingsbesluit zorgt niet voor een belemmering van de beoogde ontwikkeling.

4.13 LUCHTKWALITEIT

4.13.1 Algemeen

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze

gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project niet in betekenende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van 'niet in betekenende mate' is 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling NIBM uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

4.13.2 Relatie tot ontwikkeling

In onderhavig geval is sprake van de nieuwbouw van circa 569 woningen en circa 2.300 m² aan commerciële voorzieningen, waaronder bijvoorbeeld (commerciële-) sportfuncties met sport gerelateerde ondergeschikte horecafuncties, culturele functies, zakelijke functies en kantoren, publieke- en/of overheidsgerelateerde functies, (commerciële en/of maatschappelijke) dienstverlenende functies of kleinschalige bedrijvigheid, uitgezonderd detailhandel en zelfstandige horeca.

Voor de volledigheid is op basis van de berekende verkeersgeneratie (zie paragraaf 4.17) de NIBM-rekentool gebruikt. Op basis daarvan kan eveneens geconcludeerd worden dat de grenswaarde van 3% niet wordt overschreden en de ontwikkeling daarmee niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een luchtkwaliteitsonderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

Figuur 25. NIBM-rekentool (geraadpleegd op 23 januari 2023).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022		
Jaar van planrealisatie		2025
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1550
Aandeel vrachtverkeer		1,3%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,93
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,24
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

In aanvulling op het bovenstaande wordt opgemerkt dat binnen de ontwikkeling geen gevoelige bestemmingen zoals bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) mogelijk worden gemaakt. Ook om deze reden is een aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek niet nodig.

Goed woon- en leefklimaat

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de totale concentratie is ter plaatse van een specifiek rekenpunt. De totale concentratie bestaat uit de achtergrondconcentratie (op basis van de GCN-kaart) en de lokale bijdrage (van lokale bronnen, op basis van data over o.a. verkeersgegevens). Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de projectlocatie. De grenswaarden voor toetsing van deze concentraties zijn: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor stikstofdioxide NO_2 , 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor fijnstof PM_{10} en 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor fijnstof $\text{PM}_{2,5}$.

Onderstaande tabel toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via NSL Monitoringstool op 29 juni 2022) met bijbehorende grenswaarden.

Tabel 4. Totale concentraties van stikstofdioxide en fijnstof in nabijheid van de projectlocatie

Jaar	Totale concentratie rekenpunt 15675743		
	NO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM_{10} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	$\text{PM}_{2,5}$ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
2020	16	17,1	8,8
2030	11	15,4	7,5
Grenswaarden	40	40	25

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van de projectlocatie, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden. De maximale bijdrage van het extra verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling, is niet van zodanige omvang dat een overschrijding van de grenswaarden hierdoor te verwachten is.

4.14.1 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.15 NATUUR

4.15.1 Algemeen

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten optreden in Natura 2000-gebieden. Hier kan sprake van zijn wanneer een ontwikkeling binnen een Natura 2000-gebied plaatsvindt, maar ook stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer

een plan, project of handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die overbelast zijn. Voorheen gold hier de regeling Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) voor, maar naar aanleiding een tweetal belangrijke uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (mei 2019) is deze regeling komen te vervallen. Als gevolg hiervan dient in Nederland voor elk project een stikstofdepositieberekening uitgevoerd te worden. Wanneer uit de rekenresultaten een hogere depositie dan 0,00 mol/ha/jaar, kan al sprake zijn van een significant negatief effect.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'. Afhankelijk van de provincie kan dit ook gelden voor projectgebieden in de nabijheid van het NNN.

4.15.2 Randvoorwaarden en eisen SPvE

Natuur (stikstof)

Randvoorwaarden

- Te allen tijde moet worden voldaan aan de zorgplicht als bedoeld in de Wet natuurbescherming.
- Om het effect op de Natura 2000-gebieden te beoordelen moet een AERIUS-berekening (stikstofdepositieberekening) worden uitgevoerd aan de hand van de meest recent beschikbare AERIUS-calculator, zoals wordt voorgeschreven in de Wet natuurbescherming.
- Indien de ontwikkeling leidt tot een toename van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied moet aangetoond worden op welke wijze voldaan zal worden aan de Wet natuurbescherming (bijvoorbeeld door een ecologisch voortoets met inbegrip van intern salderen).

Bestaande bomen

Randvoorwaarden

- Er wordt een ecologisch onderzoek (Quickscan en eventueel een aanvullend specifiek soortenonderzoek) uitgevoerd om de effecten van te slopen bebouwing en te verwijderen groen op eventuele beschermde flora en fauna te onderzoeken.

4.15.3 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de ontwikkeling (Costa del Sol 190 te Haarlem) is door Econsultancy een quickscan uitgevoerd naar de effecten op beschermde soorten en gebieden. De rapportage van 25 februari 2020 is bijgevoegd in de bijlagen bij voorliggende onderbouwing. De resultaten worden in deze paragraaf beschreven.

Soortenbescherming

Quickscan Wet natuurbescherming d.d. 25 februari 2020

De quickscan Wet natuurbescherming is uitgevoerd in het kader van een bestemmingsplanwijziging en heeft tot doel in te schatten of er op de onderzoekslocatie planten- en diersoorten, gebieden of houtopstanden aanwezig zijn die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve gevolgen kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep. De initiatiefnemer is voornemens de huidige opstallen te slopen en nieuwe appartementencomplexen te realiseren. De aanwezigheid van geschikt habitat op de onderzoekslocatie voor de verschillende soorten en soortgroepen is weergegeven in tabel I. In de tabel is samengevat of de voorgenomen ingreep mogelijk verstorend kan werken en wat de consequenties zijn voor eventuele vervolgstappen, zoals soortgericht nader onderzoek of vergunningtrajecten. In onderstaande tabel is weergegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de Wet natuurbescherming voor bepaalde soortgroepen te voorkomen.

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingrep verstrend	Nader onderzoek	Ontheffings-aanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen*
Broedvogels	algemeen	ja	mogelijk	nee	nee	Het verwijderen van nestgelegenheden en snoei-afval buiten het broedseizoen uitvoeren.
	jaarrond beschermd	nee	nee	nee	nee	-
Vleermuizen	verblijfplaatsen	ja	mogelijk	ja	mogelijk	Nader onderzoek naar gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger in alle complexen. Nader onderzoek naar watervleermuis in complex 4.
	foerageergebied	ja	nee	nee	nee	-
	vliegroutes	mogelijk	nee	nee	nee	-
Grondgebonden zoogdieren		matig	mogelijk	ja	mogelijk	Nader onderzoek naar steenmarter bij complex 2 en 4. Aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene grondgebonden zoogdieren
Amfibieën		Matig	mogelijk	nee	nee	Aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene amfibieënsoorten.
Reptielen		nee	nee	nee	nee	-
Vissen		nee	nee	nee	nee	-
Libellen en vlinders		nee	nee	nee	nee	-
Overige ongewervelden		nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten		nee	nee	nee	nee	-
Gebiedsbescherming		Gebied aanwezig	Ingrep verstrend	Nader onderzoek	Vergunning-plicht	
Natura 2000		4,0 km	mogelijk	ja	mogelijk	Stikstoftoetsing laten uitvoeren.
Natuurnetwerk Nederland		1,3 km	nee	nee	nee	-
Houtopstanden		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-

* Wijzigingen in het planvoornemen kunnen van invloed zijn op de uitkomst van het onderzoek.

De locatie vormt geschikt habitat voor algemene broedvogelsoorten. Hiervoor geldt dat het verwijderen van beplanting, snoeiafval en nestgelegenheden buiten het broedseizoen (dat wil zeggen buiten maart – augustus) uitgevoerd kan worden. Indien werkzaamheden binnen het broedseizoen uitgevoerd worden dient voorafgaand aan de werkzaamheden een broedvogelinspectie uitgevoerd te worden.

Op basis van deze quickscan dient voor de uitvoering van de plannen middels aanvullend onderzoek tevens meer duidelijkheid te worden verkregen omtrent de aan- of afwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen. Geadviseerd wordt nader onderzoek uit te laten voeren naar verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, watervleermuis en laatvlieger.

De onderzoekslocatie biedt mogelijkheden voor vaste rust- en verblijfplaats voor de steenmarter. Door de planontwikkeling kunnen deze potentieel beschermde functies worden beschadigd of weggenomen. Nader onderzoek met cameravallen moet uitwijzen of de onderzoekslocatie inderdaad een beschermde functie bezit voor de steenmarter.

Actualisatie quickscan Wet natuurbescherming Californiëplein Haarlem

Er is een actualisatie van de quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd door Econsultancy. Dit onderzoek is als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Tabel 10. Overzicht geschiktheid onderzoekslocatie voor soortgroepen en te nemen vervolgstappen

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingrep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffingsaanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen*
Broedvogels	algemeen	ja	mogelijk	nee	nee	het verwijderen van nestgelegenheden en snoei-afval buiten het broedseizoen uitvoeren.
	jaarrond beschermd	nee	nee	nee	nee	-
Vleermuizen	verblijfplaatsen	ja	mogelijk	ja	mogelijk	nader onderzoek naar gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger en meervleermuis in alle complexen.
	foerageergebied	ja	mogelijk	ja	nee	nader onderzoek naar essentieel foerageergebied van gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger voor de bomenrij ten oosten van de bebouwing.
	vliegroutes	nee	nee	nee	nee	gebruik van vleermuisvriendelijke verlichting voor vliegroutes in de omgeving.
Grondgebonden zoogdieren		ja	mogelijk	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene soorten.
Amfibieën		minimaal	mogelijk	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene soorten.
Reptielen		nee	nee	nee	nee	-
Vissen		nee	nee	nee	nee	-

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingrep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffingsaanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen*
Libellen en vlinders		nee	nee	nee	nee	-
Overige ongewervelden		nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten		nee	nee	nee	nee	-

Met betrekking tot algemene broedvogelsoorten wordt geadviseerd om de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Globaal kan voor het broedseizoen de periode maart tot eind augustus worden aangehouden. Geldend is echter de aanwezigheid van een broedgeval op het moment van ingrijpen. Indien binnen het broedseizoen gewerkt moet worden, dan moet voorafgaand aan de werkzaamheden een broedvogel inspectie gedaan worden.

Voor vleermuizen dient een nader onderzoek omtrent de aan- of afwezigheid van verblijfplaatsen in de vier complexen te worden uitgevoerd. De bebouwing kan in potentie geschikt zijn voor gewone- en ruige dwergvleermuis, laatvlieger en meervleermuis als zomerverblijfplaats, kraamverblijfplaats, individueel winterverblijfplaats en paar/baltsverblijfplaats. De bomenrij ten oosten van de bebouwing is potentieel essentieel foerageergebied voor vleermuizen. Nader onderzoek dient uitgevoerd te worden voor de vleermuissoorten gewone- en ruige dwergvleermuis en laatvlieger.

Tevens wordt er geadviseerd om vleermuisvriendelijk licht te gebruiken, zo worden foerageergebieden en verblijfplaatsen buiten de onderzoekslocatie niet in hun functie beperkt.

Tevens dient rekening te worden gehouden met de algemene zorgplicht met betrekking tot algemene grondgebonden zoogdieren en amfibieën, waarbij al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen.

Aanvullende onderzoeken

Voor de vleermuis en steenmarter zijn extra onderzoeken uitgevoerd. Hieronder de conclusies die volgen uit deze onderzoeken. De onderzoeken zijn van een latere datum dan de actualisatie van de QuickScan, maar zijn nog steeds geldend en van toepassing op de voorgenomen ontwikkeling.

Vleermuizen

Op 1 november 2020 is door Dresme & Van der Valk nader onderzoek uitgevoerd naar de vleermuizen op de locatie Californiëplein te Haarlem. In de bijlage bevindt zich het volledige onderzoek. Uit het onderzoek is het volgende naar voren gekomen:

In en rond de vier gebouwen binnen het projectgebied zijn geen vleermuizen waargenomen. De waargenomen gewone dwergvleermuizen zijn tijdens alle onderzoek rondes alleen waargenomen boven de aangrenzende watergangen en vijvers. Deze watergangen, vijvers en omringende bomen zijn een vast foerageergebied voor de gewone dwergvleermuis, maar liggen buiten het projectgebied. Het projectgebied en de vier gebouwen binnen het projectgebied hebben geen functie als vaste verblijfplaatsen of foerageergebied voor vleermuizen.

Met de sloop van de vier gebouwen en de herontwikkeling aan het Californiëplein worden geen verblijfplaatsen van vleermuizen verstoord en/of vernietigd. Daarom zijn voor deze werkzaamheden geen ontheffing van de Wet natuurbescherming en geen mitigerende of compenserende maatregelen benodigd.

Steenmarter

Daarnaast is op 16 november 2020 door Dresme & Vander valk een brief geleverd waarin wordt beargumenteerd dat er geen aanleiding is voor nader onderzoek naar de steenmarter. In de bijlage is volledige brief te vinden. Anders dan de conclusie van de Quickscan worden geen vaste verblijfplaatsen van steenmarter verwacht. De waarneming op 19 juli 2017 van twee verschillende waarnemers (om 10:45 uur en 11:45 uur) op bijna dezelfde locatie, gaat om een enkel exemplaar die na die ochtend niet meer is gezien. Ook is geen melding meer gedaan van een steenmarter in het stedelijke gebied van Haarlem. Er kan vanuit worden gegaan dat het om een zwervend exemplaar gaat. De steenmarter kan op een enkele nacht 10-15 km afleggen.

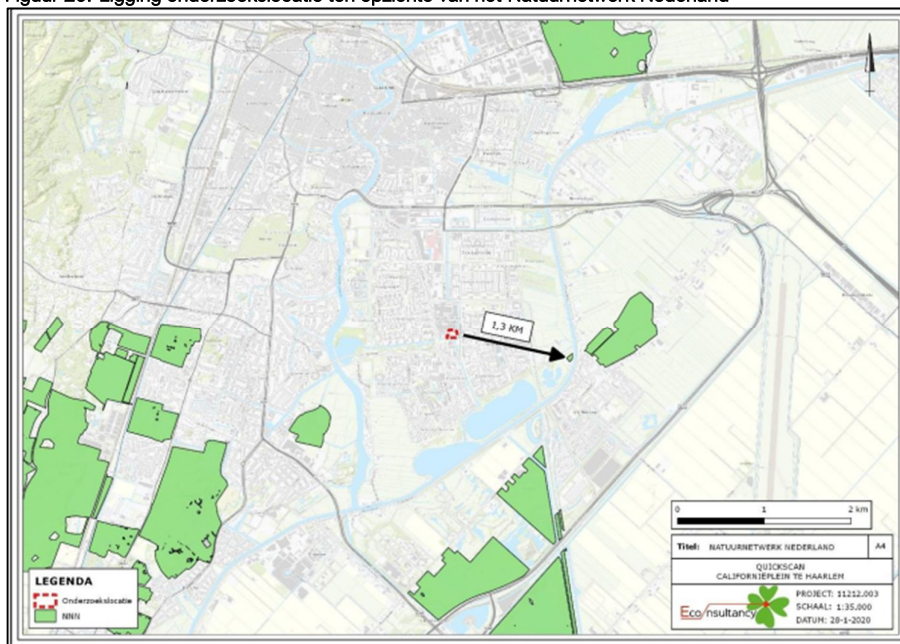
Voor beschermde soorten behorend tot de overige soortgroepen zijn overtredingen ten aanzien van de Wet natuurbescherming wegens het ontbreken van geschikt habitat, het ontbreken van sporen en/of vanwege een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling niet aan de orde. Wel dient rekening te worden gehouden met de algemene zorgplicht met betrekking tot algemene grondgebonden zoogdieren en algemene amfibieënsoorten.

Gebiedsbescherming

NNN-gebieden

De projectlocatie is niet gelegen in een NNN-gebied. Hierdoor heeft de ontwikkeling geen negatief invloed op een dergelijk gebied.

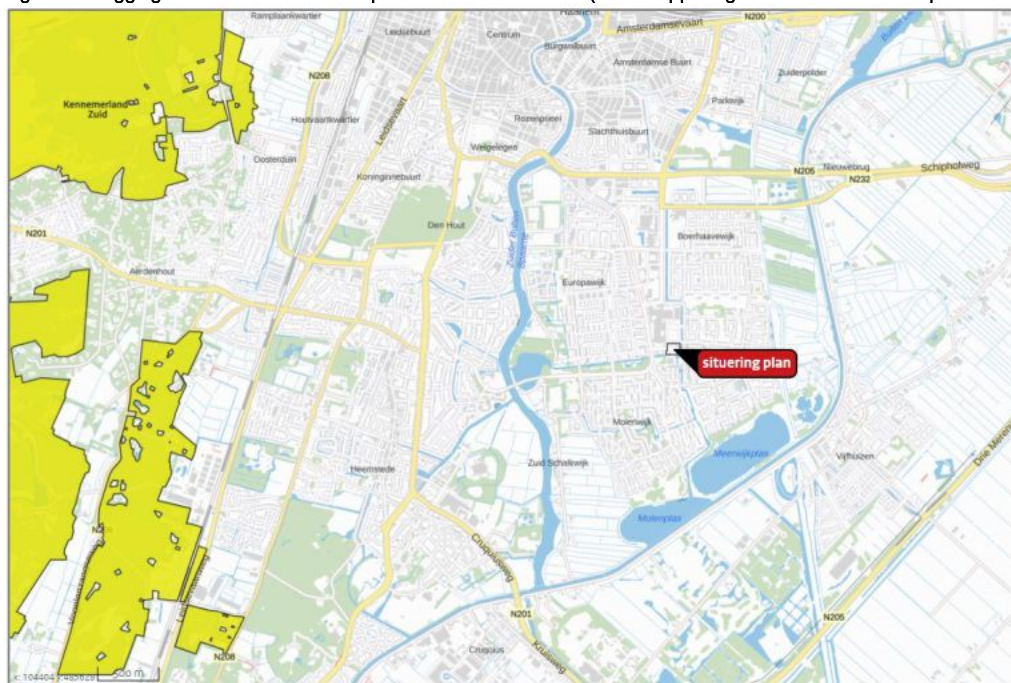
Figuur 26. Ligging onderzoekslocatie ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland



Natura 2000-gebieden

Het plan is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. Het Natura 2000-gebied 'Kennemerland Zuid' ligt op circa 4 kilometer afstand het meest nabij het plan. Op circa 12 km afstand ligt tevens het Natura 2000-gebied 'Polder Westzaan'.

Figuur 27. Ligging onderzoekslocatie ten opzichte van Natura 2000 (bron: Rapportage onderzoek stikstofdepositie Econsultancy)



Ten behoeve van de ontwikkeling is door Econsultancy een stikstofdepositie opgesteld ten behoeve van de aanleg- en gebruiksfase aan de hand van een AERIUS-berekening. De rapportage van 13 januari 2023 (rapportnummer 11212.005) is bijgevoegd in de bijlagen bij voorliggende onderbouwing. De resultaten worden in deze paragraaf beschreven.

Het projecteffect op de Natura 2000-gebieden ten gevolge van zowel de aanlegfase als de gebruiksfase is kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijk projecteffect zal het beoogde plan niet voor een significante toename in stikstofdepositie zorgen en kunnen negatieve effecten worden uitgesloten. Op basis van het onderzoek blijkt dat er geen vergunning Wet natuurbescherming (gebiedsbescherming) benodigd is voor het aspect stikstof.

4.15.4 Conclusie

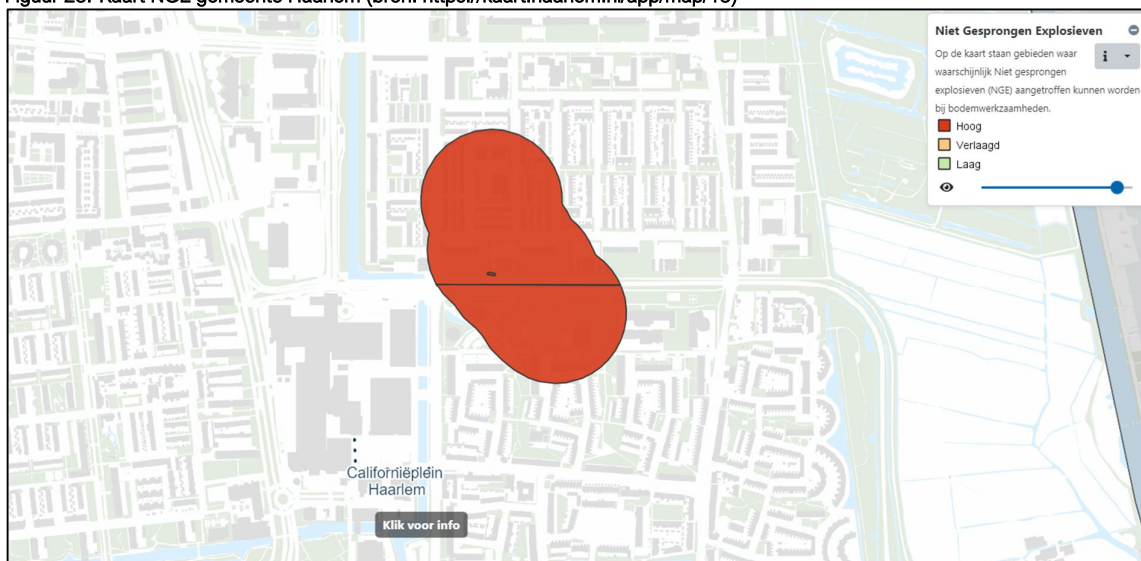
Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.16 NIET GESPRONGEN EXPLOSIEVEN

4.16.1 Algemeen

Ten behoeve van verschillende civieltechnische projecten in de gemeente Haarlem is in 2019 onderzoek uitgevoerd naar niet-gesprongen explosieven. Naar aanleiding hiervan heeft Haarlem een digitale kaart beschikbaar gesteld waarop de risicogebieden staan aangegeven. Voor voorliggend memo is gebruik gemaakt van deze data (<https://kaart.haarlem.nl/app/map/18>). Daarnaast heeft de gemeente Haarlem deze risicogebieden vastgelegd in het “Reparatieplan C Haarlem 2020”, vastgesteld op 22 april 2021”. Middels de gebiedsaanduiding “veiligheidszone – niet gesprongen explosieven” zijn de risicogebieden aangeduid.

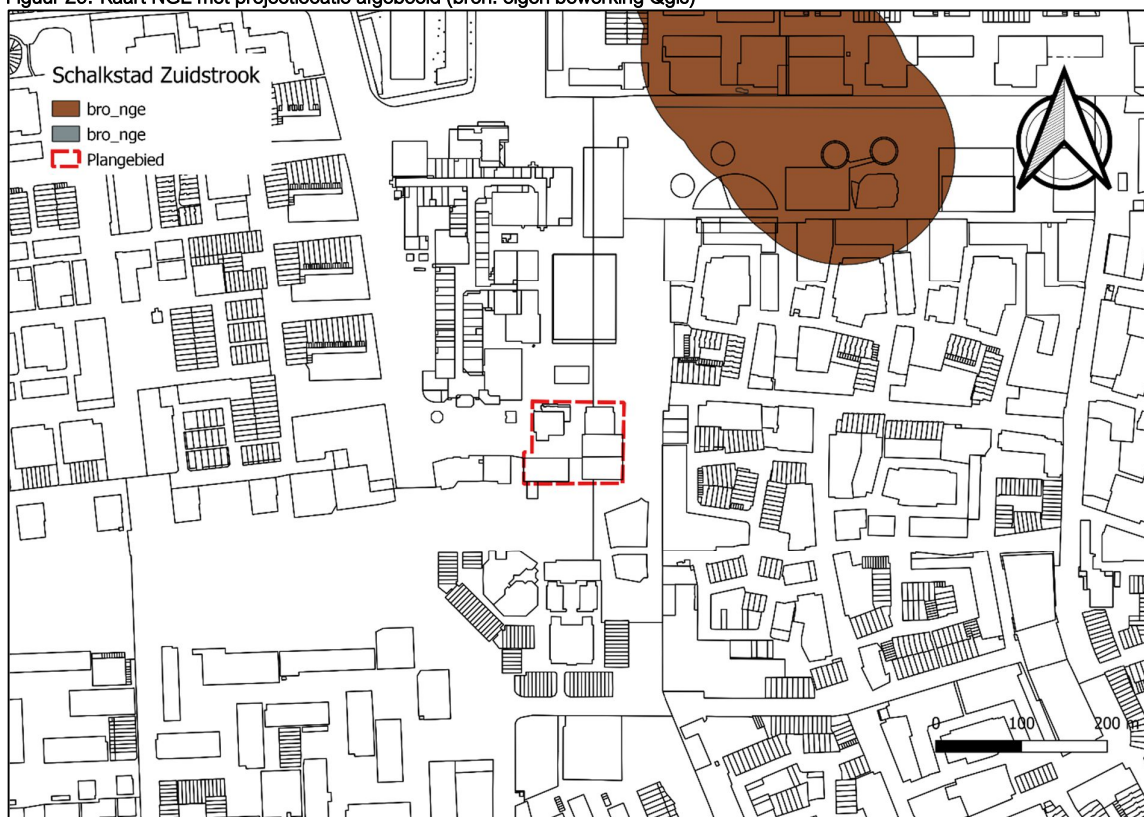
Figuur 28. Kaart NGE gemeente Haarlem (bron: <https://kaart.haarlem.nl/app/map/18>)



4.16.2 Relatie tot de ontwikkeling

De projectlocatie is niet gelegen in een risicogebied voor Niet Gesprongen Explosieven. Vervolgens ligt de projectlocatie ook niet binnen een gebiedsaanduiding “veiligheidszone - niet gesprongen explosieven”. Het aspect NGE leidt niet tot een belemmering voor de ontwikkeling.

Figuur 29. Kaart NGE met projectlocatie afgebeeld (bron: eigen bewerking Qgis)



4.16.3 Conclusie

Uit onderzoek van de gemeente Haarlem blijkt dat de projectlocatie niet gelegen is in een risicogebied van Niet Gesprongen Explosieven. Behoudens een toevalstreffer, is de verwachting dat er geen niet gesprongen explosieven worden aangetroffen op de projectlocatie. Het aspect NGE leidt niet tot een belemmering voor de ontwikkeling.

4.17 VERKEER EN PARKEREN

4.17.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dienen verkeer- en parkeeraspecten in kaart te worden gebracht. Daarbij is de parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en de ontsluiting van belang. Hierdoor kan de realisatie van voldoende parkeerplaatsen worden gewaarborgd en worden ongewenste of onveilige verkeerssituaties tegengegaan. De genoemde verkeersaspecten worden hierna achtereenvolgens behandeld.

4.17.2 Randvoorwaarden en eisen SPvE

Bijdragen Haarlemse mobiliteitstransitie

Overkoepelende eis

Door middel van een mobiliteitsplan tonen de ontwikkelende partijen aan op welke manier Centrum Schalkwijk Fase 2 maximaal gaat bijdragen aan het Haarlems Mobiliteitsbeleid waarbij in 2030:

- Bijna alle (90%) korte verplaatsingen met een afstand van minder dan 2,5 km binnen de stad met de fiets of te voet plaatsvinden.

- Meer dan de helft (60%) de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het OV of de fiets plaatsvinden.

Randvoorwaarden

- Het mobiliteitsplan geeft inzicht in op welke wijze de ontwikkeling en mobiliteitsoplossingen invulling geven aan de mobiliteitstransitie.
- De voor een eventuele reductie van parkeernormen voor auto's toe te passen mobiliteitsoplossingen worden onderbouwd/gemotiveerd inclusief daarvan te verwachten verschuiving(en) naar andere modaliteiten.
- De wijze waarop de voorgestelde mobiliteitsoplossingen de komende 5 jaar daadwerkelijk gaan/moeten gaan functioneren c.q. leiden tot een verschuiving van de modaliteiten, wordt in de mobiliteitsplan nader ingevuld en onderbouwd. Dat betreft onder meer hoe bewoners geïnformeerd worden over de beschikbare vervoersopties, hoe zij die kunnen gebruiken en hoe zij gestimuleerd worden daar ook gebruik van te maken (c.q. hoe het systeem moet gaan werken).

Eisen

- Het mobiliteitsplan laat de effecten van verandering in verkeersintensiteiten op de verkeersafwikkeling (voor ontsluiting van het gebied, voor de routes in het gebied en ontsluitingen van de te realiseren parkeergarages) en eventuele daarvoor noodzakelijke maatregelen zien. Naast de verkeersafwikkeling wordt daarin ook verkeersveiligheid meegenomen.
- In de mobiliteitsplannen wordt aangegeven op welke wijze het gebied autovrij en parkeervrij wordt ingericht en welke maatregelen (bijv. venstertijden, regulering) daarvoor nodig zijn.
- Een inschatting wordt gemaakt van een eventuele (ongewenste) overloop van parkeren naar aangrenzende gebieden. Noodzakelijke maatregelen om dit tegen te gaan worden aangegeven.
- De vastgoedeigenaar, beheerder of VVE is verantwoordelijk voor de instandhouding van de mobiliteitsoplossingen (inclusief deelauto's) voor een periode van minimaal vijf jaar. Hierna wordt beoordeeld of de mobiliteitsoplossing nog voldoet aan de wensen en eisen van de bewoners en eventueel bijgesteld. Dit gebeurt in overleg met de gemeente. De vastgoedeigenaar, beheerder of VVE blijft verantwoordelijk voor een geschikte mobiliteitsoplossing. De gemeente heeft hier een faciliterende rol in.

Fietsparkeren en autoparkeren

In het SPvE worden eisen opgenomen ten aanzien van de invulling van het fietsparkeren en autoparkeren. Deze eisen zijn uitgewerkt in het bouwplan en uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan, zie paragraaf 2.4.2. In deze paragraaf wordt nader ingegaan hoeveel parkeervoorzieningen gerealiseerd worden en waar deze voorzieningen gerealiseerd worden.

4.17.3 Relatie tot ontwikkeling

Parkeren

Ten behoeve van de ontwikkeling is door Goudappel het Mobiliteitsplan Centrum Schalkwijk opgesteld over de visie op parkeren voor de ontwikkeling Schalkstad Zuid. De rapportage van 1 april 2023 is bijgevoegd in de bijlagen bij voorliggende onderbouwing. De resultaten worden in deze paragraaf beschreven.

Auto parkeren bewoners

De normen voor auto parkeren zijn weergegeven in onderstaande tabel.

type woning	parkeernorm bewoners
sociale huurwoning	0,4
middeldure woning 50-75 m ²	0,4
middeldure woning 75-100 m ²	0,6
vrije sector	0,6

Bij alle vier de ontwikkelingen wordt ingezet op deelmobiliteit. Naast deelauto's zullen ook deelfietsen worden ingezet om voor de bewoners van Centrum Schalkwijk fase 2 te voorzien in een mobiliteitsbehoefte die tevens past binnen de ambities van Haarlem. De volgende uitgangspunten wat betreft deelmobiliteit worden gehanteerd:

- Voor alle wooncategorieën wordt ingezet op deelmobiliteit met 1 deelauto per 30 woningen;
- De reductie op het aantal te realiseren parkeerplaatsen die wordt toegepast vanwege inzet deelmobiliteit is de factor deelmobiliteit maal 5;
- Conform uitgangspunten in het SPvE wordt de helft van de deelauto's op eigen terrein aangeboden, met een minimum van twee deelauto's;
- Van het geheel aan aangeboden deelmobiliteit zal 75% worden ingevuld met deelauto's waarvan de helft in de eigen garage en de helft in een centraal gelegen hub. De overige 25% deelmobiliteit wordt ingevuld met tweewielers in verschillende vormen: scooters, bakfietsen en elektrische fietsen.

Voor de bewoners van de woningen dient parkeergelegenheid gerealiseerd te worden. In de volgende tabel zijn de functieprogramma's weergegeven.

functie	Dalpa-Nardinc	Lunee/Trebbe	Amres	Variant Vastgoed
woningen	219	406	29	569
- sociale huur	44	80	-	114
- middeldure huur 50 – 75 m ²	132	248	-	205
- middeldure huur 75-100 m ²	39	61	-	136
- vrije sector huur	4	17	29	114

Resultaat parkeergarage Variant Vastgoed

In de parkeergarage van Variant Vastgoed zijn 196 parkeerplaatsen voorzien. Op basis van de gehanteerde parkeernormering en inzet van deelmobiliteit ontstaat een benodigd parkeeraanbod inclusief deelauto's van 190 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte kan dus in de garage worden voorzien (zie onderstaande tabel). Eveneens kan een groter deel van de deelauto's op eigen terrein worden gepositioneerd.

aantallen	garage Lunee/Trebbe	garage Variant Vastgoed
benodigd parkeeraanbod <u>incl.</u> deelauto's eigen terrein	191	190
benodigd parkeeraanbod <u>excl.</u> deelauto's eigen terrein	182	183
inzet deelauto's eigen terrein	9	7
inzet deelauto's centrale plaats	9	7

Locatie deelauto's Schalkwijk centrum fase 2

De locatie van de deelauto's die op afstand worden aangeboden, is voorzien in een centraal gelegen hub. Bij deze centraal gelegen hub dient rekening te worden gehouden met 11 parkeerplaatsen voor deelauto's. Deze centraal gelegen hub kan bijvoorbeeld worden gerealiseerd in een van de openbare garages in Centrum Schalkwijk. Deze ligt op goede loopafstand van de ontwikkelingen en biedt voldoende zichtbaarheid voor de deelauto's.

Auto parkeren bezoekers woningen

In het concept parkeernota van de gemeentelijke Haarlem is aangegeven dat voor het bezoek van woningen een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning geldt. De parkeerbehoefte van het bezoek van de woningen wordt berekend door het aantal woningen te vermenigvuldigen met 0,1 parkeerplaatsen. De woningen die worden gemaakt zijn:

- Dalpa-Nardinc: 219 woningen;

- Lunee/Trebbe: 406 woningen;
- Variant Vastgoed: 569 woningen;
- Amres/Nelson: 29 woningen

Dat houdt in dat $1.223 \times 0,1 = 122$ parkeerplaatsen benodigd zijn voor de bezoekers van de woningen.

Auto parkeren bezoekers en werknemers

Op het maatgevende moment bestaat voor de ontwikkeling van Centrum Schalkwijk fase 2 dan een parkeerbehoefte van 181 parkeerplaatsen. Op het maatgevende moment van het winkelcentrum bedraagt de parkeerbehoefte 148 parkeerplaatsen.

ontwik- kelaar	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Dalphi- Nardinc	10,2	15,1	41,5	0,0	36,7	33,2	48,6	28,7
Lunee/ Trebbe	14,1	22,1	60,9	0,0	53,7	50,0	72,2	44,2
Variant Vastgoed	15,7	21,3	57,7	0,0	52,0	46,1	56,9	48,8
Amres	5,5	11,0	4,1	0,0	15,0	19,1	2,9	15,0
totaal	45	69	164	0	157	148	181	137

Salderen parkeerplaatsen

In de huidige situatie zijn functies in het plangebied gelegen, waarbij bezoekers gebruik maken van de parkeerplaatsen in de omgeving. In principe zouden de bezoekers van de nieuwe functies ook gebruik moeten kunnen maken van deze parkeerplaatsen in de omgeving. Dit principe wordt salderen genoemd. De gemeente Haarlem heeft bepaald hoe groot het aantal te salderen parkeerplaatsen is.

ontwikkelcombinatie	aantal te salderen parkeerplaatsen
Variant Vastgoed	79
Dalphi-Nardinc	63
Trebbe/Lunee	133
Amres Nelson	14
totaal	289

Voor het bepalende moment voor het winkelcentrum, zijn buiten het plangebied 159 parkeerplaatsen benodigd. Dit betekent dat de volledige parkeerbehoefte gesaldeerd kan worden. Het te salderen aantal parkeerplaatsen is immers groter. Ook op de overige momenten kent het centrumgebied voldoende parkeercapaciteit.

De gemeente Haarlem heeft in haar plannen voor Centrum Schalkwijk opgenomen dat enkel de parkeerbehoefte van het commercieel programma gesaldeerd kan worden. De parkeerbehoefte van bezoekers aan woningen moet aanvullend nog worden opgelost. Hiervoor is de zaterdagmiddag (het moment waarop het winkelcentrum de grootste parkeerbehoefte heeft) bepalend. Op zaterdagmiddag is de parkeerbehoefte van het commercieel programma 75 parkeerplaatsen. Deze kunnen worden gesaldeerd. Voor bezoekers van woningen en deelauto's zijn aanvullend 84 (73 + 11) parkeerplaatsen benodigd. De gemeente en ontwikkelaars maken hier aanvullende afspraken over.

Fietsparkeren bewoners

Voor bewoners van Centrum Schalkwijk fase 2 wordt het fietsparkeren in pandig opgelost. Voor alle woningen wordt het fietsparkeren opgelost in afgesloten gemeenschappelijke fietsenstallingen. Deze stallingen worden dusdanig ingericht dat niet alleen ruimte beschikbaar is voor standaard fietsen, maar ook voldoende

ruimte voor buitenmodelfietsen en fietsen die niet in een rek passen, zoals bakfietsen en scooters.

De gemeente Haarlem heeft in oktober 2022 haar concept Nota Parkeernormen uitgebracht. Daarin zijn parkeernormen voor fietsparkeren opgenomen. Voor woningen geldt het Bouwbesluit 2012 als uitgangspunt. Als bij de realisatie van woning wordt gekozen voor een fietsparkeeroplossing in een gemeenschappelijke fietsenstalling worden parkeernormen gehanteerd die gebaseerd zijn op de grootte van de woning.

In de concept Nota Parkeernormen van de gemeente Haarlem zijn de volgende uitgangspunten opgenomen met betrekking tot het aantal plekken dat in een fietsenrek gerealiseerd dient te worden per woning naar woninggrootte:

- woning tot 50 m²: 1,5 m² in een gemeenschappelijke fietsenberging (Bouwbesluit 2012)
- woning, kleiner dan 75 m²: 3,0 fietsparkeerplaatsen;
- woning, tussen 75 en 100 m²: 4,0 fietsparkeerplaatsen.

Het totaal benodigd aantal fietsparkeerplaatsen voor de in totaal 1.223 te realiseren woningen is voor Variant Vastgoed 1.843. Daarbij geldt het uitgangspunt dat volledig wordt uitgegaan van de alternatieve oplossing voor de niet gemeenschappelijke bergingen. Bij bovengenoemd aantal is uitgegaan van het gebruik van etagerekken (2 fietsparkeerplekken voor woningen < 50 m² go). Bij het aanvragen van de omgevingsvergunning wordt het definitieve aantal fietsparkeerplaatsen en niet-gemeenschappelijke bergingen bepaald.

Fietsparkeren werknemers

Een deel van de werknemers van Centrum Schalkwijk fase 2 zal met de fiets naar hun werk gaan. Voor hen is het van belang dat zij hun fiets veilig kunnen stallen en zeker wanneer zij een elektrische fiets hebben op een afgesloten plek kunnen wegzetten. Daarom wordt voor hen fietsparkeren opgelost in de inpandige fietsenstallingen. De gemeente Haarlem heeft fietsparkeernormen opgenomen in haar concept Nota Parkeernormen. Hierin is rekening gehouden met de ambities die de gemeente Haarlem heeft, waaronder het stimuleren van het gebruik van de fiets. Daar zijn de fietsparkeernormen dan ook op gebaseerd. Per functie staat aangegeven wat het aandeel bezoekers is en dus kan beredeneerd worden wat het aandeel werknemers is.

functie	norm	aandeel bezoekers	eenheid
commerciële functies (winkelcentrum)	4,0	94%	per 100 m ² bvo
horeca (café)	10,0	90%	per 100 m ² bvo
fitness	8,5	90%	per 100 m ² bvo
maatschappelijk (bibliotheek)	5,0	97%	per 100 m ² bvo
kantoor (personeel)	3,5	0%	per 100 m ² bvo
kantoor (bezoekers)	8,0	100%	per balie*
bezoekers woningen	0,5	100%	per woning

In onderstaande tabel staat het aantal benodigd parkeerplaatsen voor werknemers weergegeven.

ontwikkelaar/ontwikkelcombinatie	aantal fiets-ppl
Dalpha-Nardinc	7
Lunee/Trebbe	11
Variant Vastgoed	32
Amres	1
totaal	52

Fietsparkeren bezoekers

Het fietsparkeren voor bewoners en werknemers wordt inpandig opgelost. Het fietsparkeren voor bezoekers van de woningen en de overige functies wordt juist in het zicht opgelost. Hierbij wordt aangesloten bij het gedrag van de fietser in samenhang met de inrichting van de openbare ruimte. Fietzers stellen immers bij voorkeur de fiets voor de deur en alleen wanneer dat fysiek onmogelijk is, wordt de fiets elders gestald. Door het bezoekersparkeren in de openbare ruimte op te lossen wordt verrommeling tegengegaan.

De gemeente Haarlem heeft fietsparkeernormen voor bezoek van woningen opgenomen in haar beleid. Per woning wordt 0,5 fietsparkeerplaats gehanteerd. Dat betekent dat voor alle woningen samen 612 fietsparkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd.

Het fietsparkeren van de bezoekers van de woningen en van de overige functies wordt openbaar opgelost. Door fietsnietjes te plaatsen, kan middels beperkte aanpassing van de openbare ruimte worden gezorgd dat fietsen georganiseerd worden gestald.

In Centrum Schalkwijk fase 2 zijn verschillende zones waar fietsparkeren wordt gerealiseerd. Door fietsparkeren in verschillende zones aan te bieden, kunnen bezoekers dichtbij de bestemming parkeren. Dat maakt dat het gebied aantrekkelijker wordt om met de fiets naartoe te gaan in plaats van met de auto. Voor deze fase worden 374 nieuwe fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Uit fase 1 van Centrum Schalkwijk is een overschot aan fietsparkeerplaatsen. Dit overschot ontstaat door de sloop van commerciële ruimte die in de huidige situatie op het plangebied aanwezig is. Het betreft 118 parkeerplaatsen die kunnen worden opgeteld bij de beschikbare parkeerplaatsen in het gebied. In totaal zijn in Centrum Schalkwijk fase 2 dus 492 fietsparkeerplaatsen ten behoeve van de bezoekers van de woningen en overige functies beschikbaar.

Verkeersgeneratie

Door ontwikkeling Schalkwijk fase 2 verandert de hoeveelheid verkeer dat het gebied aantrekt. Veel oude functies verdwijnen, waarvoor nieuwe functies in de plaats komen. Daarnaast heeft de gemeente de Californiëbrug afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. In de situatie voor deze afsluiting bedroeg het aantal motorvoertuigen op de Costa del Sol 3.400 per etmaal. Voor de nieuwe hoeveelheid verkeer dat het gebied zal aantrekken wordt daarom uitgegaan van Centrum Schalkwijk fase 2, het huidige politiebureau en de huidige flat (deze twee laatste functies blijven bestaan).

Twee garages zijn voorzien in het plangebied, met twee entrees. De entree van de garage onder het pand van Lunee/Trebbe ligt meer naar het westen, richting de rotonde. De entree van de andere garage ligt wat meer ten oosten daarvan. Het verkeer dat als bestemming de garage onder het pand van Lunee/Trebbe heeft, rijdt niet door naar deel B. In onderstaande tabel is weergegeven hoeveel verkeer zal rijden over de aangegeven wegen.

	aantal mvt/ weekdagemaal	aantal mvt/ werkdagemaal
garage Trebbe/Lunee	550	600
garage Variant Vastgoed	600	700
bestaand politiebureau	150	200
bestaande woningen	250	250
totaal	1.550	1.750

Verkeersafwikkeling

De hoeveelheid extra verkeer in de ochtend- en avondspits op de Europaweg noord en Europaweg zuid is minimaal. Op de Costa del Sol is de toename kleiner. Voor de afsluiting van de Californiëbrug bedroeg de verkeersintensiteit 3.400 motorvoertuigen per etmaal. In de planvariant na de afsluiting van de Californiëbrug bedroeg de verkeersintensiteit 1.550 motorvoertuigen per etmaal. Voor alle drie de takken van de rotonde geldt een afname van verkeer.

Voor de rotonde op de Europaweg is de mobiliteitstransitie in twee situaties doorgerekend, waarin is uitgegaan van een verlaging van het aantal verkeersbewegingen. In de referentiesituatie 2030 kan de rotonde het verkeer verwerken. In de plansituatie met mobiliteitstransitie is de verkeersdruk op de Europaweg lager. De verwachting is dat het verkeer op de rotonde op een acceptabele wijze verwerkt kan worden, waarbij de mobiliteitstransitie als randvoorwaardelijk wordt geacht.

Het nabijgelegen kruispunt Europaweg – Aziëweg kan het verkeer in zowel de autonome variant als in de referentievariant niet voldoende verwerken. De cyclustijd ligt boven de maximale grenswaarde. De oversteek van de voetgangers heeft hier de meeste invloed op. Uit de analyses waarin zonder de voetgangers in de cyclus is gerekend, kan het kruispunt het verkeer in de referentievariant en planvariant goed verwerken. De gemeente Haarlem is op dit moment aan het verkennen hoe de vormgeving van kruispunt Europaweg-Aziëweg aangepast zou kunnen worden.

De effecten op de verkeersafwikkeling bij het kruispunt Briandlaan/Floridabrug zijn verwaarloosbaar.

4.17.4 Conclusie

In het mobiliteitsplan is invulling gegeven aan de randvoorwaarden en eisen uit het SPvE. De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.18 WATER

4.18.1 Algemeen

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het doorlopen van de watertoets verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt.

4.18.2 Beleid

De projectlocatie is gelegen binnen het beheergebied van Hoogheemraadschap Rijnland.

Waterbeleid, waterwetgeving en waterregelgeving

Sinds 22 december 2009 is de nieuwe Waterwet van kracht. Deze nieuwe Waterwet regelt het beheer van grond- en oppervlaktewater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Op basis van deze wet is in december 2009 het Nationaal Waterplan vastgesteld. In het Nationaal Waterplan worden antwoorden geformuleerd op ontwikkelingen op het gebied van klimaat, demografie en economie en investeren in een duurzaam waterbeheer voor Nederland.

Waterbeheerplan Rijnland

Waterbeheerplan 2022-2028 Op 6 oktober 2021 heeft het algemeen bestuur van Rijnland het waterbeheerplan (WBP6) vastgesteld. In het Waterbeheerplan (WBP) geeft het hoogheemraadschap aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op het meebewegen met water in plaats van het strijden tegen water. De vijf hoofddoelen zijn waterveiligheid, voldoende water, schoon en gezond water, waterketen en Rijnland duurzaam en circulair. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijke toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomst vast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Schoon en gezond water is gericht op het verbeteren van de ecologische en chemische waterkwaliteit voor inwoners, bedrijven en natuur. Voor het doel waterketen richt Rijnland zich erop de afvalwaterketen te optimaliseren en het afvalwater te zuiveren door minder energie en grondstoffen te gebruiken. Voor het laatste hoofddoel 'Rijnland duurzaam en circulair' het hoogheemraadschap werkt om de kringloop van grondstoffen, water en energie te sluiten, energie te besparen, en biodiversiteit te versteken.

Rijnlands Keur en Beleidsregels

Rijnland dient haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder adequaat te kunnen uitvoeren. De "Keur" is een verordening van de waterbeheerder met juridisch bindende regels (gebod- en verbodsbepalingen). Zo zijn werken en werkzaamheden in en bij waterkeringen (dijken, kaden, duinen) en watergangen (sloten, vaarten, plassen) zonder of in afwijking van een vergunning op grond van de Keur niet toegestaan. Ook het aanbrengen van verhard oppervlak (bebouwing, bestrating) en het onttrekken van grondwater zijn in veel gevallen vergunningsplichtig.

Rijnland's beleid Rioleringsplan en afvalwaterzuivering

Rijnland geeft de voorkeur aan het scheiden van hemelwater en afvalwater. Naast een voorkeursvolgorde voor afvalwater geldt voor de behandeling van hemelwater de zorgplicht. Rijnland geeft daarbij de voorkeur aan brongerichte maatregelen boven 'end-of-pipe' maatregelen.

Hierbij geldt de volgende toelichting. *'Hemelwater kan de capaciteit van riolering en zuivering aanzienlijk belasten. Dat is niet wenselijk en vaak ook niet nodig. Zeker bij nieuwbouw ontwikkelingen is het gescheiden aanbieden van hemelwater en afvalwater vaak een doelmatige maatregel. Rijnland volgt hierbij de voorkeursvolgorde (rijksbeleid), waarbij voorop staat het voorkomen van het ontstaan van afvalwater. Als er afvalwater is het zoveel mogelijk beperken van verontreiniging en waar mogelijk afvalwaterstromen scheiden. De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP). De uiteindelijke afweging wordt lokaal gemaakt, waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat'.*

Het te lozen hemelwater mag geen significante verslechtering van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater veroorzaken. Maatregelen om dit te bereiken zijn duurzaam bouwen, infiltratie, het toepassen van berm- of bodempassage en straatkolken met extra voorzieningen. Als ondanks de zorgplicht en de preventieve maatregelen het te lozen hemelwater naar verwachting een aanmerkelijk negatief effect heeft op de oppervlaktewaterkwaliteit, kan in overleg tussen gemeente en waterschap gekozen worden voor aanvullende voorzieningen, een verbeterd gescheiden stelsel of - als laatste keus - aansluiten op het gemengde stelsel.

Integraal Waterplan Haarlem

De gemeente Haarlem en het Hoogheemraadschap van Rijnland hebben eind 2004 het Integraal Waterplan Haarlem vastgesteld en in 2014 geactualiseerd. Centrale doelstelling van het Integraal Waterplan is het ontwikkelen en behouden van een veilig, veerkrachtig en ecologisch gezond watersysteem. Het plan functioneert als strategisch kader voor gerelateerde beleidsvelden zoals het grondwater-, afvalwater-, en baggerbeleid. Om ervoor te zorgen dat het Haarlemse waternetwerk bestand is tegen klimaatsverandering (hoger zeeniveau, toename van de hoeveelheid en intensiteit van de neerslag), inklinking van de bodem, en verstedelijking (toename verhard oppervlak) is ruimte voor oppervlaktewater nodig.

Ruimte voor extra oppervlaktewater kan worden gevonden door het verbreden van bestaande watergangen, het graven van nieuwe watergangen en het weer open leggen van gedempte grachten. Doelstelling voor het oppervlaktewater is het creëren van een veilig watersysteem met voldoende afwaterend en bergend vermogen, een adequate doorstroming en maximale benutting van gebiedseigen water. Als streefbeeld heeft de gemeente voor ogen een verbeterd waternetwerk dat uitgebreid is met nieuw water.

Gemeentelijk Rioleringsplan

Het GRP is een beleidsmatig en strategisch plan waarin het verbreed rioleringsbeheer (incl. financiën) en de visie op riolering voor de langere termijn worden beschreven. Met het GRP beschikt de gemeente over een instrument om systematisch inzicht te krijgen in de te beheren en onderhouden rioleringsobjecten en de wijze waarop de gemeente invulling geeft aan de wettelijke (milieu)eisen. Door het opstellen van het GRP wordt het verbreed rioleringsbeleid inzichtelijk en toetsbaar. Er zijn vier doelstellingen voor het GRP van toepassing, te weten:

- het doelmatig inzamelen van het afvalwater en het hemelwater.
- het transporteren van het rioolwater naar een geschikt lozingspunt.
- Het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast.
- Het beperken van vervuiling door overstorten middels aanleg van randvoorzieningen (o.a. BBB's) en afkoppelen.

Compensatieregeling

Een algemene regel met betrekking tot de waterkwantiteit is het compenseren van een eventuele toename van verharding (wegen, gebouwen). Indien verharding in een gebied toeneemt zullen waterhuishoudkundige maatregelen getroffen moeten worden om waterbezwaar als gevolg van de toegenomen verharding te voorkomen. Gemeente Haarlem en het Hoogheemraadschap van Rijnland stellen als richtlijn dat - indien er gebouwd wordt en hierbij meer dan 500 m² onverhard oppervlak omgezet wordt naar verhard oppervlak - minimaal 15 procent van de toename aan verharding gecompenseerd dient te worden in de vorm van oppervlaktewater.

4.18.3 Randvoorwaarden en eisen SPvE

Watercompensatie

Randvoorwaarden

- 15% van het toegenomen verhard oppervlak moet gecompenseerd worden in extra oppervlaktewater. De compensatie kan ook plaatsvinden door 15% van het oppervlak van de toename van verharding af te boeken van het saldo van de Berging Rekening Courant.
- 100% van oppervlakte afname boezemwater moet worden gecompenseerd.
- Zoneren waar dit mogelijk gerealiseerd kan worden met behoud van bestaande groenkwaliteit en bomen. Ontwikkelaar en gemeente dienen binnen een straal van 5 km naar een geschikte locatie te zoeken om het verlies aan boezemwater te compenseren.
- De hydraulische capaciteit van de Europavaart wordt niet verslechterd.
- Het watersysteem wordt robuust ingericht met waterbergings- en afvoermogelijkheden conform de watertoets. Een ontwikkeling mag niet leiden tot verslechtering van de waterhuishouding of een versnelde toename van de af- en aanvoer van water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden op

naastgelegen percelen /gebieden en er wordt rekening gehouden met de gewenste stroombaan van het hemelwater.

- De compensatie mag bestaan uit aantoonbaar extra gegraven water in de vijf jaar direct voorafgaand aan de melding van de toename van verharding. Dat water mag niet gegraven zijn voor een compensatieverplichting.
- Een voor de compensatie nieuw aan te leggen water moet eerder of gelijktijdig met het aanleggen van de verharding worden gerealiseerd.
- Bij versnelde afvoer van neerslag naar een watergang in het boezemsysteem, mag er gecompenseerd worden binnen een straal van 5 kilometer.
- Als de verharding wordt aangelegd in een hoogwatervoorziening, dan moet gecompenseerd worden op peilvak en binnen het peilvak waarin de hoogwatervoorziening aanwezig is.
- Er hoeft geen compenserend water te worden gegraven als er gebruik wordt gemaakt van een afname van de verharding:
 - Boezemsysteem: de afname is binnen 5 kilometer van de locatie waar de neerslag van de nieuwe verharding naar wordt afgevoerd.
 - De afname van de verharding was maximaal 5 jaar voor de melding van de toename van de verharding.
 - Er kan worden aangetoond dat er sprake is van een afname van verharding.
 - Als de afname op een perceel van iemand anders is, dan is een schriftelijk akkoord vereist van de eigenaar van het perceel.

Bestaand water en kwaliteit

Randvoorwaarden

Behoud van de bestaande waterstructuur (Europavaart).

Principeprofielen, type straten, ruimtes en plekken

Afgekoppeld hemelwater dient op straat worden geborgen en vertraagd afgevoerd op het boezemsysteem. Bergingscapaciteit van de profielen is tenminste 90 mm zonder dat er water de gebouwen inloopt.

4.18.4 Watertoets

Ten behoeve van deze ontwikkeling is op 19 januari 2023 door Mees Ruimte & Milieu de digitale watertoets doorlopen. Op basis van de ingevulde gegevens concludeert het waterschap dat zij belang heeft bij de plannen (zie bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing).

4.18.4.1 Waterkwaliteit

Bij de totstandkoming van het project worden uitlogbare materialen, zoals lood, koper en zink, zo veel mogelijk vermeden, zodat schoon hemelwater hier niet mee in aanraking kan komen. Zo heeft de ontwikkeling geen negatief effect op de (grond)waterkwaliteit ter plaatse.

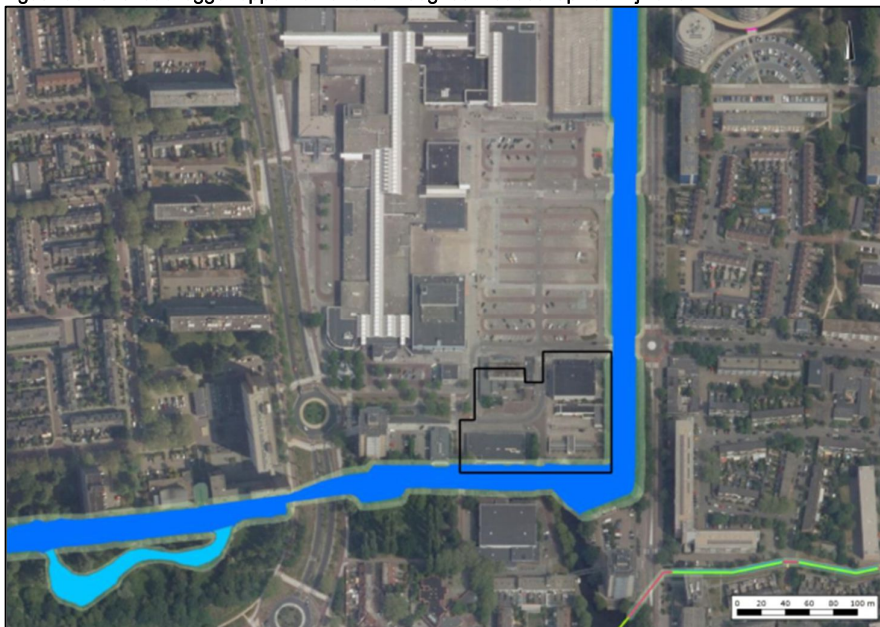
4.18.4.2 Waterkwantiteit

Bij een toename van het verhard oppervlak kan een watervergunning en compenserende maatregelen aan de orde zijn. Doorgaans is de eerste 500 m² (in stedelijk gebied) vrijgesteld van vergunning- en compensatieplicht. De regels hierover vind je in de Keur en Algemene regels van het betreffende waterschap. Bij de realisatie van de beoogde ontwikkeling zal het verhard oppervlak afnemen. In de huidige situatie is er 10.960 m² aan verhard oppervlak en in de nieuwe situatie zal dit 8.200 m² bedragen.

4.18.4.3 Beschermde gebieden

Op de leggerkaart van Hoogheemraadschap zijn de in de directe omgeving van de planlocatie gelegen oppervlaktewateren weergegeven.

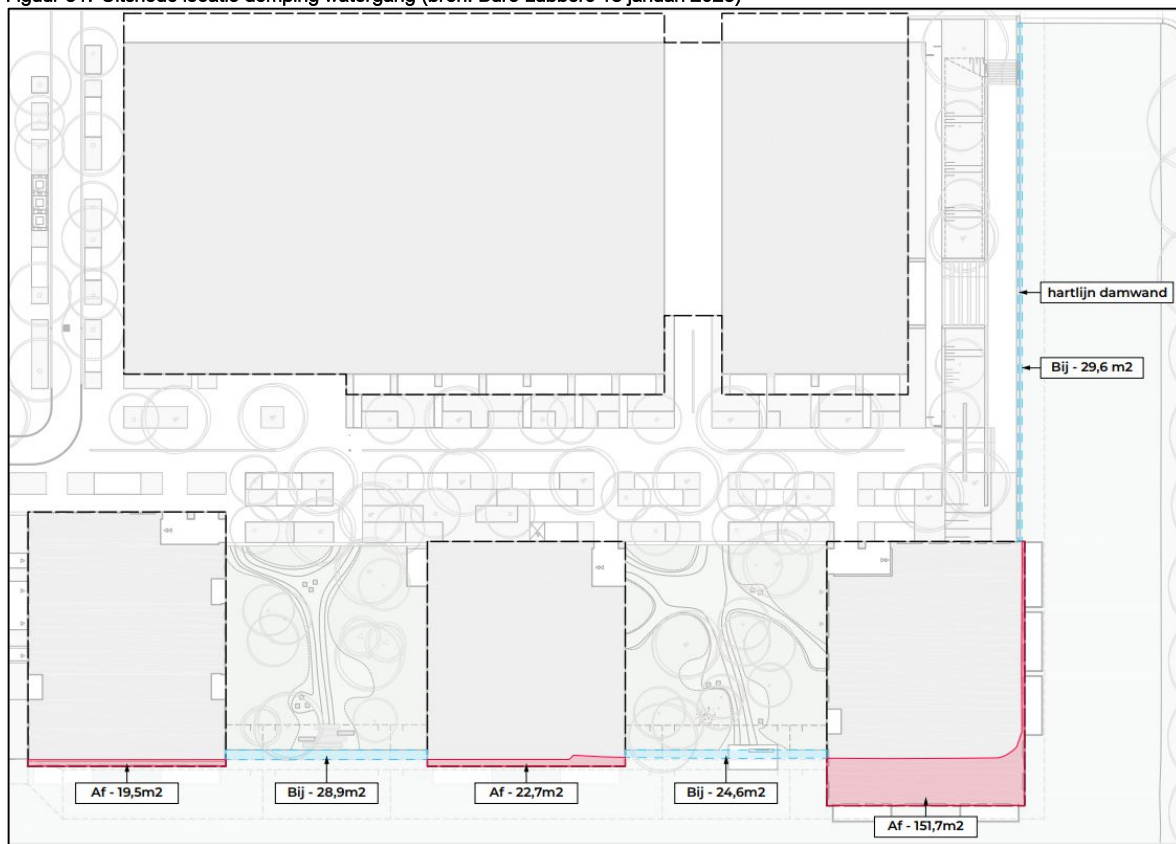
Figuur 30. Uitsnede legger oppervlaktewater Hoogheemraadschap van Rijnland



De planlocatie wordt aan de oost- en zuidzijde omringd door de Europavaart. Dit is een primaire watergang en in beheer van Hoogheemraadschap van Rijnland. De drie zuidelijke appartementencomplexen liggen direct aan de Europavaart. Daarbij heeft het meest oostelijk gelegen complex een overhang over het water. Voor deze appartementencomplexen moet water gedempt worden. Tevens wordt er grond bij afgegraven. In totaal wordt $193,9 \text{ m}^2$ gedempt en totaal van $83,1 \text{ m}^2$ afgegraven. Dit komt neer op een saldo van $110,8 \text{ m}^2$ aan demping van het wateroppervlak.

Zie hiervoor onderstaand figuur.

Figuur 31. Uitsnede locatie demping watergang (bron: Buro Lubbers 18 januari 2023)



Voor het dempen en afgraven in de Europavaart is een watervergunning conform artikel 3.3, eerste lid onder b en d van de Keur 2020 noodzakelijk. Voor de waterdemping wordt conform de beleidsregel 3.4 van de Uitvoeringsregels Keur juni 2022 het saldo aan demping afgeboekt van de Berging Rekening Courant. Dit is op 2 februari 2023 door de gemeente Haarlem toegekend. Dit besluit is opgenomen in de bijlagen bij de ruimtelijke onderbouwing.

4.18.4.4 Riolering

In de aan de westzijde van het plangebied gelegen Costa del Sol bevindt zich een gescheiden rioolstelsel. Ook in het Californiëplein ten noorden van het plangebied is een gescheiden rioolstelsel gelegen.

Nieuw Ten aanzien van de toekomstige situatie zal de ontwikkeling zorgen voor een verandering in het aanbod van vuilwater op het riool. Er wordt met de beoogde ontwikkeling een gescheiden rioolstelsel aangelegd.

4.18.5 Conclusie

Er wordt een watervergunning aangevraagd bij het Hoogheemraadschap Rijnland voor de werkzaamheden in de watergang. Ten slotte wordt voldaan aan de eisen uit het SPvE. Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.19 WINDHINDER

4.19.1 Algemeen

De NEN 8100 norm 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' geeft richtlijnen voor de realisatie van gebieden met een goed windklimaat. Tevens mag zich in dergelijke gebieden volgens deze norm slechts een beperkt risico op windgevaar voordoen. De norm stelt dat de overschrijdingskans van de drempelsnelheid van de wind (5,0 m/s) bepaalt in welke kwaliteitsklasse het lokale windklimaat valt. De combinatie van de kwaliteitsklasse en de activiteiten die rond het gebouw plaatsvinden, levert een bepaalde waardering van dit windklimaat op. Voor gebouwen hoger dan dertig meter dient een windonderzoek uitgevoerd te worden.

4.19.2 Randvoorwaarden en eisen SPvE

Windhinder

Randvoorwaarde

- Er dient een windhinderonderzoek te worden verricht conform de NEN 8100.

Eisen

- Voor elke plek binnen en rondom de te ontwikkelen locatie geldt dat geen sprake mag zijn van windgevaar. Dit geldt voor elke windrichting en dient te worden aangetoond aan de hand van het windhinderonderzoek.
- Indien sprake is van een slecht of matig windklimaat dient te worden aangetoond welke maatregelen genomen worden om een hogere kwaliteitsklasse te bereiken in de toekomst, bijvoorbeeld door een inrichtingsplan voor de openbare ruimte.

4.19.3 Relatie tot ontwikkeling

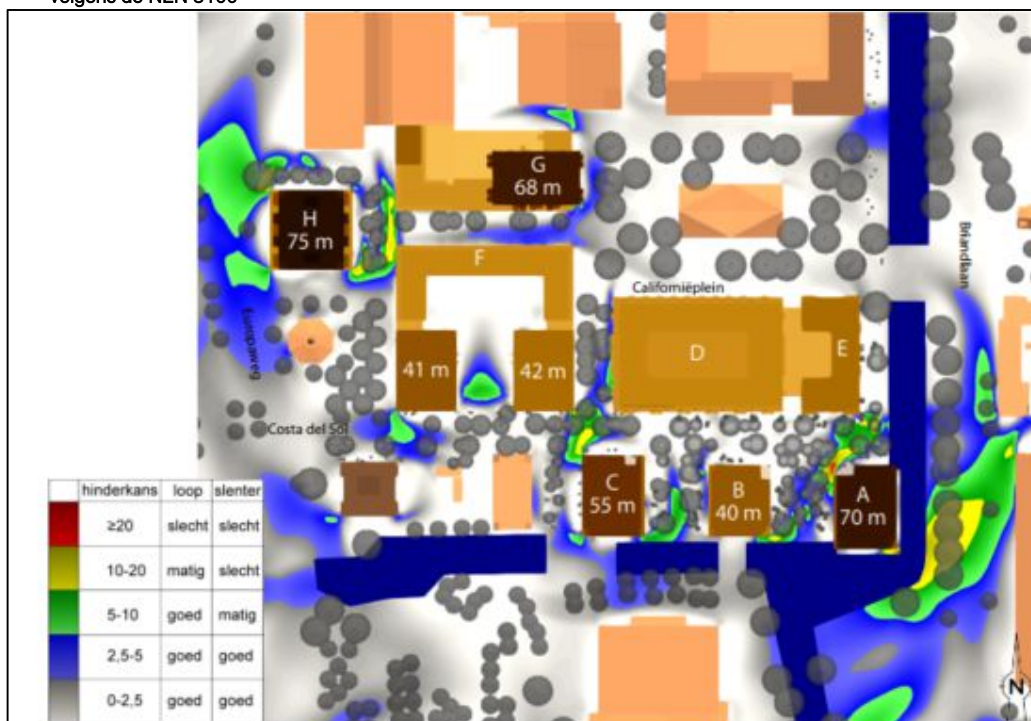
Voor de beoogde ontwikkeling is een windklimaatonderzoek uitgevoerd d.d. 18 juli 2022 (O 16396-6-RA). Vervolgens is een aanvullende notitie opgesteld d.d. 8 november 2022 (OO/MaV / O 16396-8-NO-001). Onderstaand worden de rapportages samenvattend weergegeven.

Windklimaatonderzoek d.d. 18 juli 2022

Peutz heeft onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkelingen in heel fase 2 op het windklimaat. Uit het onderzoek zijn de volgende resultaten gekomen:

- In de geplande situatie is rondom de geplande nieuwbouw overwegend een goed windklimaat te verwachten. In enkele aandachtsgebieden is sprake van een matig, en zeer lokaal slecht windklimaat.
- Aan de noordwesthoek van bouwdeel A is sprake van een matig tot zeer plaatselijk slecht windklimaat, lokaal met een beperkt risico op windgevaar. Geadviseerd wordt het gebied met een slecht windklimaat en een beperkt risico op windgevaar toegankelijk te maken.
- Ten zuidoosten van bouwdeel A, tussen bouwdelen C en F en ten oosten van bouwdeel H is tevens sprake van een matig (geel) windklimaat.
- Desgewenst kan het windklimaat lokaal worden verbeterd door het intensiveren van de geplande begroeiing. Hierbij is met name het toevoegen en verhogen van heesters op locaties met een hoge hinderkans effectief.
- Voor het plaatsen van gebouwentrees dient gestreefd te worden naar een hinderkans van lager dan 5%, hetgeen overeenkomt met een beoordeling goed voor het criterium slenteren. Indien een gebouwentree wordt geplaatst op een positie waar een hogere hinderkans is vastgesteld dienen lokale windafschermende maatregelen te worden toegepast, zoals schermen of het verdiepen van de entree in de gevel.

Figuur 32. Uitsnede windklimaat onderzoek Peutz, Het te verwachten windklimaat in de geplande bebouwingssituatie, beoordeeld volgens de NEN 8100

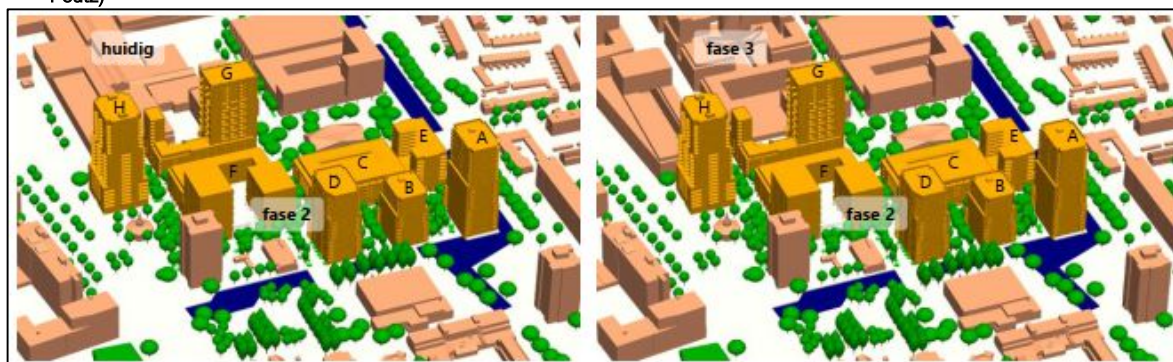


Notitie windklimaat d.d. 8 november 2022

Ten behoeve van de ontwikkeling van de geplande bebouwing in het omgevingsgebied is door Peutz onderzoek uitgevoerd naar het windklimaat. De rapportage van 8 november 2022 is bijgevoegd in de bijlagen bij voorliggende onderbouwing. De resultaten worden in deze paragraaf beschreven.

Voor dit onderzoek zijn twee situaties doorgerekend, namelijk de situatie wanneer fase 2 is gerealiseerd met de huidige omgevingsbebouwing, en de situatie waarbij fase 2 en 3 zijn gerealiseerd.

Figuur 33. Het 3D-model van fase 2 met de huidige omgevingsbebouwing (links), en fase 2 en 3 van de planontwikkeling (rechts) (bron: Peutz)



Het doel van het onderzoek was het vaststellen en beoordelen van het te verwachten windklimaat in de directe omgeving van de geplande bebouwing.

Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 *Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving*.

Fase 2

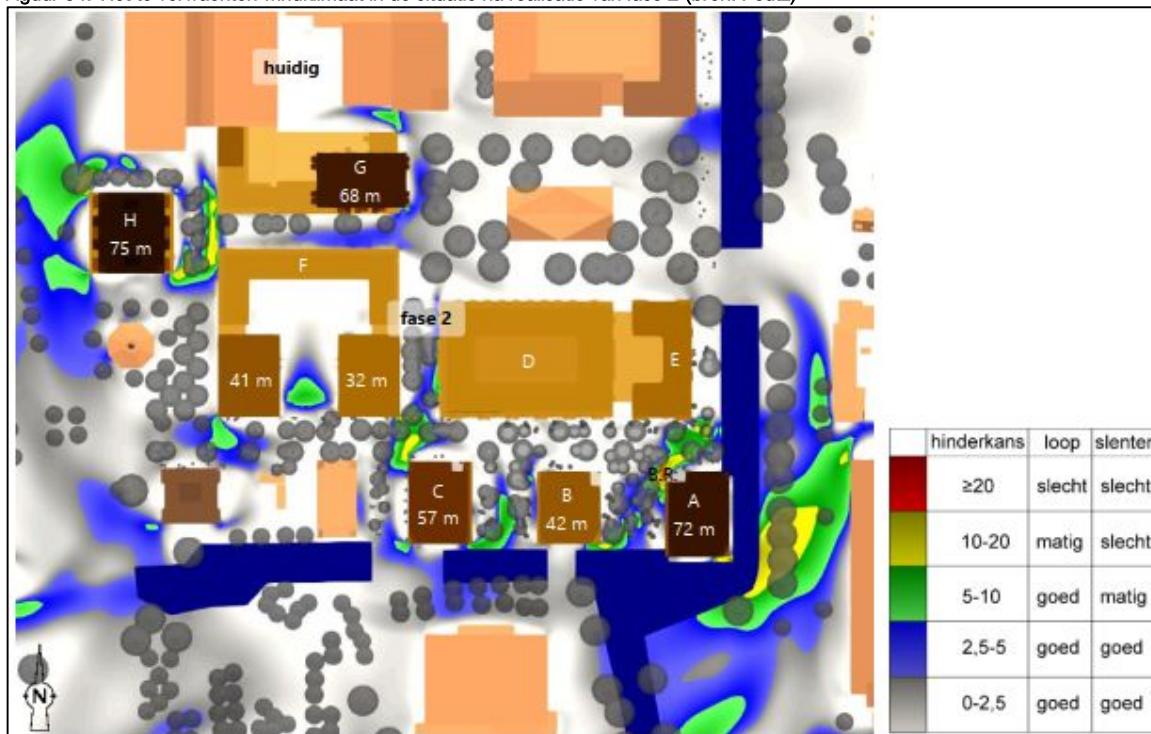
In fase 2 behoren de bouwblokken A tot en met E tot de ontwikkeling. In deze ruimtelijke onderbouwing worden daarom de resultaten die betrekking hebben op deze bouwblokken behandeld.

Uit de resultaten blijkt dat rond fase 2 van de geplande bebouwing overwegend een goed (grijs/ blauw/ groen) windklimaat voor het criterium doorlopen te verwachten is. In enkele aandachtsgebieden is sprake van een matig, en zeer lokaal slecht windklimaat. Deze situatie is een gevolg van de relatief open ligging van de geplande bebouwing ten opzichte van de dominante zuidwestenwind, en het ontbreken van laagbouw aan de torens waardoor de wind direct op het maaiveld terecht komt.

Aan de noordwesthoek van bouwblok A is sprake van een matig (geel) tot zeer plaatselijk slecht (rood) windklimaat met een beperkt risico op windgevaar. In de terreininrichting wordt hier rekening mee gehouden door het gebied met een slecht windklimaat en een beperkt risico op windgevaar ontoegankelijk te maken. Ten zuidoosten van bouwdeel A, ter plaatse van de Briandlaan, tussen bouwdelen C en F is tevens sprake van een matig (geel) windklimaat. Opgemerkt wordt dat in het gebied rond de geplande nieuwbouw nergens sprake is van windgevaar.

Binnen het plangebied is de geplande begroeiing meegenomen, waarbij de bomen circa 10 meter hoog zijn en de heesters circa 2 meter. Hiermee wordt uitgegaan van de uiteindelijke situatie na een bepaalde groeiperiode. Op plaatsen waar de bomen nodig zijn als windafschermende maatregel worden bij voorkeur redelijk volgroeide bomen (geen jonge aanplant) geplaatst. Waar de bomen minder noodzakelijk zijn voor het windklimaat kan wel jongere aanplant wordt geplaatst. Gedurende de groeiperiode zal tijdelijk sprake zijn van een hogere hinderkans. Er zal geen sprake zijn van windgevaar. Na aanplant zullen de bomen verder groeien, waardoor de effectiviteit van de begroeiing zal toenemen.

Figuur 34. Het te verwachten windklimaat in de situatie na realisatie van fase 2 (bron: Peutz)



4.19.4 Conclusie

Het aspect windhinder vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.20 (VORMVRIJE) M.E.R-BEOORDELING

4.20.1 Algemeen

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

In bijlage D worden in kolom 2 drempelwaarden gegeven. Indien een ontwikkeling boven de drempelwaarden uitkomt, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Op het moment dat een ontwikkeling genoemd staat in bijlage D, maar onder de drempelwaarden valt, dient te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling vindt plaats middels de zogeheten 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Sinds 16 mei 2017 dient het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen teneinde vast te stellen of voor een ruimtelijke ontwikkeling kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hiertoe dient een aanmeldnotitie te worden opgesteld door de initiatiefnemer. Dit volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU.

4.20.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van circa 569 woningen. Een dergelijke ontwikkeling kan niet worden getypeerd als stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. Een stedelijk ontwikkelingsproject staat genoemd in bijlage D, onderdeel D11.2 en is m.e.r.-beoordelingsplichtig wanneer het betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Onderhavige ontwikkeling valt daarmee ruim onder de drempelwaarden. Er geldt geen directe m.e.r.-beoordelingsplicht, een vormvrije m.e.r.-beoordeling is wel noodzakelijk. Indien hieruit blijkt dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet kunnen worden uitgesloten, geldt alsnog een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Aanmeldnotitie en m.e.r.-beoordelingsbesluit

Ten behoeve van de ontwikkeling is een aanmeldnotitie opgesteld. De aanmeldnotitie met daarin opgenomen de vormvrije m.e.r.-beoordeling is als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd. Op basis van de aanmeldnotitie neemt het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit.

5 BESCHRIJVING UITVOERBAARHEID

5.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het project wordt door initiatiefnemer uitgevoerd. De kosten in verband met de realisatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Er is geen aanleiding om aan de economische haalbaarheid van het plan te twijfelen.

Ten behoeve van de herontwikkeling aan het Californiëplein in Haarlem is een overeenkomst gesloten tussen Gemeente Haarlem en Variant Vastgoed B.V. Hierin wordt overeengekomen dat op het moment er sprake is van planschade, voortvloeiend uit voorliggende planologische mutatie, deze schade in zijn geheel ten laste komt aan initiatiefnemer.

5.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.2.1 Participatie

Voorafgaand aan de indiening van de omgevingsvergunning is het SPvE vastgesteld. Het ontwerp van het SPvE heeft gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen van 23 februari 2022 tot en met 6 april 2022. Er zijn in totaal 9 inspraakreacties ingediend. De inspraakreacties hebben geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het SPvE.

Naast de terinzagelegging zijn in elke wijk van Schalkwijk en in het winkelcentrum Schalkwijk inloopbijeenkomsten georganiseerd voor o.a. de wijkraden, eigenaren, ondernemers, bewoners en andere belangstellenden.

5.2.2 Planologische procedure

Voor deze ontwikkeling wordt de uitgebreide planologische procedure doorlopen. Op basis van de Coördinatieverordening gemeente Haarlem is het voornemen om de omgevingsvergunningsprocedure te coördineren met een hogere waardenbesluit. Op basis van de coördinatieregeling staat na verlening direct beroep bij de Raad van State. Na bekendmaking ligt het besluit gedurende 6 weken ter inzage en kunnen belanghebbenden beroep instellen.

Met bovenstaande procedures wordt de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

6 CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID

De initiatiefnemer heeft als doel om vijf woontorens en circa 2.300 m² b.v.o. aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen te realiseren, waaronder bijvoorbeeld (commerciële-) sportfuncties met sport gerelateerde ondergeschikte horecafuncties, culturele functies, zakelijke functies en kantoren, publieke- en/of overheidsgerelateerde functies, (commerciële en/of maatschappelijke) dienstverlenende functies of kleinschalige bedrijvigheid, uitgezonderd detailhandel en zelfstandige horeca. Voor deze ontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen. De planologische procedure wordt aan de hand van een omgevingsvergunning doorlopen. Middels voorliggende rapportage is het project gemotiveerd aan relevante beleidskaders en omgevingsaspecten.

Tevens is de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan de diverse omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor voorgenomen ontwikkeling. De ruimtelijke en functionele inpasbaarheid is daarmee gewaarborgd.