

Ruimtelijke onderbouwning

Project	<i>Toekanweg 7 te Haarlem</i>
Status	<i>Versie 2.1</i>
Projectnummer	<i>20148</i>
Kenmerk	<i>20148.01</i>
Datum	<i>13 april 2023</i>
Auteur	<i>K. van Duijn MSc</i>
Controle	<i>drs. I.M. Dias</i>



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	Projectbeschrijving	6
2.1	Projectlocatie	6
2.2	Toekomstige situatie	7
2.3	Stedenbouwkundig plan	11
2.4	Vigerend bestemmingsplan	21
3	Ruimtelijk beleid	25
3.1	Rijksbeleid	25
3.2	Provinciaal beleid	27
3.3	Regionaal beleid	30
3.4	Gemeentelijk beleid	31
4	Omgevingsaspecten	43
4.1	Motivering behoefte / Ladder voor duurzame verstedelijking	43
4.2	Hoogbouw Effect Rapportage (HER)	44
4.3	Archeologie	46
4.4	Cultuurhistorie	49
4.5	Bedrijven en milieuzonering	50
4.6	Bezonning	53
4.7	Bodem	54
4.8	Duurzaamheid	55
4.9	Externe veiligheid	58
4.10	Geluid	62
4.11	Groen	64
4.12	Hoogspanning	69
4.13	Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)	70
4.14	Luchtkwaliteit	71
4.15	Natuur	73
4.16	Verkeer en parkeren	75
4.17	Water	84
4.18	Windhinder	90
4.19	(Vormvrije) m.e.r.-beoordeling	96
5	Beschrijving uitvoerbaarheid	97
5.1	Economische uitvoerbaarheid	97
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	97
6	Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	100

Bijlagen

1	Stedenbouwkundig plan, OZ architecten, 2023
2	Hoogbouw Effect Rapportage, Mees Ruimte & Milieu, 2023
3	Archeologisch bureauonderzoek, Transect, 2022
4	Archeologisch veldonderzoek, Transect, 2023

- 5 Bezonningsstudie, Peutz, 2021
- 6 Verkennend bodemonderzoek, CRUX, 2022
- 7 Externe veiligheid, Prevent, 2023
- 8 Akoestisch onderzoek, Wolf en Dikken, 2023
- 9 Advies hogere waarden, Wolf en Dikken, 2023
- 10 Bomen effect analyse, Pius Floris, 2022
- 11 Quicksan flora en fauna, Dresmé & Van der Valk, 2022
- 12 Nader onderzoek vleermuizen, Dresmé & Van der Valk, 2022
- 13 Stikstofberekening, Aqua-Terra Nova, 2023
- 14 Mobiliteitsonderzoek, Goudappel, 2023
- 15 Memo watercompensatie, Van Rossum, 2023
- 16 Windhinder, Peutz, 2023
- 17 Aanmeldnotitie m.e.r., Mees Ruimte & Milieu, 2023

1 INLEIDING

In opdracht van Schonenvaert B.V. heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de gewenste ontwikkeling van een nieuw woongebouw ter plaatse van de Toekanweg 7 te Haarlem. Ten behoeve van deze ontwikkeling zijn in de afgelopen jaren een gebiedsvisie, startnotitie, stedenbouwkundig plan van eisen (SPvE) en een stedenbouwkundig plan opgesteld door, en samen met de gemeente 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 PROJECTBESCHRIJVING

2.1 PROJECTLOCATIE

De projectlocatie is gelegen aan de Toekanweg 7, ligt aan de kop van de Europaweg (nabij de aansluiting Schipholweg) en maakt onderdeel uit van de noordelijke entree van Schalkwijk. Ten westen van de locatie liggen, afgescheiden door de Europalaan, nog een aantal kantoorpanden. Daarachter stroomt de Spaarne en ligt de brug die de N205 verder de stad in leidt. Ten noorden liggen aan de overzijde van de Schipholweg meerlaagse woningen welke in de komende jaren vernieuwd worden. Ten oosten van de projectlocatie ligt het Van der Valk hotel waarachter het Haarlem college gelegen is. In het zuiden, ligt de overige bebouwing van de Europawijk met haar rechtlijnige wegenpatroon en grotere bouwvolumes aan appartementencomplexen, kantoorgebouwen, grootschalige bedrijven en galerijflats, afgewisseld met kleinschalige woonbuurten. Op de projectlocatie zelf is in de huidige situatie een kantoorpand van Rijkswaterstaat gevestigd van zeven bouwlagen. De rijkswaterstaatsambtenaren gaan dit gebouw verlaten. De huidige uitstraling van de locatie geeft geen herkenbare entree aan Schalkwijk.

Langs de gehele Schipholweg is de afgelopen jaren de bebouwing de hoogte ingegaan. De beoogde ontwikkeling aan de Toekanweg sluit aan op de hoogbouwcorridor gevormd door meerlaagse bebouwing langs de Schipholweg. De achtergelegen woongebieden worden door de deze meerlaagse bouw afgeschermd van de Schipholweg. Afscherming van de woongebieden is gewenst gezien de drukte in gevolg van de aansluiting op de snelweg A9.

De locatie kenmerkt zich door een ligging ten opzichte van twee grote ontwikkelingen en het nieuwe OV-knooppunt voor de stad: Haarlem Nieuw-Zuid. Tezamen met de locaties Schipholpoort en Schipholweg 1 vormt het plangebied een nieuw stedelijk ensemble.

Figuur 1. Luchtfoto projectlocatie (bron: QGIS, eigen bewerking).



2.2 TOEKOMSTIGE SITUATIE

2.2.1 Achtergrond

Startnotitie

Voor het project aan de Toekanweg 7 is op 19 december 2019 de startnotitie vastgesteld door de gemeenteraad, waarin randvoorwaarden zijn vastgelegd voor verdere ontwikkeling. Hiermee is globaal een aanzet gegeven voor het opstellen van nadere regels die in een SPvE, stedenbouwkundig plan en uiteindelijk in een omgevingsplan worden vastgelegd. De startnotitie heeft de basis gevormd voor voorliggende ontwikkeling.

2.2.2 Stedenbouwkundig Programma van Eisen Haarlem Nieuw Zuid

Op 1 juli 2021 is het stedenbouwkundig programma van eisen vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlem. Het SPvE heeft betrekking op het gebied nabij de kruising van de Schipholweg en Europaweg waarbij het geldt als stedenbouwkundig toetsingskader voor beoogde nieuwbouw op de volgende adressen:

- Toekanweg 7
- Schipholpoort 40-70
- Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17 t/m 45 (oneven)

Het SPvE bevat een visie voor het te ontwikkelen plangebied voorzien van een integraal toetsingskader, waaraan initiatieven moeten voldoen met het oog op een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. Er worden randvoorwaarden gesteld aan mobiliteit, woningbouw, economische functies en voorzieningen, groen, ecologie, duurzaamheid, klimaatadaptatie en circulariteit en architectonische beeldkwaliteit. Het SPvE brengt als toetsingskader samenhang aan tussen de individuele projecten en is het uitgangspunt voor de verdere samenwerking tussen de drie betrokken initiatiefnemers en de gemeente. Er zijn ook ambities geformuleerd voor een toekomstige herinrichting van de openbare ruimte, die meegenomen worden in de projecten voor de mobiliteitshub en herinrichting van de Europaweg.

In het onderdeel met betrekking tot de beeldkwaliteit is de ambitie opgenomen dat de architectuur het hoogstedelijk karakter van de locatie versterkt. Daarbij vormt de locatie op het niveau van de stad een aantrekkelijk beeld aan de stadshorizon. Langs het Spaarne en vanuit de binnenstad is de hoogbouw van verre te zien. Een herkenbaar punt, dat de oriëntatie op de stad versterkt.

De ontwikkelingen op de genoemde adressen 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.

Het SPvE bestaat grofweg uit drie delen: het ruimtelijk kader, beeldkwaliteit en een spelregelkaart en maatwerkafspraken per locatie. In de navolgende paragrafen worden deze globaal weergegeven.

2.2.2.1 Ruimtelijk kader

Het ruimtelijk kader uit het SPvE is opgedeeld in de volgende aspecten:

1. Stedenbouw
2. Openbare ruimte
3. Groen
4. Programma
5. Duurzaamheid
6. Omgeving en gezondheid

1. Stedenbouw

Het gebied krijgt een impuls door het realiseren van een hoogbouwcluster. De hoogbouw is een fysieke manifestatie van de moderne stad als tegenhanger van de kleinschalige oude stad. Voor de projectlocatie

geldt dat een afronding van de deels bestaande bouwblokken met daarop meerdere hoogbouwaccenten gewenst is. De rooilijnen vormen strakke lijnen en een voortzetting van de bestaande bebouwing. De hoogbouw is duidelijk, onderscheidend en positief aanwezig in het gebied. Hiervoor moet wel een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) worden opgesteld. Vanaf verschillende plekken binnen en buiten de stad ontstaat zicht op het toekomstige ensemble. Het componeren hiervan luistert nauw en gebeurt in samenhang en aan de hand van belangrijke zichtlijnen. Een compositie waarbij een opgaande lijn wordt opgezocht langs de Schipholweg is het uitgangspunt. De overgang naar de achterliggende laagbouwbuurt (Slachthuisbuurt) verloopt via een tussenschaal: de bebouwing bestaat uit maximaal viert tot vijf lagen.

2. Openbare ruimte

De ambitie van het ontwikkelen van een succesvolle openbare ruimte worden samengevat in een ambitieweb met zes thema's: • identiteit/placemaking • verblijfskwaliteit • mobiliteit • klimaatadaptatie • flora en fauna • bodem en ondergrond.

3. Groen

Er liggen een aantal generieke groenopgaven voor het gehele gebied aangezien het nu vooral een versteend gebied is zonder waardevol groen. De herinrichting van het openbare gebied en de te realiseren nieuwbouw biedt kansen voor vergroening en het realiseren van een groene leefomgeving. Er is geïnventariseerd welk groen nu aanwezig is, wat er verdwijnt en welke bomen vervangen moeten worden. Het SPvE geeft ambities mee voor de toekomstige inrichting van de openbare ruimte. Op de kavel van Schonevaart (Toekanweg 7) ligt een grote waterpartij. De waterpartij blijft behouden maar krijgt als gevolg van de ontwikkeling een andere plek op het terrein en wordt middels een nieuw aan te leggen open watergang verbonden met de boezem. Er komen planten, struiken en kleine bomen in de tuin en op de groene daken die biodiversiteit stimuleren. Er worden planten gekozen waar insecten en vogels graag in huizen. Mogelijk kunnen bijenkorven of insectenkasten worden neergezet. Aan de gevels van het gebouw komen voorzieningen voor vleermuisverblijven. Ecologisch onderzoek moet uitwijzen of de ecologische waarden behouden of versterkt kunnen worden. Er moet aandacht zijn voor klimaatadaptief bouwen en inrichten van de openbare ruimte door onder andere oplossingen te bieden voor het bergen van water en het tegengaan van hittestress.

4. Programma

Naast woningbouw is ook het commerciële programma belangrijk om een gewenst hoog stedelijk gemengd gebied te realiseren. Er is behoefte aan een duidelijke programmatische laag. Hiervoor wordt een gebiedsconcept opgesteld (zie ook paragraaf 3.4.9). In elk geval worden verschillende eisen gesteld aan het niet-woonprogramma. Dit betreft onder andere dat het project bij moet dragen aan het verhogen van de leefbaarheid in het gebied, er minimaal twee plintlagen van het gebouw gereserveerd zijn voor niet-woonfuncties, de programmatische invulling richt zich op zowel lokale/verzorgende functies als ook op bovenregionale aantrekkingskracht en er moet een duidelijke relatie ontstaan met het OV-knooppunt. Het niet-woonprogramma wordt kwalitatief getoetst aan de volgende uitgangspunten:

- draagt bij aan de levendigheid van het gebied;
- is openbaar toegankelijkheid
- draagt bij aan het toevoegen van werkgelegenheid
- draagt bij aan de gewenste mobiliteitstransitie
- draagt bij aan het gebiedsconcept

5. Duurzaamheid

De Haarlemse duurzaamheidsambities zijn onderverdeeld in de volgende thema's:

- Mobiliteit: er wordt gewoond en gewerkt naast een moderne mobiliteitshub, de hoeveelheid asfalt mag niet toenemen, er komen goede fietsverbindingen en een mobiliteitsplan stimuleert bewoners en werknemers om af te zien van het gebruik en bezit van een eigen auto.
- Klimaatadaptatie: overtollig hemelwater moet worden afgekoppeld van het gemengde riool, wateroverlast moet voorkomen worden en maatregelen tegen hittestress moeten genomen worden om opwarming van het stedelijk gebied te verminderen.
- Circulariteit: circulair bouwen en slopen wordt gestimuleerd

- Energie en warmte: er wordt in ieder geval voldaan aan de BENG-eisen en mogelijk aan energieneutrale plannen.
- Projectsamenwerkend: Op de kavel van Schonenvaert ligt een grote waterpartij. Deze wordt met een nieuw aan te leggen open watergang verbonden met de boezem. De planten, struiken en kleine bomen in de tuin en op de groene daken stimuleren biodiversiteit. Er worden planten gekozen waar insecten en vogels graag in huizen. Mogelijk plaatsen we bijenkorven of insectenkasten. Aan de gevels van het gebouw komen voorzieningen voor vleermuisverblijven. Het gebouw wordt flexibel in te delen. Hierdoor is gegarandeerd dat in de toekomst verschillende functies en alternatieve indelingen mogelijk zijn.

6. Omgeving en gezondheid

Hier vallen de diverse omgevingsaspecten onder, te weten:

- Parkeren: in het SPvE zijn maatwerk parkeernormen opgenomen die horen bij een dergelijke gebiedsontwikkeling
- Geluid: er moet voldaan worden aan het gemeentelijke geluidsbeleid
- Luchtkwaliteit en stikstof: hier gelden de wettelijke normen voor
- Externe veiligheid en explosieven: hier gelden de wettelijke normen voor
- Magneetvelden: het effect van magneetvelden moet meegewogen worden bij het bepalen van de transformatorhuisjes
- Afvalinzameling: in de openbare ruimte worden de grondstoffen centraal ingezameld, met inachtneming van de gemeentelijke randvoorwaarden
- Bezonnig en windhinder: voldaan moet worden aan de lichte TNO-norm ten aanzien van bezonnig. Voor wind is het uitgangspunt dat een goed windklimaat in de openbare ruimte en op verblijfsplekken kan worden gerealiseerd op basis van de NEN-8100 norm.

2.2.2.2 Beeldkwaliteit

In het SPvE is een beeldkwaliteitsparagraaf opgesteld die als doel heeft de kwaliteit en sfeer van de architectuur en inrichting van de openbare ruimte vast te leggen als toetsingskader. Als ambitie voor de beeldkwaliteit geldt dat de architectuur het hoogstedelijk karakter van de plek versterkt. De architectuur bepaalt in grote mate het aanzicht van de plek. Het geheel bepaalt in belangrijke mate de ruimtelijke beleving. Concreet heeft bebouwing in het gebied een royale uitstraling die uitnodigt tot een bezoek en het verblijven in de aansluitende openbare ruimte. Gebouwen zijn markant en karakteristiek voor de plek. Het geheel straalt harmonie uit, maar is nooit saai. Er is sprake van een gebalanceerd geheel met aansprekende diversiteit zonder schreeuwerig te zijn. Om dit te bereiken zijn een aantal basisprincipes opgenomen over de alzijdigheid, de plinten, de gevel beëindiging van de bovenbouw, materiaal- en kleurgebruik, buitenruimte en galerijen en het nachtbeeld van de nieuwbouw. Voor Toekanweg 7 zijn specifieke beeldkwaliteitseisen gesteld.

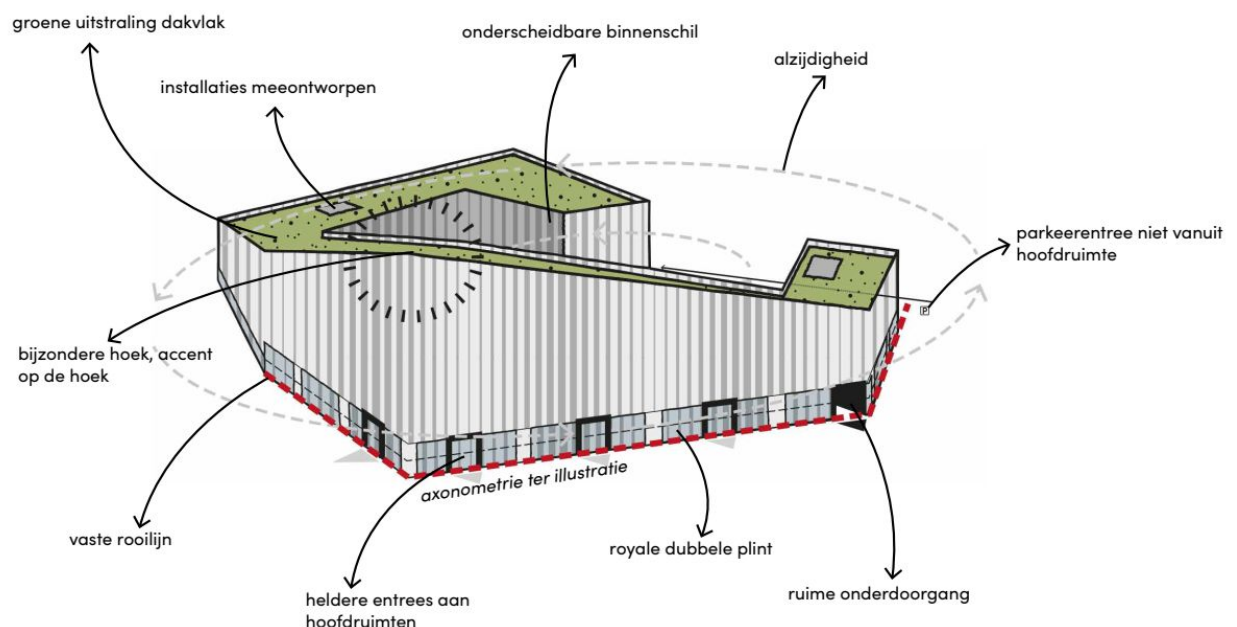
Toekanweg 7

Locatie Schonenvaert vormt de beëindiging van de doorlopende zuidelijk wand van Schipholweg in westelijke richting. Een alzijdig aantrekkelijk stedelijk blok met een hoge sculpturale waarde. Het gebouw kondigt zowel het begin van de Europaweg aan als de opmaat naar de hogere delen van het hoogbouwcluster richting Spaarne. Het ontwerp vertegenwoordigt het stedelijk blok en sluit aan op de bestaande nieuwbouw langs de Schipholweg. Bijzonder aan het stadsblok met verschillende hoogten zijn de zichtbaarheid van de binnenzijde en de prominente aanwezigheid van het dakvlak als vijfde gevel.

- het gebouw wordt als krachtige sculptuur als een alzijdig geheel ontworpen
- een prominent vormgegeven hoek aan de Schipholweg/Europaweg
- vanwege de relatie met het aangrenzende openbaar gebied gelden uitsluitend de regels die worden toegepast op onderbouwen voor het gehele gebouw
- het gebouw bestaat per zijde (binnen- en buitenzijde) uit één hoofdmateriaal met variatie op detailniveau
- het daklandschap is als vijfde gevel onderdeel van de architectuur en heeft een grotendeels groene uitstraling

- onderdoorgangen zijn minimaal twee lagen hoog, kennen een doorlopende plint en hebben een lichte uitstraling
- er wordt voor de gelaagdheid zichtbaar onderscheid gemaakt in de uitstraling tussen binnen- en buitenzijde van het blok
- de gevels van de binnenzijde worden behandeld als voorgevels
- dichte plinten zijn niet toegestaan
- verdiepte parkeervoorzieningen komen maximaal 1,20 meter boven maaiveld uit ter hoogte van de buitengevel
- het is niet toegestaan het aangrenzende maaiveld te verhogen om parkeervoorzieningen aan het oog te onttrekken langs de Schipholweg en Europaweg
- elk naar de openbare ruimte toe gericht gevelvlak heeft een entree tot ofwel de plint en/of de woonfunctie
- installaties op het dak zijn ofwel niet zichtbaar vanuit de openbare ruimte of zijn integraal in de architectuur meeontworpen en versterken de uitstraling van het dakvlak
- parkeervoorzieningen worden ontsloten vanaf de Toekanweg
- entrees van parkeervoorzieningen worden prominent vormgegeven met dezelfde uitstraling van hoofdentrees tot de woonfunctie
- fietsenstallingen in de plint zijn alleen toegestaan in combinatie met een andere functie die pal aan de straatkant wordt geplaatst
- aandacht voor de verlichting van het zichtbare deel van fietsenstallingen in het gebouw
- de architectuur van het stadsblok sluit aan bij de tegenovergelegen ontwikkeling van de Schipholpoort; tezamen vormen zij de wanden van de entree van de Europaweg
- de architectuur reageert op het pocketpleintje wat ontstaat door de terugliggende rooilijn aan de Schipholweg als onderdeel van de route naar de Slachthuisbuurt en als betekenis aan het dwaalmilieu

Dit is vertaald naar de volgende schets voor de Toekanweg 7



2.2.2.3 Spelregelkaart en maatwerkafspraken

In de bijlage van het SPvE is per ontwikkellocatie een spelregelkaart opgenomen en zijn maatwerkafspraken weergegeven. Op deze spelregelkaart zijn de bouwmassa's en bouwlagen weergegeven van de te realiseren nieuwbouw.



De volgende maatwerkafspraken ten aanzien van het woonprogramma zijn gemaakt voor de ontwikkeling van Schonenvaert (Toekanweg):

Er komen totaal circa 730 appartementen (huur) waarvan 40% sociale huur, 40% midden en 20% overig. De oppervlaktes variëren tussen circa 24 m² en 70 m². Woningen groter dan 70m² zijn niet uitgesloten. Hierdoor komen er mogelijk ook woningen die andere doelgroepen aanspreken. Er worden 15 woningen beschikbaar gemaakt voor begeleid wonen of zorg wonen (zie Startnotitie toekanweg 7). De woningen worden voorzien van een hoog service niveau. Dit is terug te zien in de relatief hoge servicekosten. De appartementen zijn met name geschikt voor 1- en 2-persoonshuishoudens van circa 20 tot 35 jaar. Het project richt zich op een jonge stedelijke doelgroep zoals studenten en young urban professionals. Er komen gemeenschappelijke voorzieningen, zoals een lounge, werkruimte, fitness, dakterras, wasserette en ruimtes die te gebruiken zijn voor etentjes en feesten.

2.2.2.4 Conclusie en toets

Het SPvE faciliteert en stimuleert de ontwikkeling aan de Toekanweg door op diverse aspecten aan te geven wat de ambities zijn en aan welke randvoorwaarden voldaan moet worden. Door initiatiefnemer is een stedenbouwkundig plan opgesteld op basis van het vastgestelde SPvE. In de volgende paragraaf worden al diverse aspecten uit het ruimtelijk kader en beeldkwaliteitskader getoetst. De aspecten Groen, Duurzaamheid, Omgeving en gezondheid (waarbinnen de diverse omgevingsaspecten aanwezig zijn) zijn in hoofdstuk 4 van deze ruimtelijke onderbouwing per aspect terug te vinden.

2.3 STEDENBOUWKUNDIG PLAN

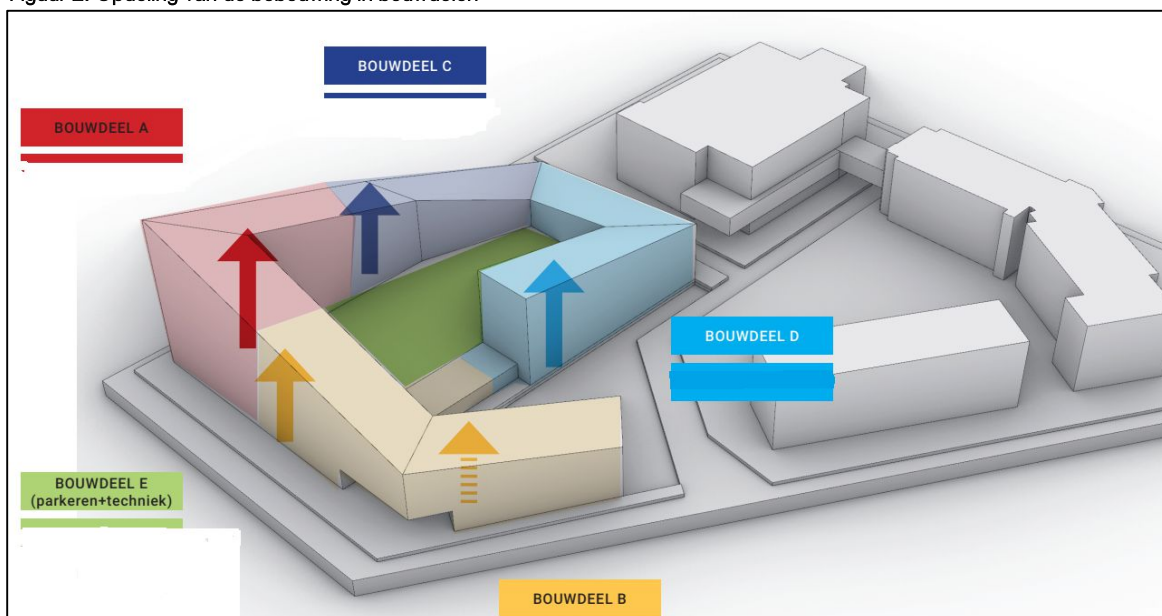
Door OZ Architecten het stedenbouwkundig plan voor Schonenvaert opgesteld (zie bijlage 1). In het stedenbouwkundig plan wordt ingegaan op de visie achter het ontwerp, de vorm van het gebouw, de relatie met de omliggende openbare ruimte, het programma, duurzaamheidsaspecten en de beeldkwaliteit.

De uitwerking van het stedenbouwkundig plan voor Toekanweg 7 sluit aan op het vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (SPvE) zoals in voorgaande paragraaf behandeld. In de navolgende paragraaf komen programma, massa en maatvoering, openbare ruimte, buitenruimte en duurzaamheid aan bod.

2.3.1 Programma

Het doel is het huidige gebouw te slopen en een nieuw wooncomplex te realiseren. De woningtypes van Schonenvaert zijn gericht op middeninkomens, starters op de woningmarkt, maar ook op bewoners die een tweede stap in hun wooncarrière willen maken. Met het wooncomplex worden circa 823 compacte nieuwe huurwoningen en circa 5.014 m² aan commerciële voorzieningen toegevoegd in dit deel van Haarlem. Daarnaast worden maximaal 218 parkeerplaatsen gerealiseerd. De voorzieningen zijn (deels) ook toegankelijk voor buurtbewoners. Het plan richt zich op een jong stedelijke doelgroep die in Haarlem moeilijk een woning kan vinden. De woningen worden in vier bouwdelen onderverdeeld.

Figuur 2. Opdeling van de bebouwing in bouwdelen



Meer specifiek ziet het woonprogramma en de verhouding ten opzichte van het aantal m² bvo er als volgt uit:

Figuur 3. Programma Toekanweg 7.

Programma Schonenvaert		
Wonen		Aantal
<i>Sociaal</i>		280 (ca. 35%)
<i>Middelduur</i>	49% middelduur laag: 183	374 (ca. 45%)
	51 % middelduur hoog: 191	
<i>Vrije sector</i>		169 (ca. 20%)
Totaal		823
Niet-woonfuncties		5.014 m ² bvo
Parkeren	Gebouwde parkeervoorziening	218 parkeerplekken

In totaal komen er 823 woningen met de volgende woningdifferentiatie:

- Sociaal ca. 35% = 280 woningen
- Middenhuur ca. 45% = 374 woningen waarvan 183 middenhuur laag en 191 middenhuur hoog
- Vrije sector ca. 20% = 169 woningen

Het woonprogramma is na vaststelling van het SPvE gewijzigd, zonder dat de uitgangspunten verlaten zijn. In het bouwplan worden tenminste evenveel sociale en middeldure huurwoningen gerealiseerd als eerder overeengekomen in de anterieure overeenkomst, gebaseerd op het SPvE, te weten minimaal 280 sociale huurwoningen, minimaal 183 lage middeldure huurwoningen en 96 hoge middeldure huurwoningen. Hier wordt dus aan voldaan.

Een dergelijke ontwikkeling met gedifferentieerd woonprogramma zorgt voor een gemengd stuk stad waarbij verschillende groepen met elkaar in aanraking komen. Daarbij zetten we in op het bestrijden van ongelijkheid en aansluiting bij de behoefte van bewoners. Deze verschillende groepen hebben echter wel veel met elkaar gemeen. Ze maken graag onderdeel uit van een bruisende en hechte community waar je je eigen ding kan doen, ontzorgd wordt en in aanraking komt met anderen. Daarbij staat de flexibiliteit en duurzaamheid van de woningen centraal. De aanvullende voorzieningen van het woonprogramma zijn er om het leven van de eindgebruikers makkelijk en comfortabel te maken. Door mee te denken in de wensen en behoeften van de bewoners kunnen we gebruikers voorzien in functies op maat om zo het wooncomfort verder uit te breiden. Deze programma-onderdelen bestaan onder andere uit een spullenbibliotheek, een pakketjesmuur voor bewoners en andere gebruikers en faciliteiten als een wasbar, sportvoorzieningen etc. Ook zorgen de aanvullende voorzieningen voor ontmoeting tussen de doelgroepen. Deze mensen ontmoeten elkaar in de publieke binnentuinen, de gemeenschappelijke daktuinen of in de plint. Het woonprogramma speelt ook specifiek in op een doelgroep die het momenteel moeilijk heeft op de woningmarkt. Starters en studenten vinden nu steeds lastiger een geschikte woning in een fijne omgeving. Met dit project willen we juist ook deze doelgroep bedienen.

Voor het niet-wonen programma, de commerciële functies, wordt aangesloten bij het Ambitiedocument knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. De focus ligt voornamelijk op een flex-werkconcept en aanverwante voorzieningen zoals ondersteunende horeca, detailhandel, hospitality en ontspannen. Dit ambitiedocument is opgesteld in samenwerking met de diverse stakeholders in het gebied om te komen tot een evenwichtige verdeling van niet-woonfuncties rondom het knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Hierbij zijn de ontwikkelingen van Schipholweg 1, Schipholpoort en Toekanweg 7 in meegenomen. Het Ambitiedocument is vertaald naar een Gebiedsconvenant waarin concrete inhoudelijke- en procesafspraken tussen onder andere gemeente en ontwikkelaars zijn vastgelegd. Deze worden geborgd in de op 20 juli 2022 ondertekende anterieure overeenkomsten tussen gemeente en ontwikkelaars welke samen met het ondertekende Ambitiedocument en Gebiedsconvenant worden aangeboden aan het college van B&W.

Voor de locatie Toekanweg is gekozen voor het gebiedsconcept Business Ecology:

Een Business Ecology is een interactie milieu: dit zijn gemengde hoogstedelijke gebieden waar wonen, werken en stedelijke voorzieningen gemixt zijn en waar de verblijfswaarde (o.a. pleinen en parken) zeer hoog is. Een Business Ecology gaat nog een stap verder. Naast de voordelen van een interactiemilieu is er in een Business Ecology sprake van een mini-ecosysteem tussen de ondernemers onderling. In dit ecosysteem zitten ondernemingen van verschillende grote (van start-ups tot scale-ups) die elk in andere fases van hun ontwikkeling zitten. Door uitwisseling van kennis in de vorm van adviseurs/mentors of dienstverlening en kapitaal in de vorm van investeringen of leningen zijn jonge bedrijven in staat om door te groeien, terwijl deze jonge bedrijven ook als interessant investeringsobject of spin-off gelden voor de gevestigde orde. Op deze manier ontstaan er ook weer nieuwe ondernemingen en ideeën.

Gebiedsconcept Business Ecology

- Schonenvaert maakt ruimtelijk en programmatisch onderdeel uit van de bouwsteen 'Business Ecology' en stelt haar niet-woonprogramma ondermeer ten dienste van een flex-werkconcept en aanverwante publiek toegankelijke voorzieningen.

- Het programma in de plintlagen wordt zoveel als mogelijk publiek toegankelijk en krijgt een publieke uitstraling behoudens noodzakelijke voorzieningen (niet zijnde privé fietsenstallingen en woningbergingen).
- Niet-woonprogramma dat zich enkel richt op bewoners en geen toegevoegde waarde heeft voor andere gebruikers van het gebouw en/of het werkconcept worden op de begane grond zoveel mogelijk vermeden. Diensten die zich specifiek richten op bewoners hebben bij voorkeur een dubbelfunctie voor de buurt en/of andere bezoekers van het gebouw.
- De programmering van het werkconcept in Schonenvaert functioneert aanvullend op de reeds aanwezige type werkvoorzieningen die door het vd Valk Hotel worden aangeboden.
- Schonenvaert kan daarmee als tegenhanger van het meer zakelijke, formele en grootschalige karakter van het vd Valk Hotel complementair zijn door als kleinschaligere werk- en ontmoetingsplek te richten op meer informele, kennisintensieve en creatievere bedrijven en zelfstandige ondernemers.
- Omdat de business ecology zich onderscheidt door in het bijzonder ruimte te bieden aan start-ups en scale-ups (betaalbare, kleine werkruimtes) dienen de commercieel verhuurbare werkruimtes in omvang (ca. 20 m² t/m 200 m²) aan te sluiten op dit profiel.
- Horeca in Schonenvaert staat niet op zichzelf maar in dienst van het werkconcept. Het functioneert complementair aan de reeds aanwezige horeca in de omgeving van Schonenvaert, heeft een open karakter, presenteert zich aan de openbare ruimte en is belangrijk voor het samenbrengen van de verschillende type werkers, bewoners en bezoekers.
- Het plintprogramma van Schonenvaert, onderverdeeld in verschillende gebouwdelen, functioneert zoveel mogelijk als één geheel. Functies als werkplekken, ondersteunende voorzieningen (detailhandel/horeca/sport/hospitality/ontspannen) en ontmoetingsruimtes maken onderdeel uit van hetzelfde concept waarbij het opdelen van entrees voor verschillende programma-onderdelen zoveel mogelijk wordt vermeden.

Openbaar toegankelijk niet woonprogramma

De publieke voorzieningen brengen verschillende gebruikers bij elkaar. De semipublieke groene binnentuin, de daken voor bewoners en de andere initiatieven vormen het hart van het plan. De verschillende onderdelen zijn, op hun eigen manier, speels ingericht en dagen daarbij uit voor persoonlijke ontwikkeling. De groene binnentuin is voor bewoners en bezoekers een groene oase te midden van de bebouwde omgeving. De daktuinen zijn primair voor de woonprogramma's van de verschillende gebouwdelen. Hier ontmoeten bewoners elkaar en kunnen ze, door middel van een persoonlijke touch, invulling geven aan deze daktuinen. De daktuinen en de binnentuin zorgen voor rust door de groene uitstraling en bieden ook ruimte voor sport en beweging. Daarmee draagt het bij aan een gezonde en vitale leefomgeving. Het plintprogramma is voor de bewoners, werkenden maar met name ook voor de directe omgeving en de stad Haarlem een plek om bij elkaar te komen. De commerciële ruimtes dienen naast plekken voor het werkprogramma ook als functie voor de buurt. Hier geen traditionele commerciële functies, lokaal gerichte ondernemers die de buurtgenoten herkennen. De commerciële ruimtes hebben een sterke verworvenheid met het werkprogramma. Er is ruimte voor (werk) gerelateerde events en activiteiten. Daarbij kan worden gedacht aan 'creative morning' sessies waar ondernemers elkaar inspireren, maar ook aan activiteiten waar mensen elkaar op speelse manier leren kennen, zoals bijvoorbeeld een ping pong avond. Dit sluit ook aan bij de filosofie van het werk gedeelte, en kent daarmee een onderscheidend aanbod ten opzichte van wat er nu in de buurt gevestigd is.

De publieke voorzieningen zijn erop gericht om de verschillende gebruikers binnen, maar ook buiten het gebouw, samen te brengen. Het, speelse, programma is uitnodigend en onderscheidend ten opzichte van nabijgelegen ontwikkelingen en spelen daarom ook een rol in de directe omgeving voor Schalkwijk en Haarlem. Daarmee willen we een nieuwe ontmoetingsplaats toevoegen aan het al rijke pallet wat Haarlem kent. Ook dragen de publieke voorzieningen, samen met de andere functies, bij aan een levendig klimaat gedurende de dag en avond. Dit zorgt naast gezelligheid ook voor reuring en daarmee veiligheid. De publieke voorzieningen zijn anders dan de voorzieningen voor alle gebruikers van het gebouw.

Indicatie arbeidsplaatsen

Op basis van ca. 5.014 m² BVO niet-wonen programma kan een indicatieve inschatting gemaakt worden op basis van een bezetting van 12 m² VVO /persoon. Bij een VVO (verhuurbaar vloeroppervlak) van ca. 4.750 m², betekent dit potentieel ca. 395 arbeidersplekken.

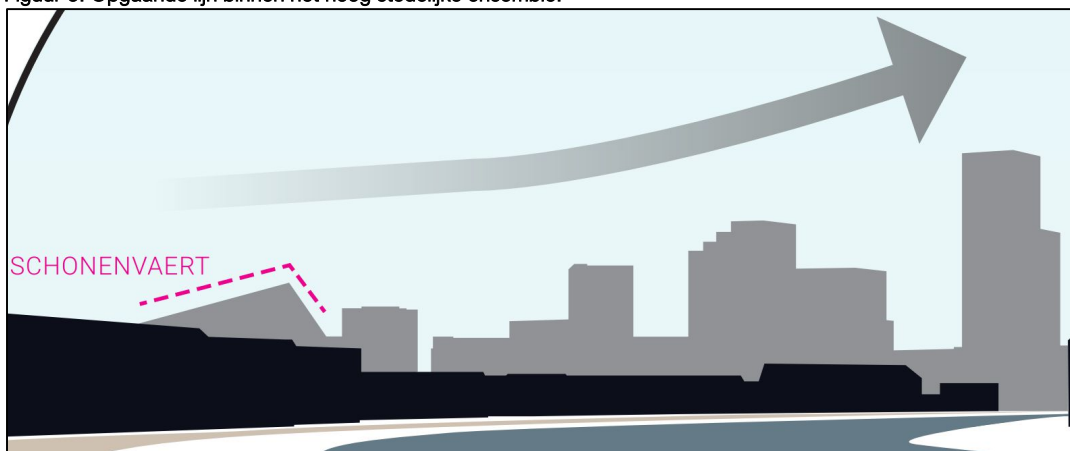
2.3.2 Massa en maatvoering

Figuur 4. Impressie toekomstige nieuwbouw Schonenvaert



Zoals beschreven in het SPvE en passend in de hoogbouwvisie van Haarlem, vormt Schonenvaert een nieuwe silhouet aan de nieuwe entree van Haarlem. Schonenvaert vormt de start van een graduele opbouw richting het Spaarne. De hoge laagbouw zorgt voor een menselijke schaal en aansluiting op de bestaande bebouwing. Met de realisatie van woningen in een gedifferentieerd programma en een commercieel programma wordt voldaan aan de ambities van het SPvE ten aanzien van het toevoegen van woningen en werkfuncties in het gebied. De plint grenzend aan Schipholweg en Europaweg wordt volledig geactiveerd met publieke functies gericht op de omwonenden en bewoners van de omgeving.

Figuur 5. Opgaande lijn binnen het hoog stedelijke ensemble.



De kenmerkende sculpturale vorm van Schonenvaert is niet willekeurig gekozen. Een compact stedelijk blok vouwt zich open op een strategische plek aan de nieuwe waterpartij. Aan de buitenzijde ontstaan heldere stedelijke wanden, waar aan de binnenzijde een relatie ontstaat tussen de binnen- en buitenwereld. De uitgesneden poort versterkt de relatie tussen de Europaweg en het binnengebied. Vervolgens worden de

hoekpunten van het blok omhoog en omlaag geduwd tot een iconische sculptuur. De sculpturale vorm, creëert een optimale bezonning in het binnengebied en kwalitatieve zichtlijnen vanuit de appartementen naar de omgeving. Het karakteristieke dak krijgt een duurzaam, groen karakter.

Bouwhoogte

Voor het cluster Schonenvaert/Van der Valk is een concept bedacht van een gemiddeld hogere bebouwing langs de stedenbouwkundige hoofdstructuren (Schipholweg en Europaweg) en een gemiddeld lagere bebouwing in het middengebied. E.e.a. sluit in gedachte aan bij de manier waarop de overgangen van hogere naar lagere bebouwing worden begeleid in de projecten Schipholweg 1 en Schipholpoort richting de aangrenzende bestaande laagbouwbuurten. In het SPvE is dat principe vertaald in een hoogte van 5 tot 8 bouwlagen met een aantal aparte hoogteaccenten langs de Schipholweg en Europaweg en een hoogte van 4 tot 6 bouwlagen in het middengebied.

Het ontwikkelplan van Schonenvaert past binnen de doelstellingen van het SPvE. Dit is onder meer geconstateerd door het supervisieteam dat de ontwikkelplannen binnen het plangebied van het SPvE beoordeelt. De hoogte langs de Europaweg en Schipholweg is gemiddeld hoger dan die in het middengebied en wordt bekroond met een hoogteaccent op de hoek van beide hoofdstructuren. Tegelijk wordt geconstateerd dat het plan op een aantal punten in maximale hoogte afwijkt van de verbeelding die bij het SPvE hoort. De vraag die nu vanuit stedenbouwkundig oogpunt voorligt, is of de voorgestelde hoogte passend is op de locatie.

Beoordeling

Ontbreken tweede lijn

Zoals eerder genoemd sluit de lagere maximaal toegestane bebouwing in het cluster Schonenvaert/Van der Valk aan bij de werkwijze van het opvangen van de schaa sprong in hoogte van de andere twee grote ontwikkelingen in het plangebied. Er is echter wel een belangrijk verschil. De overgang van de twee andere ontwikkelingen wordt gemaakt richting bestaande laagbouwbuurten, terwijl in het geval van Schonenvaert het binnenterrein geen bestaande laagbouw bevat, maar een ruim opgezet open parkeerterrein is. Er is dus geen sprake van een tweede lijn waarin rekening gehouden dient te worden met het opvangen van een grote schaa sprong. Hierdoor kan vrijer worden omgesprongen met de maximale hoogte. Kanttekening hierbij is wel dat het voor de stedenbouwkundige hiërarchie belangrijk is dat de hoogste delen van de bebouwing langs de hoofdwe gen aan de buitenzijde van het blok worden geplaatst en de massa/hoogte aan het binnenterrein gemiddeld lager is. Het ontwikkelplan voor Schonenvaert voldoet aan deze kanttekening.

Afstanden en verhoudingen

Een ander stedenbouwkundig toetscriterium is de verhouding tussen bouwhoogte en afstand tot naastgelegen bebouwing. In dit geval betreft het een bouwhoogte oplopend van 6 tot 8 lagen van Schonenvaert op een afstand van circa 20 meter ten opzichte van het naastgelegen lagere deel van het Van der Valkgebouw tot 30 meter ten opzichte van de hoofd massa van hetzelfde gebouw. Deze verhouding is vanuit stedenbouwkundig oogpunt acceptabel. Temeer, omdat de verhouding 6 tot 8 lagen op basis van het huidige SPvE reeds mogelijk is, zij het in aflopende vorm vanaf de Schipholweg. De huidige ontwikkelplannen gaan uit van een oplopende hoogte vanaf de Schipholweg. Gemiddeld blijft de beoogde hoogte echter hetzelfde.

Sculpturale waarde

Een van de doelstelling van het SPvE is dat er in Haarlem Nieuw Zuid een nieuwe ruimtelijke identiteit wordt toegevoegd. Van een non-plek tussen twee stadsdelen moet een bruisende stedelijke plek ontstaan die beide stadsdelen aan elkaar bindt. De bijdrage hierin van de architectuur is groot: de uitstraling van de gebouwen moet voor een belangrijk deel de herkenbaarheid en identiteit van de plek vergroten. De voorgestelde sculptuur van het Schonenvaertgebouw beantwoordt in hoge mate aan dit beeld. Het is gebouw met een iconische waarde die goed op de plek past. Het streng toepassen van de lagere maximale bouwhoogten doet afbreuk aan de (gewenste) sculpturale waarde van het gebouw waardoor ook de iconische waarde wordt verminderd met een negatief effect op de herkenbaarheid van de plek.

Op grond van bovenstaande punten kan vanuit stedenbouwkundig oogpunt de afwijking van bouwhoogte ten opzichte van het SPvE meer dan voldoende gemotiveerd worden.

2.3.3 Beeldkwaliteit

Alzijdigheid

De sculpturale vorm genereert een differentiatie aan gevelvlakken die zicht verhouden naar de omgeving. Hoog richting de kruising als stedelijk accent en lager aansluitend op de omringende bebouwing. Het groene daklandschap wordt behandeld als een vijfde gevel. De onderbouw onderscheidt zich van de bovenbouw en schikt zich naar de plek.

Plinten

De plinten zijn royaal in opzet (7.95m of plaatselijk minimaal 4m hoog) en versterken het alzijdig karakter van het gebouw door aan te takken op de omliggende omgeving. De plinten worden de hoek omgezet bij de Europaweg en Schipholweg. De plinten zijn een vertaling van het Haarlem 'shop front' en hebben een maximale transparante uitstraling binnen het sculptuur. De hoeken worden robuust en gesloten uitgevoerd zodat het gebouw niet zweeft maar kan landen op zijn plint. Entrees tot de woonfuncties zijn terugliggend door middel van een subtiële vouw in het gevelvlak. Ze gaan op in het geheel van de plint, maar zijn toch onderscheidend.

Gevelopbouw

Binnen het sculptuur worden verschillende gevelvlakken toegepast, zodat het geheel aansluit op de korrelgrootte van de aansluitende bebouwing. De differentiatie van gevels wordt gezocht in het ritme van de gevelopeningen, maar ik ook in het raamtype. De sculpturale vorm van de daklijn en de keuze voor 1 hoofdmateriaal houdt het geheel samen en geeft ruimte voor verfijning en differentiatie in de raamtypes. De onderbouw en bovenbouw zijn altijd waarneembaar in de sculptuur door het verschil in schaal van gevelopeningen.

Buitenruimtes

Buitenruimtes zijn voornamelijk georiënteerd aan de geluidluwe gevels. Aan de geluidbelaste Schipholweg en Europaweg zijn woningen georiënteerd kleiner dan 50 m² GO, welke geen verplichten private buitenruimte dienen te hebben. De bewoners van deze woningen kunnen wel vertoeven in de collectieve groene, geluidluwe binnentuin.

Losse balkons zijn integraal onderdeel van de gridmaat van de gevel. Ze dragen bij tot het ritme en tactiliteit van de gevel. De doorlopende balkons versterken de horizontaliteit van het sculptuur en steken maximaal 1.5m uit de gevel. De onderkant van de balkons zijn onderdeel van de 2 hoofdmaterialen van het sculptuur: steens of aluminium.

Dak als vijfde gevel

Het dakvlak wordt met evenveel aandacht behandeld als de overige gevels van het ontwerp. Schonenvaert heeft de ambitie om maximaal mogelijk groen te integreren op de daken. PV panelen worden afgewisseld met groene daken. Er zijn twee grote collectieve dakterrassen, die gekoppeld worden aan een collectieve ruimte.

Figuur 6. Daklandschap (bron: OZ Architecten).



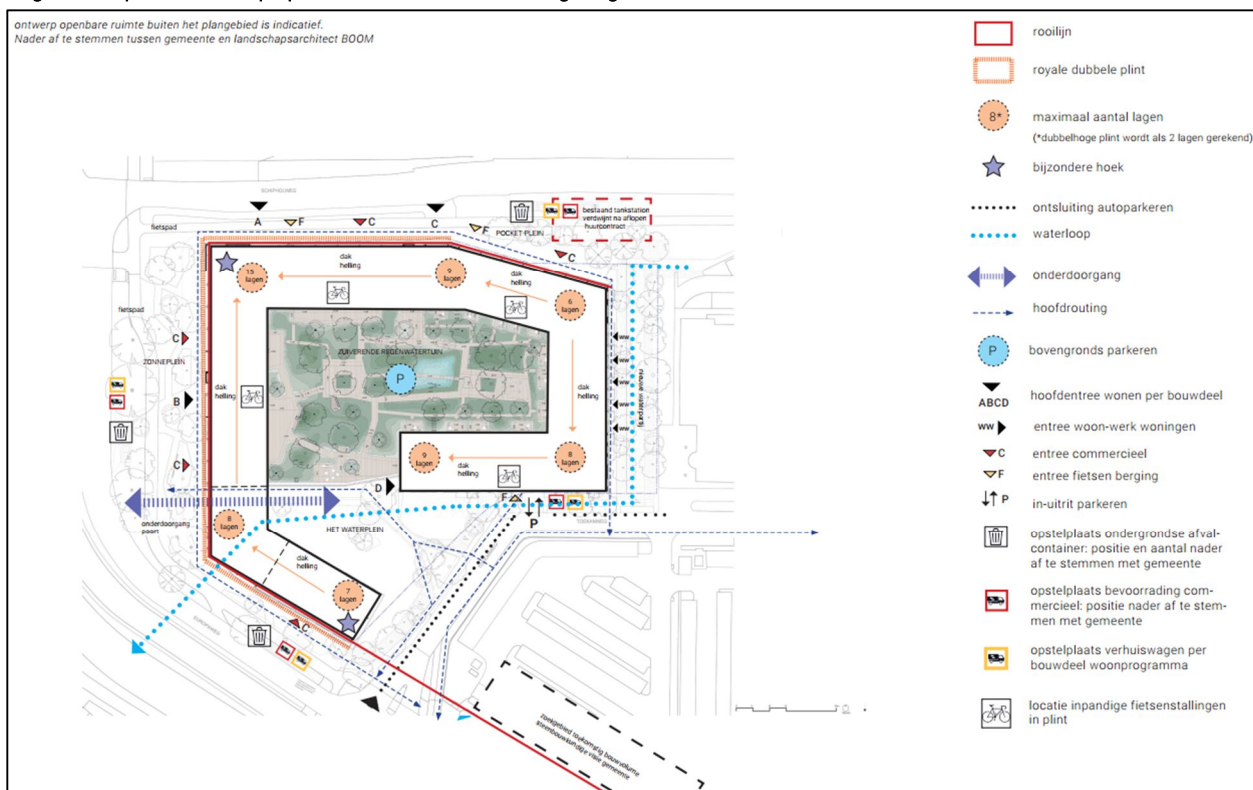
2.3.4 Relatie met openbare ruimte

Binnen het hoogbouw ensemble dat met de ontwikkeling van Schipholweg 1, Spaarnepoort en Schonenvaert zal ontstaan, zijn op de hoekstenen hoogte-accenten gepland langs de straat-assen. Schonenvaert is vorm gegeven als een sculptuur met de hoeksteen als climax en hoogste punt van het sculptuur.

De plint grenzend aan Schipholweg en Europaweg wordt ingevuld met publieke functies gericht op de bewoners in de omgeving. Met entrees voor wonen en commerciële en maatschappelijke voorzieningen in de plint en draagt Schonenvaert bij aan het nieuwe urbane karakter van het knooppunt Haarlem Nieuw Zuid. De dubbelhoge commerciële ruimtes krijgen grote glaspartijen. Verblijfsruimtes worden voorzien op zongerichte plekken, zodat verblijf en ontmoeting gestimuleerd worden rond het gebouw. Met een poort onder het gebouw wordt de openbare ruimte op straatniveau verbonden met de binnentuin van het project.

De gemeente plant een afwaardering van de Europaweg naar een groene stadsstraat met de focus op traag verkeer. Het landschapsontwerp van Schonenvaert sluit hier op aan.

Figuur 7. Impressie ontwerp openbare ruimte en directe omgeving



2.3.5 Buitenruimte

Het complex beschikt over een binnentuin en een waterpartij. Het dak wordt deels groen uitgevoerd en heeft een waterbergende functie. De openbare ruimte rond Schonenvaert is een combinatie van blauw en groen (zie hiervoor ook paragraaf 4.11 Groen en 4.17 Water). Er is telkens een ruime uitloop rond de gebouwcontouren op maaiveldniveau met een blauw of groen karakter.

Gebouw gebonden buitenruimtes zijn voornamelijk georiënteerd aan de geluidluwe gevels. Aan de geluidveroorzakende Schipholweg en Europaweg zijn woningen georiënteerd kleiner dan 50m² GO, welke geen verplichte private buitenruimte dienen te hebben. De bewoners van deze woningen kunnen wel vertoeven in de collectieve groene, geluidluwe binnentuin.

Afvalinzameling

Voor de te realiseren huishoudens in de diverse bouwblokken wordt op drie plaatsen aan de noord, west en zuidgevel van het gebouw afvalinzamelingsplekken gerealiseerd voor restafval, papier, plastic en gft. De commerciële ruimtes krijgen toegang tot een afvalruimte in de parkeergarage. Hier worden een aantal miniperscontainers voorzien. De miniperscontainers worden in een later te bepalen sequentie opgehaald via de parkeergarage. De commerciële ruimte in bouwdeel B heeft geen rechtstreekse toegang tot de parkeergarage. Hier zal een opstelplek voor rolcontainers voorzien worden in de openbare ruimte naars de ondergrondse perscontainers van het woonprogramma.

Opstelplekken brandweer en bevoorrading

Er worden zes opstelplaatsen gerealiseerd voor de brandweer. Daarnaast worden er twee opstelplaatsen gerealiseerd ten behoeve van de bevoorrading van de commerciële ruimtes. In onderstaand figuur zijn de opstelplaatsen aangewezen.

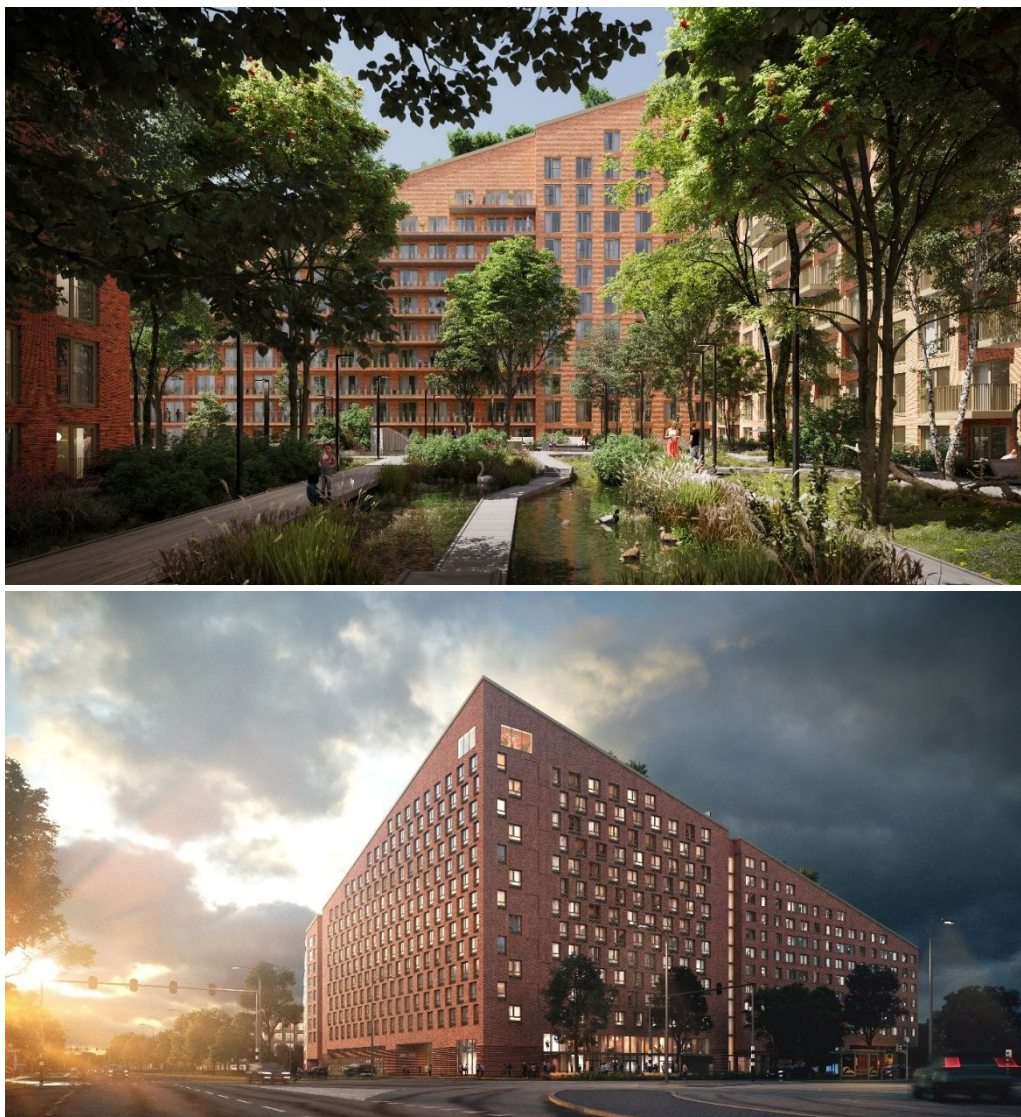
Figuur 8. Opstelplaatsen openbare ruimte (bron: BOOM Landscape).



2.3.6 Duurzaamheid

Schonevaert heeft een integrale visie op waterhuishouding. Het dak, binnentuin en de nieuwe waterpartij vormen samen een duurzame waterstructuur. De slim gekozen vorm zorgt voor een optimale zonlichttoetreding van het binnenhof en de woningen. Het dak wordt deels voorzien van zonnepanelen. In paragraaf 4.8, 4.11 en 4.17 wordt hier nader op ingegaan.

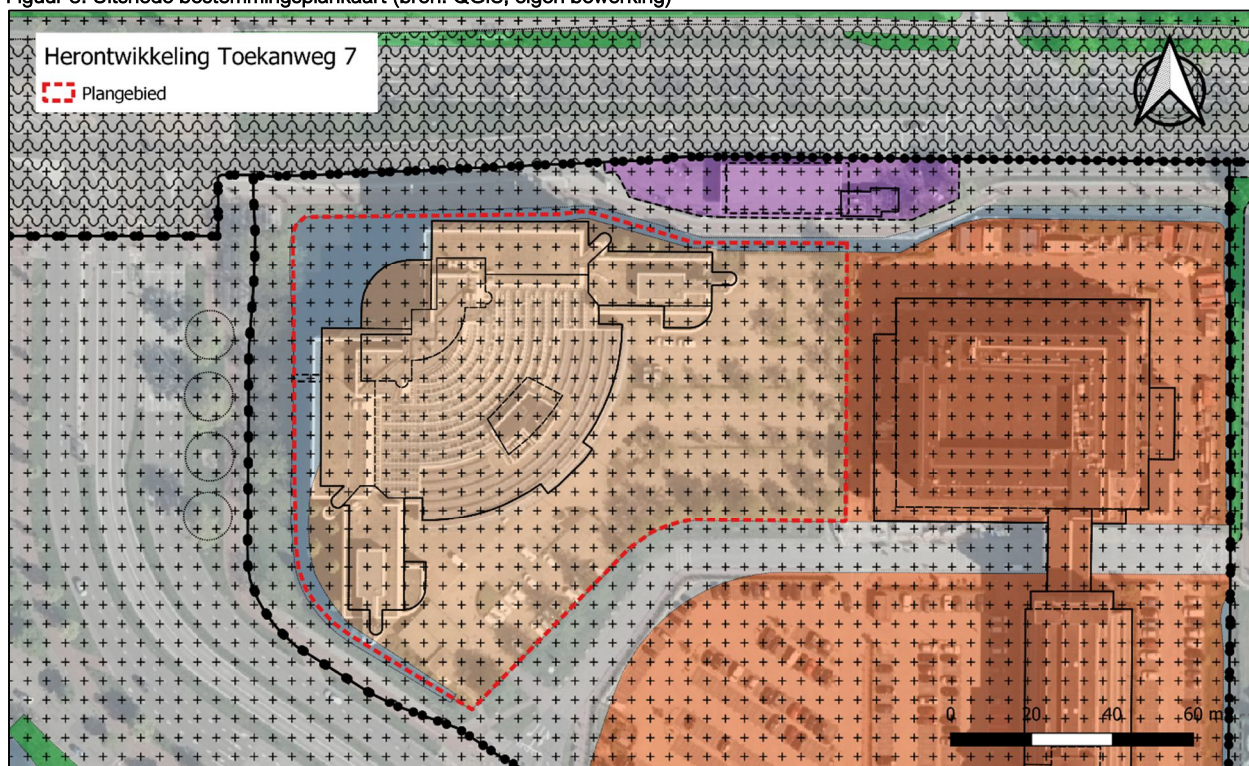
Figuur 9. Impressies binnentuin en zicht vanaf Schipholweg (bron: OZ architecten).



2.4 VIGEREND BESTEMMINGSPLAN

Ter plaatse van het projectgebied is het bestemmingsplan “Schalkwijk-Midden” vigerend. Dit plan is op 6 juni 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlem. De projectlocatie heeft de bestemming ‘Gemengd - 5’, met de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie 4’. Er geldt een bouwvlak, waarbinnen gebouwd mag worden met een bouwhoogte variërend van 11 meter tot en met 24 meter. Figuur 2 bevat een uitsnede van de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan. Vervolgens worden de relevante bepalingen uit de regels weergegeven, voor zover relevant voor de ontwikkeling en daarmee niet limitatief.

Figuur 8. Uitsnede bestemmingsplankaart (bron: QGIS, eigen bewerking)



Artikel 5 Gemengd 5

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd - 5' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. kantoren;
- b. praktijk- en atelierruimten;
- c. (zakelijke) dienstverlening;
- d. maatschappelijke doeleinden zoals een bibliotheek, buitenschoolse opvang, buurtcentrum, dierenpension, drugsopvang, educatieve voorzieningen, gezondheidszorg, jeugdpvang, justitiële inrichting, kinderdagverblijf, asielzoekerscentrum, levensbeschouwelijke voorzieningen, openbare dienstverlening, (para)medische voorzieningen, peuterspeelzaalwerk, praktijkruimte, uitvaartcentrum, verenigingsleven, welzijnsinstelling, woonzorgvoorzieningen, zorginstelling;
- e. bedrijven of bedrijfsactiviteiten toegestaan tot en met categorie B, zoals genoemd in de bij deze regels behorende zoneringslijst;
- f. ter plaatse van de aanduiding 'horeca tot en met horecacategorie 2' is tevens een horecabedrijf toegestaan tot en met de aangeduide categorie;
- g. aan de hoofdfunctie ondergeschikte en daarmee verbonden detailhandel en horeca in de categorie 1;
- h. aan de hoofdfunctie ondergeschikte sportactiviteiten;
- i. bij de bestemming behorende 'andere bouwwerken', groenvoorzieningen, wegen en paden, tuinen, erven en terreinen, (ondergrondse) parkeervoorzieningen, voorzieningen van openbaar nut, nutsvoorzieningen, voorzieningen voor de waterhuishouding, warmte-koudeopslag, warmte-koudetransport.

Artikel 10 Verkeer

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. straten en wegen;

- b. voet- en fietspaden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. terrassen, standplaatsen, uitstallingen, kiosken;
- e. bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, straatmeubilair, speelvoorzieningen, kunstwerken, bruggen kunstobjecten, waterberging, bergbezinkbassins, (ondergrondse) afval- en recyclecontainers, voorzieningen voor de waterhuishouding, warmte-koudeopslag, voorzieningen van openbaar nut.

Artikel 11 Water

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterberging, waterbeheer en waterhuishouding;
- b. waterlopen en waterpartijen;
- c. verkeer te water;
- d. waterstaatkundige voorzieningen, bruggen, taluds en oevers, sluizen, stuwen, dammen, kademuren, duikers, gemalen en overige kunstwerken;
- e. bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, straatmeubilair, kunstobjecten.

Artikel 14 Waarde – Archeologie 4

14.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde- archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden.

14.2 Bouwregels

In aanvulling op het bepaalde bij de andere daar voorkomende bestemming(en) geldt de volgende voorwaarde:

1. ter plaatse van de bestemming 'Waarde - archeologie 4' dient de aanvrager van een omgevingsvergunning waarvan bodemverstorende bouwwerkzaamheden deel uitmaken, in geval de oppervlakte van het project meer dan 2.500 m² betreft en de bouwwerkzaamheden dieper dan 0,30 m onder het maaiveld plaatsvinden, een waardestellend archeologisch rapport te overleggen;
2. Aan een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde - archeologie' kunnen de volgende voorschriften worden verbonden;
 - a. het treffen van maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
 - b. het doen van opgravingen;
 - c. begeleiding van de activiteiten door de archeologisch deskundige.
3. Het bepaalde in lid 2 sub 1 is niet van toepassing op een bouwplan dat betrekking heeft op vervanging van een reeds bestaand bouwwerk waarbij de oppervlakte niet wordt uitgebreid en de bestaande fundering wordt benut.

Toets aan bestemmingsplan

De ontwikkeling van 823 appartementen en 5.014 m² commerciële voorzieningen is op een aantal onderdelen in strijd met het vigerende bestemmingsplan. De strijdigheden zijn gelegen in:

- de enkelbestemming 'Gemengd – 5', waarbinnen geen woningen, binnentuinen of vijvers zijn toegestaan;
- de enkelbestemming 'Water', waarbinnen wonen niet is toegestaan;
- de enkelbestemming 'Verkeer' waarbinnen wonen niet is toegestaan;
- de overschrijding van de maximum bouwhoogte van elf meter;
- het buiten het bouwvlak treden.

Om de genoemde strijdigheden weg te nemen en het project planologisch mogelijk te maken, dient een procedure doorlopen te worden om af te kunnen wijken van het bestemmingsplan.

Naast het vigerend bestemmingsplan 'Schalkwijk-Midden' zijn ter hoogte van het plangebied de volgende bestemmingsplan ook vigerend:

- Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018;
- Reparatieplan B Haarlem 2019.

Het Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018 heeft betrekking op het parkeren in Haarlem en wordt verder besproken in paragraaf 4.12. Het reparatieplan B Haarlem 2019 legt de gebiedsaanduiding 'Overige zone - herziening planregels 1' op het plangebied, welke betrekking heeft op woonschepen. Het reparatieplan legt dan ook geen restricties op voor het plangebied.

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 9. 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

Op het projectgebied is nationaal belang "het zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften" van toepassing. Zo voorziet de beoogde ontwikkeling in de realisatie van 696 woningen, 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 bij aan de realisatie van 1,1 miljoen woningen.

3.1.1.2 Conclusie

Geen van de 21 nationale belangen worden negatief geraakt met voorliggend project. Beleid voor deze specifieke locatie dan wel ontwikkeling wordt daarom overgelaten aan de provincie en de gemeente.

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

Ter plaatse van het plangebied gelden geen nationale belangen op basis van het Barro. Op basis van de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) is nationaal belang nummer 6 'radarstations' wel van toepassing op het plangebied. De volgende radarverstoringengebieden zijn over het plangebied gelegen:

- radarverstoringengebied maximale hoogte 90 meter t.o.v. NAP.
- radarverstoringengebied bouwwerken behorende bij radarstation Schiphol Centrum.
- radarverstoringengebied bouwwerken behorende bij radarstation Schiphol TAR West.

De voorgenomen bebouwing wordt maximaal 51,85 meter hoog, waardoor de maximale hoogte van 90 meter niet wordt overschreden. Qua aard en omvang vormt de beoogde ontwikkeling derhalve geen belemmering voor de radars.

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).

3.1.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De relevante onderwerpen voor onderhavig project worden behandeld in hoofdstuk 4, waarin de ruimtelijke en milieutechnische aspecten worden behandeld.

3.1.3.2 Conclusie

Het Bro vormt, vooruitlopend op hoofdstuk 4, geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling ter plaatse van de Toekanweg 7 te Haarlem.

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 transitie 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. In de Omgevingsvisie wordt aangegeven dat migratie, vooral van expats, in toenemende mate invloed heeft 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. De voorgenomen ontwikkeling maakt zowel woningen en werklocaties mogelijk. Het project draagt bij aan de toenemende woningvraag en Haarlem is populair bij woningzoekenden.

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

3.2.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Voor het plangebied geldt dat een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. In de navolgende paragrafen komt het regionaal beleid en gemeentelijk beleid aan bod, waar uit deze overeenstemming zal blijken. Vooruitlopend op de bespreking van dit beleid kan worden gesteld dat het stedenbouwkundig kader van de ontwikkeling past binnen het SPvE voor Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.

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 Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025

Op 31 maart 2020 is de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025 vastgesteld. De Woonagenda is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland voor de komende vijf jaar. De Woonagenda volgt uit en past binnen de randvoorwaarden van het provinciaal ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de provinciale Omgevingsvisie NH2050 en het coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken'. Vanuit het provinciaal én regionaal belang dat de woningmarkt goed functioneert en het wonen optimaal bijdraagt aan het versterken van de kwaliteiten van Noord-Holland, maakt deze agenda de inzet en bijdrage van de provincie daaraan concreet. De Woonagenda bestaat uit drie delen die samen de uitvoeringsagenda voor de komende vijf jaar bevat:

1. Actieagenda 2020-2025;
2. De ambitie, doelstelling, rol en ruimtelijke uitgangspunten;
3. Speerpunten provincie en richtinggevende principes voor het woonbeleid.

De actiepunten die uit deze drie onderdelen volgen zijn:

- a) Maatwerkafspraken in regionale woonakkoorden;
- b) We bieden kennis, meedenkkracht en hulp;
- c) Versnellen woningbouwproductie;
- d) Samenwerking stimuleren;
- e) Verduurzaming wonen;
- f) Meer flexibiliteit in de woningmarkt;
- g) Stimuleren circulair bouwen;
- h) Leveren van informatie en monitoring.

3.2.3.1 Relatie tot ontwikkeling

Uit de Woonagenda volgt dat de vraag leidend moet zijn bij nieuwbouwopgaven. Onderhavige ontwikkeling zorgt voor een toevoeging van 696 woningen en versnelt daarmee de woningbouwproductie. Uit de volgende paragrafen zal blijken of het toevoegen van meer woningen leidt tot meer flexibiliteit in de woningmarkt in de regio Zuid-Kennemerland/IJmond.

3.2.3.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de ambities uit de Woonagenda 2020-2025 provincie Noord-Holland.

3.2.4 Masterplan Wonen

Om gemeenten te helpen sneller meer én betaalbare woningen te bouwen is het Masterplan Wonen Provincie Noord-Holland opgesteld. In de eerste versie wordt de uitbreiding en versterking van een aantal directe steun- en hulpmaatregelen aangekondigd. Daarnaast verkent de provincie enkele onorthodoxe voorstellen, zoals actief grondbeleid (grond verwerven om samen met gemeenten binnenstedelijke woningbouwprojecten te versnellen én daar betaalbare woningen te bouwen en te behouden), of een fonds betaalbare koop (opkopen van bestaande of nieuwbouwwoningen tegen marktwaarde om die vervolgens onder voorwaarden tegen lagere prijzen te verkopen, met de verplichting om bij verhuizing die woningen tegen gereduceerde prijs terug te verkopen aan het fonds). Om zo 165.000 woningen te bouwen tot 2030, grofweg 2/3 van de benodigde productie tot 2040 (230.000).

3.2.5 Strategisch beleidskader Economie

In het Strategisch Beleidskader Economie (2016) zijn de hoofdkeuzes gemaakt voor wat betreft de inzet van het provinciaal bestuur voor de regionale economie in Noord-Holland. De volgende missie voor het economisch beleid is geformuleerd: *‘Wij maken ons sterk voor welvaart en welzijn in Noord-Holland door een duurzame, vernieuwende en ondernemende economie’*. De begrippen ‘duurzaam’, ‘vernieuwen’ en ‘ondernemend’ zijn richtinggevende principes die worden toegepast op vijf economische thema’s die vallen onder *vestigingsklimaat* (werklocaties, bereikbaarheid, arbeidsmarkt, innovatieklimaat en digitale infrastructuur) en op de *agrosector* en de *internationale marketing en acquisitie* van bedrijven. Deze vijf thema’s zijn verder uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda Economie.

3.2.5.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet naast woonvoorzieningen tevens in werkvoorzieningen. Van de gehele ontwikkeling wordt circa 5.800 m² bvo aan commerciële voorzieningen gerealiseerd die bijdraagt aan de realisatie van werkgelegenheid. Zo biedt de provincie Noord-Holland ruimte voor groei, ondernemerschap en innovatie, met name in het MKB, maar ook op het inzetten op werkgelegenheid en arbeidsmarkt o.a. via innovatie. Daarnaast zullen er verschillende werkruimtes en andere ruimtes voor commerciële voorzieningen worden aangeboden, welke een bijdrage leveren aan de Noord-Hollandse en Haarlemse economie.

3.2.5.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met het Strategisch beleidskader Economie van de provincie Noord-Holland.

3.2.6 Uitvoeringsagenda Economie 2016-2019

De Uitvoeringsagenda Economie (2016) is het uitvoeringsdeel van het Strategisch Beleidskader Economie. De Uitvoeringsagenda heeft de missie geformuleerd tot een doel, namelijk *‘werken aan een aantrekkelijk, duurzaam en concurrerend vestigingsklimaat’*. De Uitvoeringsagenda wil dit doel en de missie voor het economisch beleid bereiken door te zorgen voor:

- aantrekkelijke en duurzame werklocaties;
- goede bereikbaarheid;
- een veerkrachtige arbeidsmarkt;
- een sterk innovatieklimaat;
- uitstekende digitale infrastructuur;

- aantrekken van internationale bedrijven;
- een sterke en duurzame agrosector.

3.2.6.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling maakt deel uit van de grotere gebiedsontwikkeling Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Onderhavige gebiedsontwikkeling ziet onder andere toe op de realisatie van een nieuw OV-knooppunt, waar in de toekomst eventueel ook een tramverbinding tot stand komt. Derhalve zal de locatie goed bereikbaar zijn voor zowel de bewoners als het werkgerelateerde deel van deze ontwikkeling. De werklocaties zullen aantrekkelijke werklocaties worden, mede door de goede bereikbaarheid. Ook wordt ruim ingezet op de aspecten duurzaamheid en groen, welke nader worden beschouwd in hoofdstuk 4. Het plangebied is direct tegen het centrum aangelegen, wat de locatie nog aantrekkelijker maakt als werklocatie. De huidige ambities worden overigens uitgewerkt in de uitvoeringsagenda economie 2021-2023.

3.2.6.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de Uitvoeringsagenda Economie 2016-2019 van de provincie Noord-Holland.

3.3 REGIONAAL BELEID

3.3.1 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 regiogemeenten 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 spoedzoekers, buitenlandse werknemers, woonwagengebouwen 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.

3.3.1.1 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. In Haarlem is in 2019-2040 een toename in de woningbehoefte van 13.000 woningen.

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van 823 woningen, waarbij er 280 sociale huurwoningen, 183 lage middeldure woningen, 191 hoge middeldure woningen en 169 vrije sectorwoningen worden gerealiseerd. 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 4.7.

3.3.1.2 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 Haarlem

De gemeenteraad van Haarlem heeft op 27 januari 2022 de Omgevingsvisie Haarlem 2045 vastgesteld. Deze visie schetst de koers voor de ontwikkeling van Haarlem en laat zien wat de gevolgen zijn van de keuzes die men maakt in de openbare ruimte. Centraal staat de vraag hoe Haarlem ook in 2045 een aantrekkelijke stad blijft om in te wonen, te werken en te bezoeken?

De Omgevingsvisie 2045 is opgesteld in samenspraak met veel Haarlemmers. In 2023 gaat de omgevingswet in. Deze wet verplicht elke gemeente om een omgevingsvisie op te stellen. Haarlem heeft met deze visie voldaan aan deze verplichting.

Stad voor iedereen

Haarlem moet een stad blijven voor iedereen. Voor mensen met verschillende achtergronden en opleiding, een stad voor jong en oud en een stad waar het goed leven is. Juist die veelzijdigheid is wat Haarlem voor velen zo aantrekkelijk maakt.

Strategische keuzes voor de toekomst

De omgevingsvisie is een integrale visie voor de gemeente. Opgaven zoals wonen, werken, mobiliteit, klimaatadaptatie, energietransitie en sociaal komen erin samen. In de visie worden zes strategische keuzes gemaakt: mengen en verdichten, buurtgericht ontwikkelen, vergroenen en vernatten, bevorderen gezonde leefomgeving, ruimte voor energietransitie en mobiliteitstransitie.

Deze keuzes zijn belangrijk voor de ontwikkeling van Haarlem zodat de schaarse ruimte optimaal wordt benut en alle opgaven van de stad een plek krijgen.

Een goede basis om verder te ontwikkelen

De zes strategische keuzes worden niet in heel Haarlem op dezelfde manier uitgevoerd, maar houden rekening met de eigenschappen van de verschillende buurten. De volgende stap is om de omgevingsvisie verder uit te werken in programma's die gericht zijn op de uitvoering van de visie. De visie wordt concreet in een aantal projecten. Bijvoorbeeld de ontwikkelzones, waar men woningen en werkgelegenheid realiseert en het tien-minuten-netwerk voor fietsers en wandelaars versterkt. Maar ook de zuidstrook Waarderpolder tot een intensief en toekomstbestendig werkgebied maken en het realiseren van de grote OV-knooppunten in de stad.

3.4.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Voorliggende ontwikkeling betreft een deelproject van de ontwikkelzone Haarlem Nieuw-Zuid waar woningbouw gemengd wordt met commerciële functies en waarbij de stad een stuk verdicht wordt om te voldoen aan de woningbouwopgave. Hierbij is tevens veel aandacht voor klimaat, een gezonde leefomgeving, energietransitie en nieuwe mobiliteit. Voor het gebied is de transformatie voorzien van een karakterloze randweg naar een entree van de stad. De Schipholweg wordt als stadsboulevard omgevormd tot bindende factor tussen Schalkwijk en Haarlem-Oost. In dit verandergebied is een mix van vele functies uitgangspunt. Het gebied wordt beschouwd als stedelijk knooppunt met gebruikmaking van dubbel grondgebruik en functiemenging. Langzaam verkeer routes fungeren als ontmoetingsas met voorzieningen als bindende factor. De beoogde bebouwing wordt voorzien van een royale plint met publieksfuncties en boven woningen.

3.4.1.2 Conclusie

Voorliggend project past binnen de kaders van de Omgevingsvisie.

3.4.2 Structuurvisie Openbare Ruimte

Deze structuurvisie is een deelherziening van het Structuurplan Haarlem 2020 en biedt het kader voor de ruimtelijke ontwikkeling, herstructurering en het beheer en onderhoud van het publieke domein in de stad. De Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) noemt als ambitie het behouden en ontwikkelen van een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu. Om in 2040 tot een groene en bereikbare stad te komen, maakt Haarlem twaalf hoofdkeuzes. Voor elke hoofdkeuze geldt dat deze consequenties heeft voor de openbare ruimte. Haarlem kiest voor:

1. verblijfskwaliteit;
2. recreatieve mogelijkheden en routes;
3. ruimte voor stadsnatuur;
4. gezonde straatbomen;

5. klimaatadaptatie;
6. ruimte voor de voetganger en kwaliteit van de looproutes;
7. de fiets binnen de stad;
8. duurzame mobiliteit;
9. de auto te gast in het centraal stedelijk gebied;
10. het versterken van de HOV-corridor;
11. ketenmobiliteit;
12. bundelen op de grote ring.

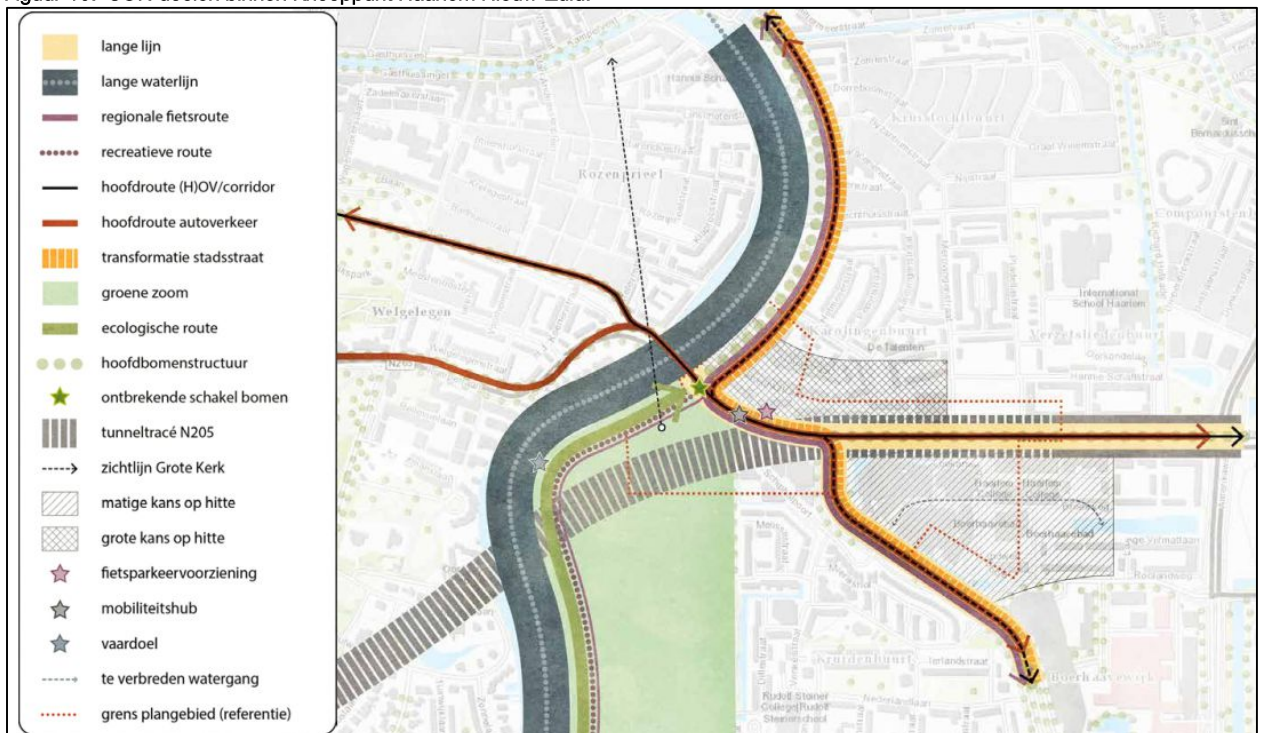
3.4.2.1 Relatie tot ontwikkeling

De belangrijkste punten uit de SOR voor en rondom het plangebied zijn:

- het voetgangersvriendelijk inrichten van OV-knooppunten
- een inrichting van stadsstraten gericht op voetgangers met brede trottoirs, fietsparkeren en bankjes
- de continuïteit van profielen van lange lijnen
- behouden van zicht op oriëntatiepunten en zichtassen
- het versterken van de hoofdbomenstructuur
- het vergroenen en aantrekkelijker maken van recreatieve routes
- laten aansluiten van groene structuren voor ecologie
- ongelijkvloers kruising regiofietsroute/RegioRing (reeds gerealiseerd)
- ontvlechten recreatieve fietsroute langs het Spaarne
- realisatie HOV-knooppunt Schipholweg
- profiel van 2x2 rijstroken Schipholweg
- aanleg van de Kennemertunnel als onderdeel van de RegioRing

Voorliggende ontwikkeling betreft enkel de herinrichting van het bestaande perceel dat in eigendom is van initiatiefnemer. De omliggende openbare ruimte wordt afzonderlijk benaderd en wordt op basis van de uitgangspunten van de SOR én de kwaliteitseisen vanuit het vastgestelde SPVE Knooppunt Haarlem NieuwZuid (zie paragraaf 3.4.10) ingericht.

Figuur 10. SOR-doelen binnen Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.



3.4.2.2 Conclusie

Voor het ontwerp van de buitenruimtes (openbare ruimtes) wordt aangesloten bij de ambities uit de Structuurvisie Openbare Ruimte.

3.4.3 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.

3.4.3.1 Relatie tot ontwikkeling

Het plangebied valt binnen het type 'gebieden 1920-1960' met als kenmerk een ontworpen, hiërarchisch stratenpatroon waarin stedenbouw, architectuur en openbare ruimte nauw samenhangen. Symmetrische pleinen, gespiegelde straatwanden, wooncomplexen, pleinen en poorten hebben naar één ontwerp gebouwde gevelwanden waarin horizontaliteit overheerst. Overgang privé-openbaar is geleidelijk door erkers, voortuinen met (gemetselde) erfafscheidingen. Ambachtelijk materiaalgebruik, veel siermetselwerk. Binnen het gebiedstype is de consolidatieregie van toepassing. De consolidatieregie is gericht op behoud van het onderscheidende karakter van de buurten en daarbinnen vrijheid voor individuele invullingen.

De Schipholweg valt zelf binnen een bijzondere regie. 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.

De beoogde bebouwing sluit niet aan op het karakter van de bestaande wijken en kan dan ook niet gezien worden als onderdeel van de woonwijk. Als onderdeel van de Schipholweg, een lange lijn, zorgt de beoogde bebouwing in lijn met de Nota Ruimtelijke kwaliteit voor een continuering van de gestapelde bouw met een accent aan de rand van het Spaarne. De beoogde ontwikkeling moet dan ook gezien worden als onderdeel van een groter geheel.

3.4.3.2 Conclusie

Het plan past binnen de grotere ontwikkeling van Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, waarvoor een apart Stedenbouwkundig Programma van Eisen is vastgesteld die de kerngedachten van de NRK verwoordt voor deze integrale ontwikkeling.

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 11. 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 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

Voor deze ontwikkeling is een HER opgesteld. De resultaten hiervan worden besproken in paragraaf 4.2.

3.4.4.2 Conclusie

De voorliggende ontwikkeling past in beginsel binnen de hoogbouwprincipes van de gemeente Haarlem. Hiervoor is een HER opgesteld (paragraaf 4.2) waarin het project getoetst wordt aan de diverse hoogbouwaspecten.

3.4.5 Woonvisie en uitvoeringsagenda 2021-2025

Op 4 april 2021 is de 'Woonvisie 2017-2020: Doorbouwen aan een (t)huis' geactualiseerd en samen met een uitvoeringsagenda voor de jaren 2021-2025 vastgesteld. Op basis van het coalitieprogramma van 2018 zijn de ambities aangescherpt, zoals het extra toevoegen van woningen, met nadruk op sociale huurwoningen en ambities op het gebied van duurzaamheid.

In 2030 is het woningaanbod van Haarlem gegroeid en sluit het aanbod beter aan op de vraag, met behoud van de ruimtelijke kwaliteit van de stad. De Haarlemse woningmarkt is meer in balans door:

- woningen toe te voegen, voornamelijk door nieuwbouw, maar ook door functieverandering, woningsplitsing en optoppen;
- meer passende en betaalbare woningen te hebben voor lage en middeninkomens;
- de bestaande voorraad beter te benutten.

Om aan een groot deel van de huidige en toekomstige vraag te kunnen voldoen, worden in de periode 2020 tot 2030 8.000 tot 10.000 woningen toegevoegd, waarvan 3.200 tot 4.000 sociale huurwoningen. Voor 2040 gaat het om 13.000 woningen. Een gedifferentieerd nieuwbouwprogramma zorgt los van elkaar voor

toevoeging van aanbod en via doorstroming dat zowel starters als alleenstaanden, ouderen en gezinnen naar wens wonen in Haarlem. De bestaande voorraad wordt optimaal benut en toewijzings- en voorrangsregels zorgen voor een evenwichtige verdeling van de sociale huurwoningen. Uit de rapportage Woningbouw Haarlem 2022 (peildatum 1 mei 2022) blijkt dat de woningvoorraad tussen 2016 en 2020 met bijna 3.850 woningen is gestegen. Op basis van de huidige kennis van de woningbouwplannen is voor de periode 2022 tot en met 2025 een groei mogelijk van nog eens ca 6.750 woningen. In de Rapportage Woningbouw Haarlem 2022 is opgenomen dat om aan een groot deel van de huidige en toekomstige vraag te kunnen voldoen, het de ambitie is om in de periode 2022 tot 2030 circa 10.000 woningen toe te voegen.

Figuur 12. Verdeling woningbouwopgave over de verschillende prijssegmenten, prijspeil 2021.

Segmenten	Deelsegmenten	€ kale huur per maand/koopprijs
sociale huur 40%	sociale huur tot 2e aftoppingsgrens 28%	tot € 633,25
		€ 633,25 - € 678,66
	sociale huur tot liberalisatiegrens 12%	€ 678,66 - € 752,33
middensegment 40%	lage middeldure huur en -koop 24%	€ 752,33 - € 1039,90 < € 267.857
	hoge middeldure huur en -koop 16%	€ 1039,90 - € 1391,94 € 267.857 - € 388.929
vrije sector/overig 20%	vrije sector huur en koop 20%	vanaf € 1391,94/ vanaf € 388.929

Bij bouwprojecten van 30 of meer nieuwe woningen hanteert de gemeente Haarlem de verdeelsleutel 40-40-20: 40% sociale huurwoningen (waarvan 70% onder de aftoppingsgrens), 40% middensegment huur en koop (waarvan 60% laag middelduur) en 20% overige woningen, zie figuur 11.

Haarlem is voornemens meer aanbod te creëren door voorrang te verlenen aan doorstromers. Daarnaast heeft Haarlem acht ontwikkelzones aangewezen waarbinnen de woningbouwplannen de komende jaren voor een groot deel moeten worden gerealiseerd. Tot en met 2025 moeten er in de ontwikkelzones 4.400 woningen opgeleverd worden. Buiten de ontwikkelzones zijn nog eens 4.300 woningen gepland. Voor Haarlem is het van belang zich niet enkel op de ontwikkelzones te richten, maar ook op andere bouwprojecten. Haarlem voegt niet alleen nieuwe woningen toe door nieuwbouw, maar ook via bestaande bouw. Een fors aandeel van de extra woningen - 42 tot 72 % in de afgelopen jaren – zijn gerealiseerd door bestaande bouw te transformeren.

Tevens legt de woonvisie de focus op:

- Betaalbaar wonen;
- Bijzonder doelgroepen;
- Duurzaam en toekomstbestendig;
- Vitale en veerkrachtige wijken;
- Samenwerking.

3.4.5.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van 823 woningen, bestaande uit 280 sociale huurwoningen, 374 middeldure huurwoningen (waarvan 183 in het lage segment) en 169 vrijesector woningen. Conform het maatwerkkader en de anterieure overeenkomst (inclusief allonge) is het aantal

middeldure woningen opgeplust met voorliggende aanvraag. Het aantal sociaal en lage middeldure woningen is gelijk gebleven aan de oorspronkelijke woningdifferentiatie van 40%, 40% en 20%.

Daarnaast draagt de gehele ontwikkeling bij aan de versnelling van de woningbouwproductie die plaats dient te vinden in Haarlem. Tot aan 2030 dienen er 8.000-10.000 woningen gerealiseerd te worden en tot 2040 nog eens 3.000-5.000 extra woningen. De gemeente Haarlem stelt zichzelf tot doel dat er eind 2025 circa 2.350 woningen extra zijn in de ontwikkelzones Europaweg en Schipholweg. Voor de periode 2025-2030 is dit aantal circa 3.100 (bron: plancapaciteit gemeente Haarlem). De ontwikkeling van 823 woningen draagt bij aan het behalen van voornoemde doelstellingen.

3.4.5.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de ambities uit de Woonvisie 2021-2025.

3.4.6 Economische visie Haarlem

De Economische visie Haarlem geeft richting aan het economisch beleid op de lange termijn en is leidend voor de versterking van het ondernemings- en vestigingsklimaat. Het doel is het behouden, stimuleren en aantrekken van werkgelegenheid. De visie draagt bij aan een duurzame, inclusieve en vitale stad. 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 inhoud van de Economische visie Haarlem is gericht op de lange termijn en geeft uitgangspunten op vijf uitvoeringslijnen: ruimte, talent, innovatie, ondernemerschap en profilering. In nieuwe multifunctionele woon-werkgebieden is voldoende ruimte voor werken meegenomen. Deze hoogwaardige stedelijke gebieden met kennisintensieve bedrijvigheid concentreren we vooral rondom OV-knooppunten. 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 ontwikkeling

Een van de ambities van de gemeente Haarlem is om voldoende aantrekkelijke werkgebieden te realiseren. Binnen het plangebied worden verschillende soorten werkruimtes, co-working en nieuwe werkvormen en andere ruimtes ten behoeve van commerciële voorzieningen gerealiseerd. De locatie is aantrekkelijk doordat er binnen het gebied Haarlem Nieuw-Zuid een groot OV-knooppunt is beoogd, met in de toekomst ook een tramverbinding. Daarnaast is de locatie op de grens met het centrum van Haarlem gelegen en wordt het plangebied voorzien van veel groen.

3.4.6.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de Economische visie Haarlem.

3.4.7 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

3.4.7.1 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling behoort tot de grotere gebiedsontwikkeling van Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, waar tevens een groot OV-knooppunt wordt gerealiseerd. Toekomstige bewoners zullen daarom goed gebruik kunnen maken van openbaar vervoer, waardoor verkeersstromen middels auto's zullen afnemen. Ook wordt in dit project car-sharing aangeboden. In dit kader draagt de beoogde ontwikkeling bij aan de gewenste duurzame mobiliteitstransitie.

Daarnaast maakt de beoogde ontwikkeling 696 woningen mogelijk, maar ook een aanzienlijk deel ten behoeve van voorzieningen en werkgelegenheid. Zo wordt er een royale plint met commerciële voorzieningen gerealiseerd. Van de te realiseren woningen wordt 40% ten behoeve van de sociale huur ontwikkeld. Derhalve wordt middels voorliggend plan ingezet op het voorzieningenniveau, de werkgelegenheid en de woningbouw. Daarnaast staat duurzaamheid hoog in het vaandel bij voorliggend plan. Het aspect duurzaamheid wordt toegelicht in paragraaf 4.7.

3.4.7.2 Conclusie

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

3.4.8 Ontwikkelvisie Europaweg

In 2020 is de Ontwikkelvisie Europaweg door de gemeenteraad van Haarlem vastgesteld. Belangrijkste ontwikkeling in deze zone is herprofilering van dit deel van de Europaweg. De Europaweg is de verbindende factor tussen de herontwikkelingsprojecten aan de oostkant van de weg en deze gebiedstransformatie. De herprofilering van de Europaweg draagt bij aan de gewenste en noodzakelijke duurzame mobiliteitstransitie, en is één van de sleutelprojecten vanuit de Structuurvisie Openbare Ruimte.

Bij de kruising van de Europaweg en de Schipholweg komt Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, voorheen 'Knooppunt Buitenrust' genoemd. Op deze plek nabij de Buitenrustbruggen komen verschillende belangrijke openbaar vervoerslijnen bij elkaar. Daarnaast moet het op deze plek aan de Schipholweg duidelijk zijn dat hier de stadsstraat Europaweg begint en op die manier de toegangspoort tot Schalkwijk vormt. Op het knooppunt komen veel buslijnen samen. Dit is aanleiding om van dit compacte busstation een bijzondere plek te maken. Om de toegankelijkheid voor fietsers en gecombineerd gebruik van langzaam verkeer en openbaar vervoer te stimuleren wordt er gestreefd naar het uitbreiden van fietsenstallingen rond de bushaltes voor de regionale bussen.

Bebouwing kop Europaweg

De bebouwing rond de kop van de Europaweg is verdeeld over twee locaties. Op de locatie aan de Toekanweg sluit de bebouwing aan op de oostkant van de Europaweg en de zuidkant van de Schipholweg (De Entree West en Oost). De bebouwing aan de Schipholweg daarentegen leent zich meer voor een afwijkende gebouwsamenstelling. Deze locatie wordt voor knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid de toegangspoort tot Schalkwijk. De locatie moet passen bij de Europaweg en de Schipholweg maar ook bij de groene zoom en de achterliggende wijk.

Om de route naar Schalkwijk te begeleiden wordt de bebouwing voor wat betreft de onderste lagen naar achter gelegd, daarboven is wel een overbouwning mogelijk. Daardoor is de blik gericht op de Europaweg. De specifieke ligging van de locatie en de nabijheid van vele openbaar vervoershaltes voor stadsbussen en regionale bussen is aanleiding om voor de locatie Schipholpoort uit te gaan van een sterke concentratie en hogere bebouwing.

3.4.8.1 Relatie tot ontwikkeling

De Ontwikkelvisie Europaweg is de start geweest voor de nadere uitwerking van voorliggend project. De voorliggende ontwikkeling maakt onderdeel uit van de bebouwing aan de kop van de Europaweg. De

uitgangspunten van de Ontwikkelvisie zijn nader uitgewerkt in het vastgestelde SPvE Haarlem Nieuw Zuid, waar deze ontwikkeling weer een onderdeel van vormt.

3.4.8.2 Conclusie

Voorliggende ontwikkeling is een nadere uitwerking van de uitgangspunten van de Ontwikkelvisie Europaweg.

3.4.9 Ambitiedocument Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid

Op 28 juni 2022 heeft het college van burgemeester en wethouders van Haarlem het ambitiedocument Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid vastgesteld. Het ambitiedocument Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (KHNZ) is een door publieke en private partijen gezamenlijk gedragen document. Hierin wordt beschreven wat de toekomstige betekenis en identiteit van dit gebied rondom de kruising Schipholweg en Europaweg wordt. Het laat zien welke ambities en leidende principes ten grondslag zullen liggen aan de verdere programmatische invulling van het niet-wonen programma. De afspraken die partijen hebben gemaakt zijn vastgelegd in een gebiedsconvenant.

De doelen van het ambitiedocument zijn als volgt:

- Het is een gedragen ambitiedocument dat de toekomstige betekenis en identiteit van het Knooppunt beschrijft, en vastlegt wat de ambities en leidende principes zijn bij de uitwerking van het niet-woonprogramma in het gebied.
- Het brengt samenhang in de 'losse' projecten rondom het toekomstig OV-knooppunt, zoals de vastgoedontwikkelingen Schipholweg 1, Spaarnepoort en Schonenvaert en de gebiedsvisie voor het sportpark aan de Noord Schalkwijkerweg (Spaarnepark).
- Het biedt houvast bij het sturen op de kwaliteit van de niet-woonfuncties i.p.v. enkel sturen op kwantiteit, met name als het gaat om type voorzieningen en werkgelegenheid.

Het ambitiedocument kan dienen als basis voor de verdere identiteitsontwikkeling van het Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid, de inrichting van de openbare ruimte, de mobiliteitshub, het openen van het Spaarnepark en het benutten van het recreatief potentieel van het Spaarne en het groen en in het gebied. Het ambitiedocument geeft kleur aan het gebied en geeft het een eigen betekenis, sfeer en gevoel. Het gebiedsconcept (onderdeel van het ambitiedocument) is opgebouwd uit vijf bouwstenen. Dat zijn Business Ecology, Urban Sports, De Oversteek, Welkom in Nieuw-Zuid en Unieke plek aan het Spaarne. Deze bouwstenen bouwen voort op de intrinsieke kwaliteiten van het gebied en geven invulling aan de drie kernwaarden: verbindend, gezond en flow. De bouwstenen krijgen hun uitwerking op verschillende schaalniveaus:

- Bouwstenen 1 t/m 3 zijn gericht zijn op de programmatische verbinding van de drie vastgoedontwikkelingen (Schipholweg 1, Schipholpoort, Schonenvaert) met hun 'achterland'.
- Bouwsteen 4 richt zich op het verbinden van de bouwstenen 1 t/m 3 onderling middels een netwerk van verblijfsplekken, die ervoor zorgt dat de gebouwen in het gebied met elkaar verbonden zijn en aantakken op de reeds aanwezige functies. Onderdeel hiervan is het creëren van een gezonde en aantrekkelijke openbare ruimte.
- Bouwsteen 5 vormt een drager voor het gehele gebied door de aanwezigheid van het Spaarne als een unieke kwaliteit in te zetten.

De vijf bouwstenen van het gebiedsconcept schetsen samen de ruimtelijk-programmatische uitgangspunten (vanuit planologische en economische optiek) waarbinnen lopende en nieuwe ontwikkelingen binnen de KHNZ verder tot uitvoering kunnen worden gebracht. En, in het bijzonder waar het niet-woonprogramma van de drie vastgoedontwikkelingen op moeten aansluiten. Het gebiedsconcept vraagt om concrete uitwerking om de ambitie en integraliteit die hierachter schuilen ook daadwerkelijk waar te kunnen maken. Hiertoe is een zevental sleutelprojecten benoemd die door de publieke en private partijen uit het gebied al dan niet in gezamenlijkheid opgepakt moeten worden:

1. Activering rand Sportpark
2. Iconische oversteek1 Schipholweg
3. Herinrichting Europaweg

4. Integraal ontwerp openbare ruimte
5. 'Schipholpoort' als verlengstuk van het open Sportpark
6. 'Schonenvaert' onderdeel maken van werkconcept Haarlem Nieuw Zuid
7. 'Schipholweg 1' onderdeel maken van de 'Oversteek'.

3.4.9.1 Relatie tot ontwikkeling

De volgende programmatische uitgangspunten gelden voor de ontwikkeling van Schonenvaert:

- Schonenvaert maakt ruimtelijk en programmatisch onderdeel uit van de bouwsteen 'Business Ecology' en stelt haar niet-woonprogramma ondermeer ten dienste van een flex-werkconcept en aanverwante publiek toegankelijke voorzieningen.
- Het programma in de plintlagen wordt zoveel als mogelijk publiek toegankelijk en krijgt een publieke uitstraling behoudens noodzakelijke voorzieningen (niet zijnde privé fietsenstallingen en woningbergingen).
- Niet-woonprogramma dat zich enkel richt op bewoners en geen toegevoegde waarde heeft voor andere gebruikers van het gebouw en/of het werkconcept worden op de begane grond zoveel mogelijk vermeden. Diensten die zich specifiek richten op bewoners hebben bij voorkeur een dubbelfunctie voor de buurt en/of andere bezoekers van het gebouw.
- De programmering van het werkconcept in Schonenvaert functioneert aanvullend op de reeds aanwezige type werkvoorzieningen die door het vd Valk Hotel worden aangeboden.
- Schonenvaert kan daarmee als tegenhanger van het meer zakelijke, formele en grootschalige karakter van het vd Valk Hotel complementair zijn door als kleinschaligere werk- en ontmoetingsplek te richten op meer informele, kennisintensieve en creatievere bedrijven en zelfstandige ondernemers.
- Omdat de business ecology zich onderscheidt door in het bijzonder ruimte te bieden aan starten scale ups (betaalbare, kleine werkruimtes) dienen de commercieel verhuurbare werkruimtes in omvang (ca. 20 m² t/m 200 m²) aan te sluiten op dit profiel.
- Horeca in Schonenvaert staat niet op zichzelf maar in dienst van het werkconcept. Het functioneert complementair aan de reeds aanwezige horeca in de omgeving van Schonenvaert, heeft een open karakter, presenteert zich aan de openbare ruimte en is belangrijk voor het samenbrengen van de verschillende type werkers, bewoners en bezoekers.
- Het plintprogramma van Schonenvaert, onderverdeeld in verschillende gebouwdelen, functioneert zoveel mogelijk als één geheel. Functies als werkplekken, ondersteunende voorzieningen (horeca/sport/hospitality/ ontspannen) en ontmoetingsruimtes maken onderdeel uit van hetzelfde concept waarbij het opdelen van entrees voor verschillende programma-onderdelen zoveel mogelijk wordt vermeden.

Mogelijke invulling en samenstelling niet-woonprogramma Schonenvaert (= 100%)

- Flex office concept: ca. 80%, bestaande uit:
 - Gemeenschappelijke lobby voor bezoekers werkconcept en bewoners
 - Co-working en flex meeting rooms als onderdeel van lobby
 - Non-flex werkruimtes (verhuurbaar)
 - Koffiebar voor bezoekers werkconcept (dag) en bewoners (dag en avond)
 - Multifunctionele ontmoetingsplek met gemaksvoorzieningen gericht op de zakelijke gebruikers en bewoners (zoals wasserette/stomerij/pakketpunt)
- Daktuin/binnentuin als ontspanningsplek en stilteplek voor de bewoners en gebruikers werkconcept: ca. 5%
- Voorzieningen gerelateerd aan werken/onderwijs/IT zoals een verkoop en reparatiepunt voor IT producten: ca. 15%
- Eventueel een openbare fietsenstalling ten behoeve van de mobiliteitshub (afhankelijk van keuze variant)

Het niet wonen gedeelte van voorliggende ontwikkeling wordt passend gemaakt binnen de bovenstaande invulling van het Business Ecology concept.

3.4.9.2 Conclusie

Met de voorliggende aanvraag wordt invulling gegeven aan de (programmatische) uitgangspunten van het ambitiedocument.

3.4.10 Gebiedsverkenning Haarlem Nieuw-Zuid

In het kader van de voorbereidingen van de realisatie van een mobiliteitshub aan de Schipholweg, is een gebiedsverkenning gemaakt waarin op basis van ontwerpend onderzoek gekeken is naar ruimtelijke kansen en consequenties binnen het plangebied. Hierbij ligt de focus op de relatie tussen mobiliteit, programma, bebouwing, openbare ruimte en betekenis van de plek. Voor deze ontwikkeling wordt een globaal eindbeeld geschetst, als stip op de horizon. Kijkend naar de locatie en stedelijke structuur, lopende plannen en ruimtelijke potentie bevat dit eindbeeld in ieder geval de volgende elementen:

1. het karakter van een aantrekkelijk stedelijk (park-)plein met behoud van de stroomfunctie voor de auto
2. aan het plein bevindt zich alzijdige, royale hoogbouw met een aantrekkelijke plintinvulling
3. de mobiliteitshub vormt een direct onderdeel van het plein en onderscheidt zich door een stijlvolle vormgeving
4. voetgangers en fietsers bewegen zich makkelijk en veilig tussen Schalkwijk, Haarlem-Oost, Haarlem-West en de binnenstad
5. het sportpark wordt een groen recreatiepark, wordt geïntensiveerd en speelt een rol in het toevoegen van stedelijke functies en klimaatadaptatie

3.4.10.1 Relatie tot ontwikkeling

De realisatie van voorliggend project is mede als uitgangspunt genomen bij het opstellen van de gebiedsverkenning. Samen met de ontwikkelingen aan de Schipholweg en Schipholpoort vormt deze ontwikkeling een integraal kader voor de gebiedsverkenning.

3.4.10.2 Conclusie

Voorliggende ontwikkeling heeft als uitgangspunt gediend voor de gebiedsverkenning en sluit daarmee goed aan bij de inhoudelijke aspecten van de gebiedsverkenning.

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 de realisatie van circa 823 woningen en circa 5.014 m² commerciële functies en kan daarmee, gelet op de aard en omvang van de planologische wijziging, worden getypeerd als nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro. In het kader van de Ladder van duurzame verstedelijking, dient de behoefte aan de ontwikkeling te worden aangetoond.

De ambitie vanuit de gemeente Haarlem is om binnen Haarlem nog 10.000 woningen toe te voegen in de periode tot en met 2025. Voor de toevoeging van deze woningen zijn acht ontwikkelgebieden binnen Haarlem aangewezen, waaronder de ontwikkelingszone Europaweg. In de ontwikkelingszone Europaweg is de ambitie om minimaal 2750 woningen toe te voegen. De provincie Noord-Holland monitort de woningbouwontwikkeling en de woningbehoefte per regio, om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie. Zoals ieder jaar is onderzoek gedaan naar de plancapaciteit (aantal woningen in bestaande plannen) bij Noord-Hollandse gemeenten. De te realiseren woningbouwaantallen binnen

voorliggend project zijn regionaal afgestemd en terug te vinden als 'harde' plancapaciteit op de provinciale woningbouwmonitor (plancapaciteit.nl). Met de beoogde ontwikkeling wordt voldaan aan het kwantitatieve aspect van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Daarnaast dient ook gekeken te worden naar de kwalitatieve aspecten van de ontwikkeling. In het coalitie akkoord van Haarlem 2022-2026 is opgenomen dat in principe het woningbouwprogramma van alle nieuwe ontwikkelingen de verhouding moet hebben van 40% sociale huurwoningen - 40% middeldure woningen - 20% vrije sector woningen. Op stadsniveau wordt gestuurd en is maatwerk mogelijk. Van de circa 823 woningen worden 280 sociale huurwoningen opgeleverd, 183 lage middeldure woningen, 191 hoge middeldure woningen en 169 vrije sectorwoningen. De woningtypes van Schonenvaert zijn gericht op middeninkomens, starters op de woningmarkt, maar ook op bewoners die een tweede stap in hun wooncarrière willen maken.

De kwantitatieve en ook kwalitatieve behoefte is ook terug te vinden in de paragrafen 2.2.2, 3.3.1, 3.4.1, 3.4.5 en 3.4.8. De beoogde ontwikkeling voldoet aan de kwalitatieve behoefte van de Ladder voor duurzame verstedelijking ten aanzien van het provinciaal, regionaal en Haarlems beleid.

Daarnaast blijkt uit het provinciaal en gemeentelijk beleid het belang van werklocaties ten behoeve van de werkgelegenheid in de regio en in Haarlem. In dit kader wordt een levendige plint gerealiseerd met diverse commerciële functies, in lijn met de Gebiedsverkenning Haarlem Nieuw-Zuid, die voor een groot deel gebruikt zullen worden door de toekomstige bewoners. De commerciële functies worden ingevuld op basis van de uitgangspunten van het Ambitiedocument Knoop punt Haarlem Nieuw Zuid en de randvoorwaarden van het Stedenbouw Programma van Eisen Haarlem Nieuw Zuid. Met het toevoegen van veel woningen in dit gebied, ontstaat er een behoefte aan diverse voorzieningen, niet enkel om te voorzien in de behoefte van de toekomstige bewoners, maar ook om een substantieel aantal arbeidsplaatsen toe te voegen in de directe omgeving.

4.1.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de onderhavige ruimtelijke ontwikkeling is aan te merken als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. De 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' voorziet in een behoefte en wordt binnen het 'bestaand stedelijk gebied' gerealiseerd. Daarmee past het initiatief binnen de kaders van de ladder voor duurzame verstedelijking.

4.2 HOOGBOUW EFFECT RAPPORTAGE (HER)

4.2.1 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.

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

4.2.1.1 Cultuurhistorie

Vanuit de rand van het historische centrum kan de ontwikkeling vanuit cultuurhistorisch oogpunt als storend worden ervaren. De toename in hoogte kan de aandacht afleiden van de historische van beschermde stadsgezichten. De hoogbouw is doorgaans zichtbaar op stadsdeel- en wellicht stadsniveau. Vanuit cultuurhistorische locaties binnen Haarlem kan dit als negatief worden ervaren. Echter, de hoogbouw markeert ook de opgaande lijn van de hoog stedelijke omgeving langs de Schipholweg waarmee het stedenbouwkundig contrast tussen de verschillende wijken duidelijk is en de ontwikkeling als onderdeel van een groter geheel logisch is. Daarmee is Schonenvaert onderdeel van een schaa sprong in de bebouwing en versterkt het contrast tussen het 'moderne' Haarlem langs de Schipholweg en het Haarlemmerhout kwartier en Haarlem Zuid. In de HER is dit nader uitgewerkt in zichtlijnen vanaf diverse locaties in Haarlem met een cultuurhistorische waarde.

Zichtlijnen

De historische binnenstad van Haarlem ligt op een dermate grote afstand dat de nieuwbouw Schonenvaert vanuit daar niet zichtbaar is. Vanuit noordelijke richting (melkbrug en Schalkwijkerstraat) bezien, blend Schonenvaert in de bestaande bebouwing.

Voor de zichtlijnen langs de Schipholweg en Europaweg geldt dat de hoogbouw door de vorm zorgt voor een geleidelijke overgang tussen gebieden met verschillende bouwhoogten en tegelijkertijd een versterking is van de lijnen van dit gedeelte van Haarlem.

Vanaf de Rustenburgerlaan schuilt Schonenvaert achter de andere beoogde ontwikkeling aan de Schipholweg 1. Gezamenlijk vormt het een blok dat het moderne gedeelte van Haarlem gestalte geeft. Omdat van de oude stad afgekeken wordt is het in dat kader niet storend.

Vanuit Haarlem-Zuid is de Hoge Hout Toren al een beeldbepalend hoogbouwwerk. De ontwikkeling van de Schonenvaert ligt vanuit diverse locaties in Haarlem-Zuid bezien, achter de Hoge Hout Toren of andere bestaande bebouwing en is door de relatief beperkte hoogte niet beeldbepalend. Vanuit locaties richting het Spaarne en aan de Spaarneoevers is de beoogde ontwikkeling goed zichtbaar. Door de aanwezigheid van het Spaarne is er een zichtbare fysieke scheiding tussen het beschermde stadsgezicht van Haarlem-Zuid. Daarmee is het duidelijk dat de Schonenvaert onderdeel uitmaakt van een anders stadsdeel. Daarnaast wordt er vanaf deze punten van het beschermde stadsgezicht weggekeken, waarmee de ontwikkeling minder als storend ervaren wordt.

Vanaf de slachthuisbuurt is de ontwikkeling duidelijk zichtbaar. Vanaf de gemeentelijke monumenten is de beoogde ontwikkeling langs bepaalde doorzichten goed te zien. De ontwikkeling aan de Schonenvaert wordt daarmee een nieuw beeldbepalend element.

4.2.1.2 Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing

De locatie Schonenvaert ligt in de oksel van een nationale weg (Schipholweg) en een stadsstraat (Europaweg). Een iconische plek die de entree naar enerzijds het stadscentrum en anderzijds Schalkwijk markeert. Schonenvaert heeft een sleutelpositie in de ontwikkeling van Haarlem. Een icoon is hier op zijn plek. Drie stadswijken en verkeersroutes worden hier met elkaar verbonden. Schonenvaert reageert hierop door een alzijdig woongebouw te maken dat aantakt en reageert op deze buurten en straten.

Een nieuwe silhouet markeert de nieuwe entree van Haarlem. Schonenvaert vormt de start van een graduele opbouw richting het Spaarne. De hoge laagbouw zorgt voor een menselijke schaal en aansluiting op de bestaande bebouwing.

4.2.1.3 Technische omgevingsaspecten

Bezonning

Peutz heeft voor de projecten uit Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid een bezonningsonderzoek uitgevoerd. Doel van het onderzoek is het vaststellen van de mogelijke invloed van de geplande hogere bouwvolumes op de bezonning van de omliggende bestaande woonbebouwing. De slim gekozen vorm zorgt voor een optimale

zonlichttoetreding van het binnenhof en de woningen. Op het gebied van bezonning kan voldaan worden aan de lichte TNO-norm.

Luchthavenindelingsbesluit

In het kader van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) wordt de maatgevende toetshoogte niet overschreden. Wel ligt het binnen de beperkingengebieden 'beperking aantrekken vogels' en 'beperking voor windturbines en lasers'. Voor de eerste groep geldt dat hier geen vogelaantrekkende functie mag komen (bijvoorbeeld viskwekerijen). Daar is in voorliggend plan geen sprake van. Ook is er geen sprake van het realiseren van een windturbine of laser. Daarmee vormen de twee beperkingenzones geen belemmering voor de realisatie van het bouwplan.

Windhinder

Het windklimaat is door rekening te houden met enkele bouwkundige aspecten in combinatie met het toevoegen van het groenplan overwegend goed voor zowel de buitenruimtes, balkons, dakterrassen en entrees. Het windklimaat voldoet, met uitzondering van de kruising van de Schipholweg en de Europaweg, aan de door de gemeente Haarlem gestelde uitgangspunten, namelijk een beoordeling goed voor de betreffende activiteit. Hier kan gezien het ontbreken van windhinderbeperkte maatregelen plaatselijk een beoordeling matig worden toegestaan door middel van een bestuurlijke afweging. In voorliggend geval wordt meegewogen dat in de huidige situatie ook al een matig tot slecht windklimaat op deze plek aanwezig is en dat met de getroffen maatregelen in het ontwerp het windklimaat een stuk verbeterd. Bovendien zijn hier geen entrees of relevante verblijfruimtes (zoals een terras) aanwezig, maar vormt dit de kruising van de bestaande wegenstructuur. Dit in ogenschouw genomen, is het matige windklimaat op de kruising van de Schipholweg en Europaweg alles overwegende acceptabel.

Uitzicht en privacy

Hoogbouw met een woonfunctie heeft in beginsel effect op uitzicht en privacy. Gezien de reeds aanwezige bebouwing in de omgeving en de hoogstedelijke omgeving is er echter geen sprake van een significant negatieve beperking van uitzicht en privacy en is het plan vanuit het oogpunt van deze aspecten stedenbouwkundig acceptabel.

De technische aspecten windklimaat, bezonning en toets aan het Luchthavenindelingsbesluit worden overigens nader beschouwd in paragrafen 4.6, 4.13 en 4.18.

4.2.2 Conclusie

De technische aspecten zijn aandachtspunten, maar vormen geen belemmeringen te zijn voor de beoogde ontwikkeling. Stedenbouwkundig is het plan in te passen in de directe omgeving. In de HER zijn ook de effecten op het aspect cultuurhistorie beschouwd. De ontwikkeling op de Toekanweg 7 heeft geen groot effect op locaties met een cultuurhistorische waarde in Haarlem.

4.3 ARCHEOLOGIE

4.3.1 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 2022 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.

4.3.2 Relatie tot ontwikkeling

Archeologie

Op basis van het vigerende bestemmingsplan kent het plangebied een archeologische verwachting. De projectlocatie valt onder de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4'. Voor deze categorie geldt dat bij bodemversturende activiteiten van meer dan 2.500 m² en dieper dan 30 centimeter beneden maaiveld archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. De twee percelen van de projectlocatie hebben bij elkaar een omvang van meer dan 5.000 m² en meer dan de helft van de percelen zal bebouwd worden. Daarnaast zal de fundering van de gebouwen ook dieper gaan dan 30 centimeter. Derhalve is door Transect een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. De rapportage d.d. 31 mei 2022 is bijgevoegd als bijlage bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing.

Resultaten archeologisch bureauonderzoek

In het plangebied is mogelijk sprake van meerdere archeologische niveaus:

- Het plangebied ligt in een strandvlakte tussen twee strandwallen in. Lokaal kunnen in de strandvlakte duintjes aanwezig zijn geweest. Op basis van de boring van het Dinoloket in het plangebied is in het plangebied mogelijk een zandige opduiking aanwezig. Dergelijke strandwallen en/of duintjes bevinden zich hoger dan de daaromheen gelegen strandwalvlakte en hebben voor een periode een droge en daarmee gunstige locatie voor bewoning gevormd in het anders natte veengebied. Het moment van vernatten van een strandwal of duin is afhankelijk van de hoogte ervan. In de top van de zandige opduiking kunnen archeologische resten uit de periode Neolithicum-Bronstijd aanwezig zijn. Hiervoor geldt een middelhoge archeologische verwachting. De top wordt vanaf -3,5 m NAP/circa 2,5 m -Mv verwacht.
- Boven het strandvlaktezand/ eventuele opduikingen wordt veen verwacht. Veen biedt over het algemeen vrij weinig mogelijkheden voor bewoning of landgebruik, maar kan lokaal en tijdelijk ontwaterd zijn geweest, waardoor het wel een potentiële locatie voor menselijke activiteit vormde. De verwachting op de aanwezigheid van archeologische resten uit de periode IJzertijd/Vroege-Middeleeuwen is eveneens middelhoog. De top van het veen wordt onder een recent ophogingspakket verwacht, vanaf -1,7 m NAP/circa 0,7 m -Mv.
- De verwachting op archeologische resten uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd is eveneens middelhoog. Bewoning vond voornamelijk plaats langs de Spaarne, zoals te zien is op historisch kaartmateriaal. Het plangebied was in gebruik als weiland. Vermoedelijk is het plangebied dus niet bewoond geweest. Er zijn echter wel vondsten uit de Late-Middeleeuwen en Nieuwe Tijd in het plangebied aangetroffen aan het voormalige maaiveld. Deze zijn vermoedelijk door bemesting met stadsafval in het plangebied terecht gekomen, maar omdat het nog niet nader onderzocht is, valt niet uit te sluiten dat mogelijk toch sporen van landgebruik aanwezig zijn. De kans dat bewoningssporen uit deze periode worden aangetroffen is klein.

In welke mate nog daadwerkelijk archeologische resten en/of sporen aanwezig kunnen zijn is mede afhankelijk van de mate van intactheid van de ondergrond. Ter plaatse van de bestaande bebouwing is de ondergrond aangetast. De diepte van de funderingen is opgezocht in het Noord-Hollands Archief. Wanneer de diepteligging van de funderingen vergeleken wordt met de diepteligging van de archeologische niveaus, blijkt dat geen van de funderingen tot in het veen en het strandzand reikt. De verwachting is dat de archeologische niveaus van het veen en eventuele zandige opduikingen dus nog intact is. Alleen ter plaatse van de liftschacht (tot -2,0 m NAP) is de top van het veen vermoedelijk al aangetast.

Advies

In het plangebied bestaat het voornemen om het huidige kantoorpand te slopen en nieuwbouw te realiseren. Voor de vloer, vloerbalken en poeren wordt de bodem tot 0,6 à 2,12 m -Mv/+0,1 à -1,4 m NAP ontgraven. Ook zal een waterpartij worden gegraven tot onbekende diepte. Ook zullen er 853 heipalen worden geplaatst tot ongeveer -22 m NAP. De tussenruimte tussen de palen is variabel en varieert globaal tussen 0,75 m en 4,5 m. De graafwerkzaamheden voor de funderingen reiken zeer waarschijnlijk niet tot in de top van het veen, en ook niet tot in de top van eventuele zandige opduikingen. De heipalen gaan echter dwars door alle archeologische niveaus heen. Gezien hun aantal en tussenafstand kan een eventuele vindplaats hierdoor worden aangetast.

Daarom wordt door Transect geadviseerd een verkennend booronderzoek uit te voeren in het plangebied om de aanwezigheid, locatie en bewoonbaarheid van strand(wal) en/of duinafzettingen en bewoonbare veenlagen in het plangebied te toetsen. Vanwege het aanwezige ophoogzand en de hoge grondwaterstand adviseren wij dit onderzoek te laten plaatsvinden na de sloop van de huidige bebouwing en middels een mechanische boor. De onderzoeksstrategie, het doel- en de vraagstelling van het verkennend booronderzoek dient in een Plan van Aanpak (PvA) te worden verwoord. Dit PvA moet voorafgaand aan de start van het booronderzoek aan het Bureau Archeologie van de gemeente Haarlem ter beoordeling worden voorgelegd.

Inventariserend veldonderzoek 2023

In januari 2023 heeft Transect een inventariserend veldonderzoek (IVO), verkennende fase, uitgevoerd naar aanleiding van de conclusies uit het bureauonderzoek. Dit onderzoek richt zich daarbij met name op de top van de strandafzettingen en de top van het veen, hetgeen de archeologisch relevante niveaus binnen het plangebied vormen. Het onderzoek is als bijlage terug te vinden, de resultaten zijn hieronder weergegeven.

Uit het veldonderzoek blijken in het plangebied vanaf een diepte van 262-330 cm -Mv strandafzettingen aanwezig te zijn, die begraven liggen onder respectievelijk een laag veen (vanaf 110- 170 cm -Mv; 1,6-2,3 m -NAP) en een moderne ophooglaag. Tussen het schelphoudende strandzand en het amorphe veen is in vijf boringen sprake van een humeuze, zwak zandige of sterk siltige kleilaag. Deze kleilaag betreft wadafzettingen en maken geologisch gezien deel uit van het Wormer Laagpakket als onderdeel van de Formatie van Naaldwijk. De afzettingen vormen zich onder dagelijks tij in de strandvlakte, waarbij de aanwezigheid van de laag wijst op lage en natte omstandigheden. Bewoning heeft hiermee waarschijnlijk niet in het plangebied plaatsgevonden. Zandopduikingen, die kunnen wijzen op strandwallen of geïsoleerde duinen, zijn in het plangebied niet aangetroffen. Daarom is de middelhoge archeologische verwachting op resten uit het Neolithicum-Bronstijd uit het bureauonderzoek naar laag bij te stellen.

De top van veen is amorf en sterk samengedrukt, maar niet veraard. De verdrukking is waarschijnlijk het gevolg van de dikte van de moderne ophooglaag in het gebied. Archeologische resten uit de periode IJzertijd-Vroege Middeleeuwen zijn zodoende niet te verwachten, vanwaar de middelhoge archeologisch verwachting uit het bureauonderzoek voor deze periode ook naar laag kan worden bijgesteld. Voor wat betreft de archeologische verwachting op resten uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd blijft deze laag. In enkele boringen is een restant van een, naar wat lijkt, bemestingslaag met stadsafval aangetroffen. Deze laag is aan de top en basis echter vermengd met schelphoudend strandzand, vanwaar de laag als verstoord wordt beschouwd. In deze laag worden geen intacte sporen uit de Late Middeleeuwen of Nieuwe Tijd verwacht.

Advies

Op basis van het archeologisch vooronderzoek is een lage archeologische verwachting vastgesteld. De kans dat met de voorgenomen sloop van het kantoorpand en de nieuwbouw van het appartementencomplex archeologische waarden verstoord zullen raken, is klein. Transect adviseert daarom dat in het kader van de toekomstige ontwikkelingen geen aanvullende maatregelen nodig zijn. Mochten er tijdens het uitvoeren van de graafwerkzaamheden toch archeologische vondsten aangetroffen worden, geldt een wettelijke meldplicht (Erfgoedwet 2016, artikel 5.10 en 5.11) deze vondsten te melden bij de bevoegde overheid (de gemeente Haarlem).

4.3.3 Conclusie

Archeologisch onderzoek heeft uitgewezen dat er een lage archeologische verwachting aanwezig is op het plangebied. Er is voldoende onderzocht dat de kans dat met de voorgenomen sloop en nieuwbouw archeologische waarden verstoord zullen raken klein is. Aanvullende maatregelen zijn niet nodig. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de realisatie van het nieuwbouwplan.

4.4 CULTUURHISTORIE

4.4.1 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 2022 in werking treedt.

Nota Belvédère (1999)

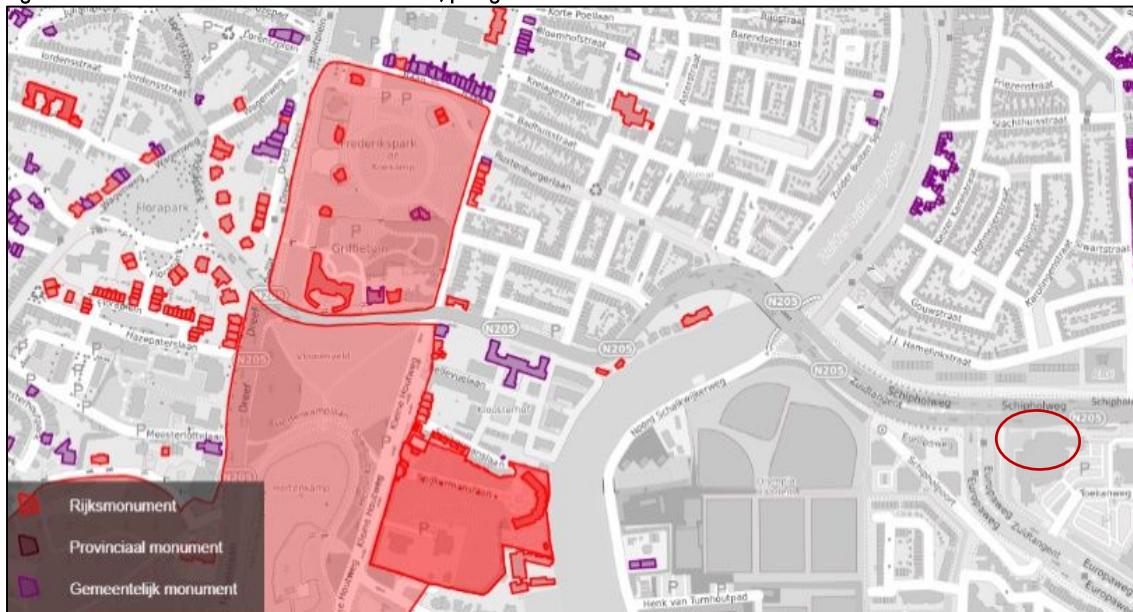
Vanuit een ontwikkelingsgerichte visie op de omgang met cultuurhistorie worden in de Nota Belvédère beleidsmaatregelen voorgesteld die tot een kwaliteitsimpuls bij de toekomstige inrichting van Nederland zouden moeten leiden. Doelstelling van de nota is om de alom aanwezige cultuurhistorische waarden 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.

4.4.2 Relatie tot ontwikkeling

Tot begin 20e eeuw maakte het plangebied deel uit van het open veenweidelandschap tussen de ommuurde Haarlemse binnenstad en het Haarlemmermeer. De enige weg langs het gebied was de Zuidschalkwijkerweg die de lintbebouwing langs het Spaarne verbond met de oude stad. Aan de noordkant van het plangebied bevonden zich de landerijen van buitenplaats Oosterspaarn. Het Spaarne is nog steeds een van de belangrijkste lange (water-) lijnen door de stad.

Sinds 5 december 1990 zijn de binnenstad van Haarlem en de Haarlemmerhout aangewezen als 'beschermde stadsgezicht' in de zin van de Monumentenwet 1988. Per 5 oktober 2011 is via een besluit ex artikel 35 van de Monumentenwet het 'beschermde stadsgezicht' uitgebreid met gebieden in Haarlem Zuid en Haarlem Zuidwest. Ten opzichte van de projectlocatie zijn de beschermde stadsgezichten Haarlem / Haarlemmerhout en Haarlem Zuid het meest nabij gelegen. De projectlocatie is buiten de beschermde stadsgezichten gelegen. Binnen de projectlocatie zijn geen monumenten gelegen. Uit figuur 12 blijkt dat de Slachthuisbuurt over een aantal gemeentelijke monumenten beschikt en aan de overzijde van het Spaarne een aantal rijksmonumenten gelegen zijn.

Figuur 13. Uitsnede monumentenkaart Haarlem, plangebied rood omcirkeld.



In het kader van de Hoogbouweffectrapportage (HER, paragraaf 4.2) zijn de effecten van de nieuwbouw op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad onderzocht. Hiervoor verwijzen wij terug naar paragraaf 4.2 en de volledige HER die als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing te vinden is (bijlage 2). Vanuit de rand van het historische centrum kan de ontwikkeling waargenomen worden. Door de kronkeling van het Spaarne is dat naar verwachting niet op elke plek het geval. Door de relatief beperkte hoogte binnen het ensemble wordt Schonenvaert vanuit cultuurhistorisch oogpunt hooguit in beperkte mate als storend ervaren.

4.4.3 Conclusie

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

4.5 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

4.5.1 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.

Func tiemenging

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de SvB 'functiemenging' toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden kan met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De SvB 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid.

Categorie A

Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De 3 activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1

Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan¹. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2

Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan of dat er andere bouwkundige voorzieningen getroffen zijn waardoor milieubelasting voorkomen wordt op vergelijkbare wijze als bij bouwkundige afscheiding. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C

Activiteiten zoals genoemd onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

4.5.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie kent de bestemming 'Gemengd – 5' in de huidige situatie. In de nieuwe situatie worden hier woningen en commerciële voorzieningen toegevoegd. Omliggende bestemmingen betreffen overwegend 'Horeca', 'Bedrijf', 'Verkeer' en 'Gemengd – 3'. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat sprake is van gemengd gebied.

Aan de Toekanweg 2 bevindt zich het Van der Valk Hotel. Een hotel heeft milieucategorie 1, waarvoor een richtafstand van nul meter wordt gehanteerd in een gemengd gebied. Ook het autoverhuurbedrijf Avis is gevestigd aan de Toekanweg 2, waarvoor een milieucategorie 2 geldt. Binnen een gemengd gebied dient hier een richtafstand van tien meter aangehouden te worden. Zowel de gronden van het autoverhuurbedrijf als het hotel liggen op meer dan tien meter afstand van de nieuwe ontwikkeling. Hiermee wordt voldaan aan de richtafstanden.

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van een gebouw met 823 appartementen en circa 5.014 m² aan commerciële voorzieningen. Woningen leveren geen milieuhinder op ten aanzien van andere woningen. Gezien wonen en bedrijvigheid in hetzelfde gebouw gerealiseerd zal worden, is er sprake van functiemenging. Beoordeeld dient te worden of de voorgenomen ontwikkeling bedrijven in de nabijheid van de projectlocatie kan beperken in hun werkzaamheden. Voor functiemenging worden drie categorieën gehandhaafd.

Categorie A	Activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit zijn toereikend.
Categorie B	Activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.
Categorie C	De activiteiten genoemd onder B, waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

Binnen het plangebied wordt wonen en werken mogelijk gemaakt binnen hetzelfde gebouw. Op de begane grond, eerste verdieping en tweede verdiepingen zullen de gemeenschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd, welke binnen categorie A vallen. Deze activiteiten kunnen dus aanpandig aan woningen worden uitgevoerd.

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van het nabijgelegen hotel Van der Valk Haarlem inzichtelijk gemaakt door Wolf + Dikken adviseurs. Dit omdat de toegangsweg van het hotel op korte afstand van het bouwplan ligt. Op basis van de berekeningsresultaten kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting op de gevel door toedoen van de verkeersaantrekkende werking van het parkeerterrein van hotel Van der Valk tussen de 55 en 60 dB bedraagt. Hiermee wordt de normwaarde uit stap 2 van het toetsingskader van 50 dB voor de etmaalwaarde wordt overschreden op alle berekende waarneempunten. De waarde van 65 dB uit stap 3 wordt niet overschreden. De geluidsbelasting door toedoen van wegverkeerslawaaï overschrijdt de voorkeursgrenswaarde en daar worden hogere waarden voor verleend. Dit betekent ook dat maatregelen getroffen worden om de binnenwaarde in het kader van het Bouwbesluit te waarborgen. Hiermee kan gesteld worden dat ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening een goed woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners kan worden gegarandeerd.

4.5.3 Conclusie

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

4.6 BEZONNING

4.6.1 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 laagst gelegen 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.

4.6.2 Relatie tot ontwikkeling

Door Peutz is een bezonningsonderzoek uitgevoerd. De rapportage d.d. 3 februari 2021 is bijgevoegd als bijlage bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing. Wegens het ontbreken van een wettelijke normstelling heeft een globale toetsing plaatsgevonden volgens een veel gebruikte richtlijn, de lichte TNO-norm. Volgens de lichte TNO-norm is er sprake van voldoende bezonning van een woning bij tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari t/m 21 oktober.

Uit het onderzoek volgt dat de bezonning van bestaande woningen voldoet aan het criterium van minimaal 2 mogelijke zonuren in de periode 19 februari t/m 21 oktober, of waar de bezonning niet voldoet, dat dit niet het gevolg is van de onderzochte ontwikkeling.

4.6.3 Conclusie

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

4.7 BODEM

4.7.1 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.

4.7.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van woningen en commerciële ruimtes. 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 derhalve een bodemonderzoek uitgevoerd door onderzoeksbureau Crux. Daarbij hebben zij tevens een waterbodemonderzoek uitgevoerd in het kader van het dempen van de bestaande watergang.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

Landbodem

Bodemopbouw

De maaiveldhoogte bedraagt varieert van NAP + 0,6 m (noordzijde langs Schipholweg) tot NAP – 0,6 m (parkeerplaats). De bodem bestaat tot 1 à 2 m-mv uit zand. Daaronder is tot de maximale boordiepte van 3,0 m-mv veen aangetroffen. De plaatselijk aanwezige sterk baksteenhoudende laag op het oostelijke terreindeel (boring 09; 0,3-0,8 m-mv) is matig verontreinigd met PAK. Daarnaast is deze grond licht verontreinigd met koper, lood, zink, PCB en minerale olie. De overige boven- en ondergrond (tot 3,0 m-mv) is ten hoogste licht verontreinigd met koper, kwik, lood, PCB en/of PAK.

Asbest

Op basis van eerder onderzoek is de locatie niet verdacht ten aanzien van asbest. In dit onderzoek zijn geen asbestverdachte materialen (puin o.i.d.) op het maaiveld of in de grond waargenomen, derhalve is de grond niet onderzocht op asbest.

PFAS

In de bovengrond en ondergrond rond het grondwater zijn PFOS en PFOA in een gehalte groter dan de detectiegrens aangetoond. De achtergrondwaarden worden echter niet overschreden. Er zijn geen verhoogde gehalten aan de overige PFAS gemeten. Op basis van de analyseresultaten is er geen saneringsnoodzaak betreffende PFAS.

Hergebruiksmogelijkheden (indicatief)

De resultaten van het onderzoek zijn indicatief getoetst aan de Regeling bodemkwaliteit en het Handelingskader PFAS De grond op locatie komt, op basis van indicatief onderzoek, voor hergebruik in aanmerking. De toepasbaarheid varieert van 'altijd toepasbaar tot industrie'. Op basis van de analyseresultaten vormt PFAS geen belemmering voor hergebruik van de grond. Derhalve zijn de hergebruikswaarden op basis van de Regeling bodemkwaliteit leidend.

Waterbodem

Bodemopbouw

Het wateroppervlak is aangetroffen op circa NAP – 1,3 m. De hoogte van de waterkolom ten tijde van het onderzoek loopt uiteen van circa 0,35 m tot 0,85 m. De dikte van het slibpakket varieert van 0,15 m tot 0,5

m. De vaste waterbodem is aangetroffen vanaf circa NAP – 1,8 m en bestaat hoofdzakelijk uit veen (plaatselijk is een laagje zand aangetroffen).

Kwaliteit slib

Toepassing onder water

- Het slib komt in aanmerking voor hergebruik als klasse A.

Toepassing op landbodem

- Het slib uit watergang 02 komt in aanmerking voor hergebruik als klasse industrie. Het slib is verspreidbaar op aangrenzend perceel.

Kwaliteit vaste waterbodem

Toepassing onder water

- De venige vaste waterbodem is altijd toepasbaar;
- De zandige vaste waterbodem komt in aanmerking voor hergebruik als klasse A.

Toepassing op landbodem

- De venige vaste waterbodem is altijd toepasbaar;
- De zandige vaste waterbodem is niet toepasbaar (o.b.v. gehalte aan minerale olie).

PFAS

Het slib is aanvullend onderzocht op het voorkomen van PFAS. Er zijn verhoogde gehalten aan PFOS en de overige PFAS (EtFOSAA) zijn gemeten. PFOA is niet aangetoond. De in het Handelingskader PFAS vastgestelde achtergrondwaarden worden niet overschreden.

Asbest

Op basis van het vooronderzoek is de locatie niet verdacht op het voorkomen van asbest. Tijdens het veldwerk is geen asbestverdacht materiaal (puin, asbestverdachte beschoeiing, etc.) in en langs de watergang aangetroffen, derhalve is de waterbodem niet onderzocht op asbest.

Grondwater

Het grondwater is ten hoogste licht verontreinigd met barium, xylenen, naftaleen en/of tetrachlooretheen.

Veiligheidsklassen (CROW 400)

Voor de werkzaamheden zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk (de 'basishygiëne' is afdoende). De te nemen maatregelen dienen door een veiligheidskundige te worden bepaald.

Conclusie

De milieuhygiënische kwaliteit op de locatie is afdoende vastgesteld. Aanvullend onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

4.7.3 Conclusie

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

4.8 DUURZAAMHEID

4.8.1 Algemeen

Haarlem zet vaart achter de ontwikkelingen om de stad toekomstbestendig te maken. De verduurzamingsopgave pakt de gemeente samen met haar partners in de stad op. 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 we ons energieverbruik moeten beperken. 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.

4.8.2 Relatie tot ontwikkeling

De ambitie voor Schonenvaert is om langdurig waarde toe te voegen aan de omgeving en de stad. Daarbij is gekozen om het ontwerp zowel robuust als intelligent/toekomst gericht te maken. Robuust waar ontwerpkeuzes en -oplossingen bijdragen aan de langdurigheid en houdbaarheid in tijd en intelligent/toekomstgericht waar ontwerpkeuzes bijdragen aan de flexibiliteit en veerkrachtigheid richting de toekomst. Dit met een minimale ecologische voetafdruk. Integrale duurzaamheid is een fundamentele bouwsteen van het ontwerpproces en levert maximale prestaties binnen de vastgestelde kaders op.

De volgende thema's zullen robuust en toekomstgericht worden ingericht. In aanvulling op de thema's uit de Haarlemse duurzaamheidsambitie is ook het sociale thema toegevoegd aan de ambitie van Schonevaart.

Tabel 1. Uitgangspunten Schonevaart op het gebied van duurzaamheid

Thema	Projectspecifieke definities
Circulariteit	Flexibel en toekomstbestendig woongebouw en verlenging van de levensduur van de bestaande (op huidige locatie) producten en materialen.
Klimaatadaptief	Hitte- en droogtebestendig en wateradaptief.
Energie & Warmte	Reductie van energie- en warmtevraag, maximale duurzame energiegebruik/-opwek en flexibele installaties voor toekomstige innovaties.
Mobiliteit	(Duurzame) deelmobiliteit (auto's en fietsen).
Groen & Ecologie	Natuurinclusieve en toekomstbestendige groenvoorziening die bijdraagt aan het welzijn van de bewoners en omwonende zowel binnen als buiten.

De thema's zijn uitgewerkt in de volgende maatregelen:

Figuur 6. Duurzaamheidsmaatregelen Schonevaart

1. Circulariteit Lage Milieu Prestatie Gebouwen (MPG); Hoge mate van materiaalhergebruik huidige pand; Modulematig bouwen; Droogstapel systeem gevelbekleding; Flexibel installatiepakket; 100% duurzaam houtgebruik; Materialenpaspoort.	2. Klimaatadaptie Grote groen daken/sedumdaken > 50% Waterretentiekragen en waterbuffering toepassen; Voorkomen (te veel) verharding; Watercompensatiemaatregelen; Hoge mate van schaduw voor langzaam-verkeer routes < 40%
3. Energie en warmte Aardgasvrij bouwen; Hogere prestaties op Bijna energieneutraal bouwen (BENG); Verwarmen en koelen met behulp van WKO systeem; Zonnepanelen (PV-panelen); Warmte Terugwin installatie (WTW); Energieopslag.	Mobiliteit Stimuleren fiets en voetgangers; Stimuleren fiets en voetgangers door de openbare ruimte; Fietsparkeren in ontwerp; Elektrische deelmobiliteitsconcept; Mobility as a service-ready; Elektrische laadpunten auto.
4. Groen en ecologie Natuurinclusief bouwen; Versterken biodiversiteit; Geluidluw binnenhof.	5. Sociaal Ontmoetingsruimtes bewoners; Mix aan bewoners; Mix van publieke en semi-publieke functies in de plint.

4.8.3 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de richtlijn 'Duurzaam bouwen' en er wordt voldaan aan de gestelde randvoorwaarden vanuit de gemeente ten aanzien van duurzaamheid.

4.9 EXTERNE VEILIGHEID

4.9.1 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:

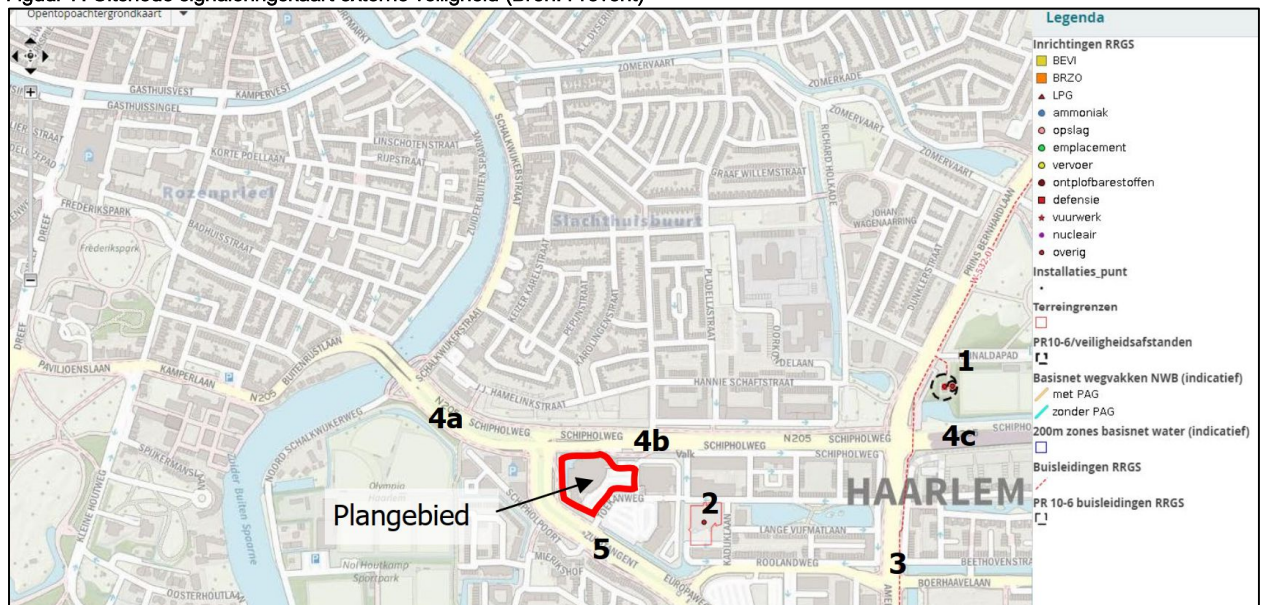
- Plaatsgebonden risico (PR): Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten 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.

4.9.2 Relatie tot ontwikkeling

Met Schonenvaert worden geen risicovolle activiteiten toegevoegd aan het plangebied. De nieuw te bouwen woningen worden beschouwd als kwetsbare objecten. Door Prevent is op 2 februari 2023 onderzoek uitgevoerd naar het aspect externe veiligheid. Aan de hand van de gegevens op de signaleringskaart externe veiligheid is nagegaan welke risicovolle activiteiten en bronnen in de nabijheid van het plangebied aanwezig zijn.

Figuur 7. Uitsnede signaleringskaart externe veiligheid (Bron: Prevent)



In het rapport is geconcludeerd dat:

- Het projectgebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting;
- Het projectgebied niet ligt binnen de veiligheidsafstanden van andere stationaire risicobronnen (1 en 2 in figuur 15);
- Het projectgebied wel ligt binnen het invloedsgebied van een nabij gelegen transportroute (4a en 4b in figuur 15);
- Het projectgebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een buisleiding voor het transport van gevaarlijke stoffen (3 in figuur 15).

Inrichtingen

Volgens artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) moet gekeken worden naar inrichtingen binnen dan wel in de directe omgeving van het projectgebied. Op de veiligheidskaart is zwembad Boerhaavebad zichtbaar. Gezien de afstand van meer dan 400 meter vormt deze inrichting geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Daarnaast is op de risicokaart het gasontvangststation W053 van de Gasunie zichtbaar. Voor deze inrichting geldt een risicoafstand (PR 10-6) van 25 meter. Het gasontvangststation is op een afstand van minimaal 850 meter gelegen, waardoor ook deze inrichting geen belemmering vormt.

Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

De voorgenomen locatie is niet in de nabijheid van het spoor gelegen.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

De Schipholweg is een gemeentelijke N-weg die aansluit op het provinciale deel van de N205. Verder vindt over de Europaweg transport plaats van gevaarlijke stoffen (bestemmingsverkeer t.b.v. bevoorrading LPG tankstation).

De nieuwbouwlocatie aan de Toekanweg 7 is gelegen op:

- 13 meter afstand van de dichtstbijzijnde doorgaande rijstrook van de Schipholweg (N205) en op 25 meter afstand van het hart van de Schipholweg (N205).
- 15 meter afstand van de dichtstbijzijnde doorgaande rijstrook van de Europaweg en op 26 meter afstand van het hart van de Europaweg.

De Schipholweg en de Europaweg zijn gelegen op minder dan 200 meter van het plangebied. Hierdoor is nader onderzoek naar het groepsrisico noodzakelijk.

Door de Omgevingsdienst IJmond is aangegeven dat voor de toetsing als ruime schatting kan worden uitgegaan van 50-100 GF3-transporten per jaar. Op basis van logische routes richting de LPG inrichtingen is door Prevent voor het oostelijk deel van de N205 tot de Europaweg uitgegaan van 100 GF3-transporten per jaar en voor het westelijk deel van de N205 na de Europaweg (Schipholweg ter hoogte van het plangebied) van 50 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 Schipholweg(N205) 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

De bestaande en de nieuwe situatie zijn getoetst aan de tabellen in het HART.

Vuistregel 1: is niet van toepassing

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

In het plangebied worden in de nieuwe situatie 823 appartementen gerealiseerd en 5.014 m² b.v.o. aan commerciële ruimten (voornamelijk werkfuncties in de vorm van een bedrijfsverzamelgebouw). Voor de woningen wordt uitgegaan van 2,4 personen per woning (50% aanwezig gedurende de dagperiode en 100% aanwezig gedurende de nachtperiode). Voor de commerciële ruimten is uitgegaan van 1 persoon per 30 m² b.v.o. gedurende de dagperiode (personendichtheid kantoren). Dit geeft een maximale personendichtheid in het plangebied van 1.154 personen in de dagperiode en 1.975 personen in de nachtperiode. In het hectarevlak in het plangebied dat gebruikt is voor de toetsing is per hectarevlak ca. 3/4 deel van de nieuwe bebouwing in het plangebied gelegen. Per hectarevlak zijn hierdoor in de nachtperiode (de maatgevende periode) maximaal ca. 1.481 personen aanwezig.

Bij een afstand van 20 meter tot het hart van de Schipholweg en de Europaweg wordt bij een personendichtheid van meer dan 300 personen per hectare in tabel 1-9 een drempelwaarde gevonden die kleiner is dan 50 GF3 transporten. Voor de nieuwe situatie wordt hiermee een drempelwaarde gevonden die kleiner is dan de bepaalde vervoersintensiteit van de Schipholweg van 50 GF3 transporten per jaar. Op basis van de vuistregels voor het groepsrisico kan worden geconcludeerd dat het groepsrisico mogelijk hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

Berekening groepsrisico Schipholweg en Europaweg met RBM II

Voor de bestaande en nieuwe situatie binnen het plangebied is de bevolking handmatig ingevoerd. De gebruikte personendichtheden zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Figuur 8. personendichtheid in plangebied

Situatie	Adres	Aard gebouw	Kental	Aantal personen	
				dag	nacht
Bestaand	Toekanweg 7	Kantoorgebouw (14.690 m ²)	1 persoon/30 m ²	489	
Nieuw	Toekanweg 7	823 woningen	2,4 pers./woning	987,6	1.975,2
		Commerciële ruimten (5.000 m ²)	1 persoon/30 m ²	166,7	
		Totaal		1.154	1.975

Voor de bestaande en nieuwe situatie is de ingevoerde bebouwing in RBMII weergegeven met de locatie waar het hoogste groepsrisico is berekend. Voor de bestaande situatie wordt voor de Schipholweg een groepsrisico berekend van maximaal 0,142 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico van de Schipholweg neemt door de voorgenomen ontwikkeling met 56 % toe tot maximaal 0,222 maal de oriëntatiewaarde.

Voor de bestaande situatie wordt voor de Europaweg een groepsrisico berekend van maximaal 0,154 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico van de Europaweg neemt door de voorgenomen ontwikkeling met 13% toe tot maximaal 0,174 maal de oriëntatiewaarde.

Geconcludeerd kan worden dat het groepsrisico langs de Schipholweg en de Europaweg bij de bestaande en nieuwe omgevingssituatie hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico langs de Schipholweg en Europaweg neemt door de voorgenomen ontwikkeling toe met meer dan 10% maar blijft ruim onder de oriëntatiewaarde.

Verantwoording groepsrisico

Op grond van artikel 8 van het Bevt is voor de Schipholweg een verantwoording van het groepsrisico vereist. Op basis van de aanwezige dichtheid van personen in het invloedsgebied en de volgens het geldende bestemmingsplan mogelijke dichtheid van personen in het invloedsgebied, het berekende groepsrisico en het overwegen van het aanpassen van het ontwerp kan geconcludeerd worden dat gezien de hoogte van het berekende groepsrisico (iets hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde maar ruim onder de oriëntatiewaarde) er geen aanleiding bestaat om functies binnen het plangebied aan te passen om een lagere personendichtheid te realiseren. Verder heeft een dergelijke verlaging van de personendichtheid maar een beperkt effect op het groepsrisico langs de Schipholweg.

Bestrijding en beperking

Vanwege de ligging binnen het invloedsgebied van de Schipholweg (N205) moet op grond van artikel 7 van het Bevt in deze ruimtelijke onderbouwing worden in gegaan op:

1. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp met gevaarlijke stoffen op de Schipholweg (N205), 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.

Rampen die kunnen optreden zijn een warme BLEVE, koude BLEVE en een plasbrand. 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 of plasbrand 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 vanuit 3 richtingen te bereiken. Er is sprake van een goede bereikbaarheid.

Zelfredzaamheid

Binnen het plangebied zijn geen nieuwe functies voorzien die specifiek gericht zijn op minder zelfredzame personen. In geval van een calamiteit op de Schipholweg (N205) kan via de Toekanweg en de Europaweg in zuidelijke richting worden gevlucht naar veilig gebied. In geval van een calamiteit op de Europaweg kan via de Toekanweg in oostelijke richting worden gevlucht tot achter de bebouwing van Van der Valk.

Vervoer gevaarlijke stoffen over het water

In het rond het projectgebied komen geen watergangen voor waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt.

Buisleidingen

De risicokaart toont alle aardgasleidingen vanaf een diameter van 50 mm en een druk van 16 bar, alle buisleidingen voor brandbare vloeistoffen vanaf een diameter van 100 mm en alle overige buisleidingen waarvan geldt dat er een overschrijding van de wettelijke norm is op 5 meter afstand van de buis. Deze wettelijke norm is het plaatsgebonden risico 10-6.

In de omgeving van het plangebied bevindt zich 1 hoge druk aardgasbuisleiding van Gasunie. Buisleiding W-532-01 (40 bar, 13 inch) heeft een invloedsgebied van 140 meter en is gelegen op 530 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.

Overleg Veiligheidsregio Kennemerland

Met de veiligheidsregio heeft afstemming plaatsgevonden over onder andere de positie van de opstelplaatsen van de brandweer in het kader van bereikbaarheid.

4.9.3 Conclusie

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

4.10 GELUID

4.10.1 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 wegverkeerslawaaai, railverkeerslawaaai en industrielawaaai. 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.

4.10.2 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van onder andere 823 woningen, oftewel geluidsgevoelige objecten in het kader van de Wet geluidhinder. Derhalve is het uitvoeren van akoestisch onderzoek noodzakelijk. Door Wolf+Dikken is een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï uitgevoerd. De rapportage d.d. 2 september 2022 en gewijzigd op 3 maart 2023 is bijgevoegd als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Resultaten akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Door Wolf Dikken adviseurs is een akoestisch model opgesteld, waarin de geluidbelastingen ten gevolge van de relevante geluidbronnen bepaald zijn. Het bouwplan ligt binnen de zone van de volgende wegen:

- de Schipholweg;
- de Europaweg.

Voor de Merovingenstraat geldt een maximale rijsnelheid van 30 km/uur. Voor deze weg geldt dat zij niet in aanmerking komt voor akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting van deze weg is desondanks toch bepaald in verband met de goede ruimtelijke ordening en de eisen ten aanzien van de geluidwering van gevels van geluidsgevoelige bestemmingen.

Op grond van de uitgevoerde berekening kan worden geconcludeerd dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden ten gevolge van het wegverkeer op de Schipholweg en de Europaweg. De optredende geluidbelasting ten gevolge van deze wegen bedraagt maximaal 62 dB inclusief aftrek artikel 110g Wgh. De maximaal te ontheffen waarde wordt niet overschreden. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt maximaal 67 dB exclusief aftrek conform artikel 110g Wgh.

Hogere waarden

Omdat sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, zullen hogere waarden moeten worden vastgesteld. Hiervoor moet eerst onderzoek gedaan worden naar mogelijke geluidreducerende maatregelen.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de wegen die een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde veroorzaken.

geluidbron	aantal woningen met geluidbelasting hoger dan voorkeursgrenswaarde	hoogst optredende geluidbelasting, Lden [dB] incl. aftrek art. 110g Wgh	overschrijding grenswaarde [dB]
Schipholweg	416	62	14
Europaweg	354	60	12

Bronmaatregelen

Het aanbrengen van stil asfalt zal een reductie tot circa 4 dB mogelijk maken. De overschrijdingen kunnen echter niet teniet worden gedaan. Op de Schipholweg is al stil asfalt aanwezig. Indien stil asfalt op de Europaweg wordt aangebracht, wordt de voorkeursgrenswaarde nog steeds overschreden. Deze maatregel is derhalve niet doeltreffend.

Een andere maatregel is het terugbrengen van de maximum snelheid. In voorliggend geval van 50km/uur naar 30 km/uur. Voor de Schipholweg en de Europaweg geldt echter dat deze wegen zijn opgenomen in het mobiliteitsplan van de gemeente Haarlem als hoofdroute en gebiedsontsluiting van 50 km/uur. Op een dergelijke weg mogen geen snelheidsbeperkende maatregelen worden getroffen en is de snelheidsverlaging geen optie. Tevens zal het toepassen van snelheidsbeperkende maatregelen leiden tot bezwaren van verkeerskundige aard.

Overdrachtsmaatregelen

Een geluidsscherm kan het geluidniveau met circa 10 dB verminderen. Echter, in voorliggend geval zullen ter plaatse van de noord- en westgevels schermen aangebracht moeten worden met een hoogte van circa 50 meter. Op voorhand kan gesteld worden dat een dergelijke situatie niet realistisch is vanwege de hiermee gemoeide kosten en onwenselijke stedenbouwkundige situatie.

Advies hogere waarden

Wolf+Dikken heeft een advies opgesteld (rapportage van 3 maart 2023, zie bijlage) waarin is aangegeven op welke wijze kan worden voldaan aan de eisen ten gevolge van de benodigde hogere waarden.

De geluidbelaste woningen in het bouwplan moeten worden uitgevoerd met een geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte. In het plan komen veel kleine woningen voor zonder privé buitenruimte. Deze woningen worden uitgevoerd met een DucoWall om het doel van een geluidluwe gevel te kunnen waarborgen. De buitenruimten van grote woningen worden uitgevoerd met een akoestisch gesloten borstwering en een geluidabsorberend plafond (of zonder bovenliggend plafond). Buitenruimten aan de oostzijde krijgen een verdiepingshoog scherm aan de noordzijde van het balkon. Hiermee worden geluidluwe gevels achter de balkons gerealiseerd.

Ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking blijkt dat de geluidbelasting gedurende de nachtperiode maximaal 45 dB(A) bedraagt. Indien rekening wordt gehouden met de 10 dB(A) 'nachttoeslag' kan worden gesteld dat een maximale verrekende nachtwaarde van 55 dB(A) geldt. De geluidwering van de gevel voor deze woningen is gedimensioneerd op de gecumuleerde geluidbelasting (ten gevolge van regulier wegverkeer en de verkeersaantrekkende werking). Hierbij wordt de geluidwering van de gevel gedimensioneerd op een binnenwaarde van 25 dB, uitgaand van het cumuleren van L_{DEN} en de nachtwaarde. De berekende nachtwaarde wordt hierbij verhoogd met 10 dB en, indien de slaapkamer direct naast een balkon ligt, gecorrigeerd met 1 dB.

4.10.3 Conclusie

Voor de woningen aan de geluidbelaste gevels waar de voorkeursgrens wordt overschreden zullen hogere waarden aangevraagd moeten worden. Deze woning moeten volgens het ontheffingenbeleid van de gemeente Haarlem over ten minste één geluidsluwe zijde beschikken. Met de te nemen maatregelen zoals beschreven in het advies hogere waarden kan voldaan worden aan het gemeentelijk beleid en kan in het kader van geluid een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd worden. De maatregelen zijn doorgevoerd in het ingediende bouwplan.

4.11 GROEN

4.11.1 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.

4.11.2 Relatie tot ontwikkeling

Op 8 februari 2022 is door Pius Floris een bomeneffectanalyse uitgevoerd voor de te kappen bomen aan de Toekanweg 7 te Haarlem. Het doel van de bomenschouw is het vaststellen dan wel uitsluiten van nesten in de te kappen bomen. Ook wordt beoordeeld in hoeverre de bomenkap mogelijk negatieve effecten heeft op foerageergebieden van vleermuizen en schuilgelegenheid voor huismus.

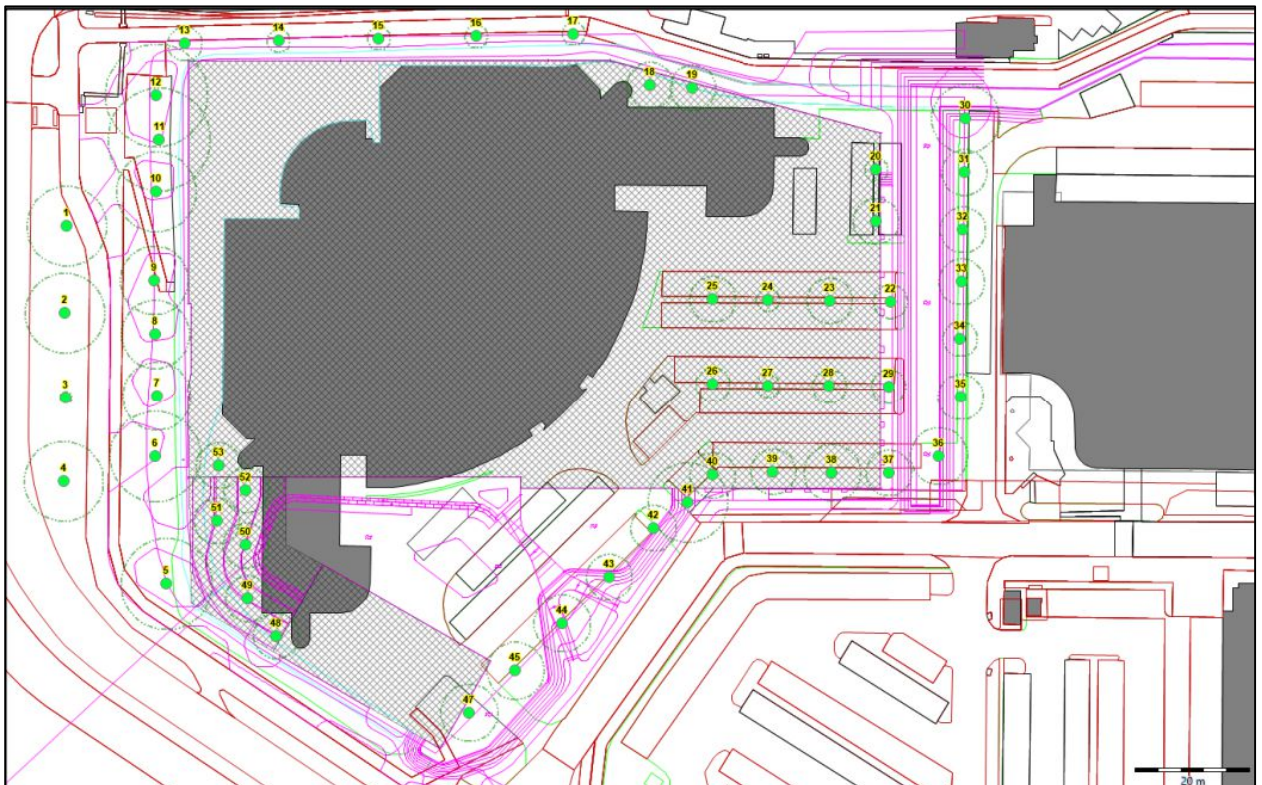
Binnen het projectgebied staan 53 bomen. De 36 bomen op het kantoorterrein zijn hier waarschijnlijk na de bouw van het kantoorpand en tijdens de inrichting van het gebied in 1990 aangeplant. Het gaat hierbij slechts om twee verschillende soorten; els (*Alnus glutinosa* ('Pyramidalis')) en Chinese moerascipres (*Metasequoia glyptostroboides*).

Aan de west- en noordzijde van het terrein, op gemeentelijke grond, staan diverse variaties iepen (*Ulmus*) en

essen (*Fraxinus excelsior*). Hier lopen de leeftijden uiteen. Recent is één gemeentelijke boom met een monumentale status (monumentaal karakter) vervangen. Daarnaast zijn, na de aanleg van een fietspad aan de Schipholweg, rond 2014 vijf nieuwe iepen aangeplant in het talud van de sloot.

In figuur 17 is de huidige situatie (o.a. rode lijnen) en bomen (groene bollen) ten opzichte van de het plan te zien. De bomen zijn (nog) niet landmeetkundig ingemeten, hierdoor kan de exacte plaats afwijken. Het donker grijze vlak laat de contouren van het bestaande gebouw zien. Het licht grijze gearceerde vlak illustreert het nieuwe complex. De roze lijnen laten ten opzichte van de rode lijnen zien hoe de buitenruimte wordt vormgegeven.

Figuur 17. Ontwerptekeningen met bomen en bestaande situatie (bron: Pius Floris).



Er zijn 53 bomen geïnventariseerd en gekeurd. Deze vallen allen binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden. Drie gemeentelijk bomen (1, 2 en 4) dragen een 'monumentaal karakter'. Zij verkeren echter in een matige conditie. De meeste bomen verkeren in een goede of redelijke conditie. De toekomstverwachting is grotendeels vergelijkbaar met de conditie en varieert daarom tussen de >5 en >20 jaar. Geen van de essen verkeren in een goede conditie. In vrijwel alle kronen is licht tot zwaar dood hout aanwezig. Bij zes van de acht bomen lijkt er sterk sprake te zijn van essentaksterfte. Dit is echter, doordat er geen blad aanwezig is, niet met zekerheid te zeggen. Bij in totaal drie bomen is een nest aangetroffen in de kroon. Op basis van de boomveiligheidscontrole (BVC) komt naar voren dat alle bomen op hun huidige standplaats en huidige voorkomen te handhaven zijn. Er gelden echter wel beheersmaatregelen in het kader van boomveiligheid. Het gaat hierbij in de meeste gevallen om de snoeiwerkzaamheden en het verhogen voor de controle frequentie naar één maal per jaar. Uit de keuring komt samengevat het volgende naar voren:

Bomenbalans

Uit de keuring komt samengevat het volgende naar voren:

- 40 bomen zijn goedgekeurd.
- 5 bomen zijn als attentieboom gekwalificeerd i.v.m.:
 - Essentaksterfte;

- Wilgenhoutrups;
 - Lekplekken/beginstadium aantasting.
- 7 bomen zijn als risicoboom gekwalificeerd i.v.m:
 - Zwaar dood hout;
 - Onvoldoende opkroonhoogte (aanrij gevaar).
- 17 bomen dienen (regulier) gesnoeid te worden.

De volgende punten hebben de grootste effecten op de bomen:

- Bomen binnen bouwvlak van het nieuwe complex;
- Wijziging van maaiveldhoogtes;
 - Afgraven en ophogen
- Profielwijzigingen, verwijderen en aanbrengen van verharding.

De wijzigingen zijn behoorlijk groot en omvangrijk. 19 bomen staan binnen de contouren van het toekomstige complex waardoor behoud op de huidige locatie onmogelijk is. Daarnaast staan diverse bomen dichtbij het nieuw te bouwen complex waardoor een significant percentage van de kroon zal verdwijnen. De inrichting van de buitenruimte speelt ook een belangrijke rol. Diverse bomen staan namelijk in een afgraving of ophoging doordat deze in een talud staan. Een ophoging is vaak fataal voor de bomen. Over het algemeen leidt ophoging tot wortelsterfte en verdichting. Wanneer de boom veel wortels verliest heeft dit invloed op zijn conditie en stabiliteit. Dit geldt uiteraard ook voor de bomen in en nabij afgravingen.

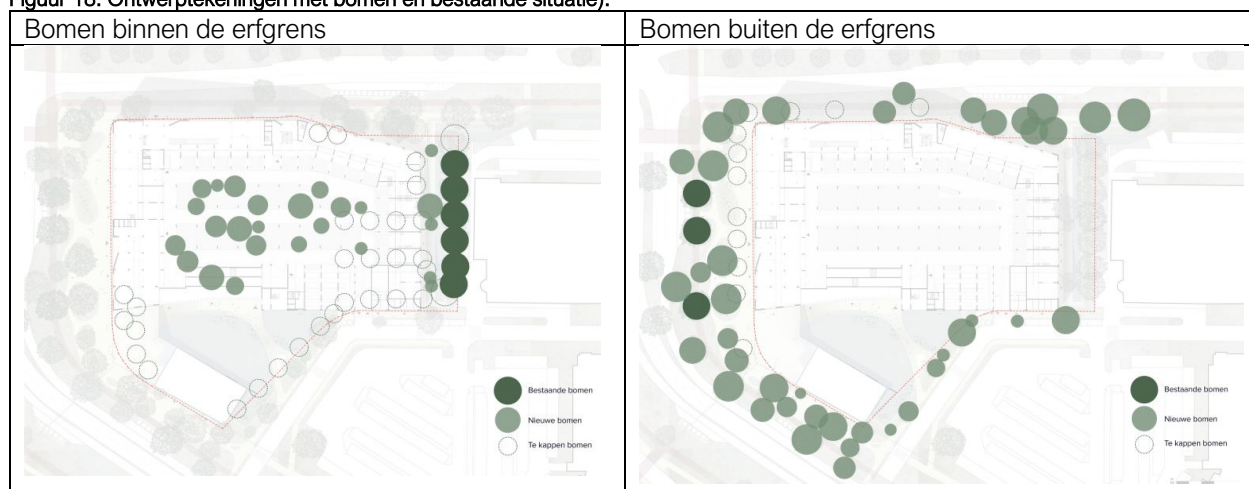
- Op basis van de effect analyse en het huidige ontwerp is geconcludeerd dat alleen bomen 1 tot en met 4 op hun huidige positie duurzaam behouden kunnen blijven. Voor deze gelden basismaatregelen tijdens de uitvoering.
- Verder zijn de bomen 13 tot en met 17 te handhaven door middel van verplanting.
- De overige bomen zijn niet te verplanten in verband met hun omvang, leeftijd en kwaliteit.
- Daarnaast kunnen bomen 30 tot en met 35 met een kleine ontwerpwijziging worden gehandhaafd. Aanvullend zijn groeiplaats verbeteringen noodzakelijk voor een duurzame instandhouding en als compenserende maatregel.

Pius Floris heeft een aantal maatregelen in hun rapportage aangegeven die als randvoorwaarden gelden bij duurzaam boombehoud voor de aannemer voor wat betreft de bomen die niet gekapt hoeven te worden.

Nieuw ontwerp

In het nieuwe ontwerp wordt rekening gehouden met het terugplaatsen van de te kappen bomen. Niet alleen binnen de erfrens worden bomen gecompenseerd, maar ook juist buiten de erfrens. In onderstaande figuren is inzichtelijk gemaakt welke bomen gekapt worden en waar bomen in de nieuwe situatie zich bevinden.

Figuur 18: Ontwerptekeningen met bomen en bestaande situatie).



	Binnen erfgrans (ontwikkelaar)	Buiten erfgrans (gemeente Haarlem)	Totaal
Bomen kappen	-31	-12	-43
Bomen herplanten	25	41	66
Saldo	-6	29	23

Op basis van bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat er binnen de erfgrans een negatief saldo ontstaat van 6 bomen, maar dat buiten de erfgrans er een positief saldo is van 29 bomen. Hiermee voorziet de ontwikkeling in de realisatie van 23 extra bomen ten opzichte van het huidige aantal. BOOM Landscape heeft daarnaast een inrichtingsplan opgesteld om de binnentuin en openbare ruimte rondom het gebouw in te richten.

Figuur 19: Ontwerptekening binnentuin (bron: Boom Landscape).



Op de kavel van Schonenvaert komt een grote waterpartij. Deze wordt met een nieuw aan te leggen open watergang verbonden met de boezem. De planten, struiken en kleine bomen in de nieuw aan te leggen binnentuin en op de groene daken stimuleren biodiversiteit.

Het ontwerp is tot stand gekomen op basis van de principes van Natuurinclusief Bouwen, wat zich o.a. vertaalt in groene gevels, inheemse planten, waterretentiedaken, bruine daken onder zonnepanelen en voorzieningen voor dieren om te verblijven, te nestelen of te eten. Er worden planten gekozen waar insecten en vogels graag in huizen. Mogelijk plaatsen we bijenkorven of insectenkasten. Aan de gevels van het gebouw komen voorzieningen voor vleermuisverblijven. Door groener, duurzamer en bewuster te ontwikkelen wil Schonenvaert positief bijdragen aan de kwaliteit van leven. Voor de stad, de dieren en bewoners.

Figuur 20: Impressies binnentuin en nieuwe watergang (bron: OZ architecten).



4.11.3 Conclusie

Met de herontwikkeling van het perceel is het noodzakelijk om veel van de bestaande bomen te kappen. Dit is inzichtelijk gemaakt door Pius Floris. Zij hebben daarnaast aanbevelingen gegeven voor de uiteindelijke aannemer voor de bomen die blijven staan en hoe hier in het bouwproces mee om te gaan. Ter compensatie van de te kappen bomen worden er zowel binnen de erfgrans als buiten de erfgrans nieuwe bomen geplant waardoor in totaal 23 extra bomen ten opzichte van de huidige situatie aanwezig zullen zijn. Voor de groene inrichting van de buitenruimte, zowel binnen de erfgrans als hierbuiten, is een inrichtingsplan opgesteld door BOOM Landscape.

4.12 HOOGSPANNING

4.12.1 Algemeen

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.

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.

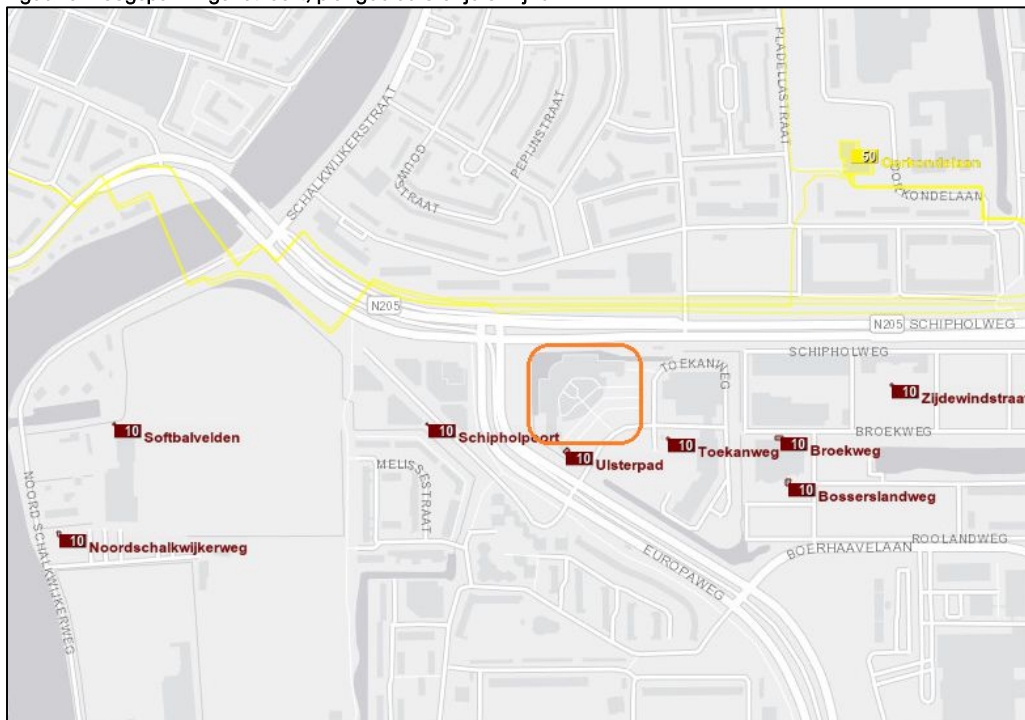
Sinds 2005 adviseert de Nederlandse rijksoverheid een voorzorgsprincipe voor bovengrondse hoogspanningslijnen. Bij de planning van nieuwe woningen, scholen en kinderopvangplaatsen is het advies zoveel mogelijk te voorkomen dat kinderen langdurig blootgesteld worden aan magneetvelden die gemiddeld over een jaar sterker zijn dan 0,4 microtesla. De 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.¹ 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.

4.12.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten noorden van het plangebied bevinden zich aan weerszijden van de Schipholweg meerdere ondergrondse 50 kV leidingen van Liander. Voor een (bovengrondse) 50 kV-verbinding geldt een indicatieve magneetveldzone (worst-case afstand) van 25 tot 40 meter. Bij een ondergrondse leiding, waar in dit geval sprake van is, is de magnetische veldsterkte in de nabijheid nihil. Voor ondergrondse lijnen is er om die reden geen beleid vanuit het Rijk. Ook is er geen verplichting om deze op te nemen in het bestemmingsplan. Er zijn voor het overige in of nabij het plangebied geen kabels en leidingen die planologisch relevant zijn.

¹¹¹ AbvRS, 1 februari 2017, ECLI:NL:RVS:2017:238

Figuur 9: hoogspanningsnetkaart, plangebied oranje omlijnd



4.12.3 Conclusie

Het aspect hoogspanning vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.13 LUCHTHAVENINDELINGSBESLUIT SCHIPHOL (LIB)

4.13.1 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.

4.13.2 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. De projectlocatie is niet gelegen binnen het beperkingengebied voor wat betreft bebouwing en hoogte. Wel ligt het binnen de beperkingengebieden 'beperking aantrekken vogels' en 'beperking voor windturbines en lasers'. Voor de eerste groep geldt dat hier geen vogelaantrekkelijke functie mag komen (bijvoorbeeld viskwekerijen). Daar is in voorliggend plan geen sprake van. Ook is er geen sprake van het realiseren van een windturbine of laser. Daarmee vormen de twee beperkingenzones geen belemmering voor de realisatie van het bouwplan.

4.13.3 Conclusie

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

4.14 LUCHTKWALITEIT

4.14.1 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 betekende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van 'niet in betekende 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 betekende 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.

4.14.2 Relatie tot ontwikkeling

In onderhavig geval is sprake van de realisatie van 823 woningen en 5.014 m² bvo aan niet-woonfuncties. Op basis van bovenstaande voorbeelden mag geconcludeerd worden dat de ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt.

Voor de volledigheid is op basis van de berekende verkeersgeneratie (zie paragraaf 4.16) 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 betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een luchtkwaliteitsonderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

Figuur 22. NIBM-rekentool (geraadpleegd 30 maart 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)		1540
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,04
	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 µg/m³ voor stikstofdioxide NO₂, 40 µg/m³ voor fijnstof PM₁₀ en 25 µg/m³ voor fijnstof PM_{2,5}.

Onderstaande tabel toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via NSL Monitoringstool op 9 december 2021) met bijbehorende grenswaarden.

Tabel 2. Totale concentraties van stikstofdioxide en fijnstof in nabijheid van de projectlocatie.

Jaar	Totale achtergrondconcentratie rekenpunt 15675732		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)
2020	25,0	20,6	11,7
2030	14,7	18,1	9,5
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.

4.14.3 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 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de ontwikkeling is door Dresmé&vanderValk is een quickscan uitgevoerd naar de effecten op beschermde soorten en gebieden. Deze quickscan is als bijlage terug te vinden.

Soortenbescherming

Vanwege de geschikte holtes in de houten betimmering aan de oostzijde van het kantoorpand kunnen verblijfplaatsen van vleermuizen momenteel niet worden uitgesloten. Een nader onderzoek naar vleermuizen is nodig om te bepalen of verblijfplaatsen van vleermuizen in het kantoorgebouw aanwezig zijn.

De bebouwing is ongeschikt als broedlocatie voor broedvogels met jaarrond beschermde nesten zoals huismus en gierzwaluw. Een nader onderzoek of ontheffing van de Wet natuurbescherming is voor huismus, gierzwaluw of andere broedvogels met jaarrond beschermde nesten niet nodig.

In stedelijke gebieden wordt steeds vaker melding gemaakt van broedende meeuwen op platte daken. Deze broedgevallen komen vaak pas (te) laat aan het licht, waardoor werkzaamheden op het dak vertraging op

kan lopen. Indien de werkzaamheden tussen maart en juli wordt uitgevoerd, is het voorkomen van broedgevallen van meeuwen van belang. Hiervoor kunnen diverse vormen van verstoringsmiddelen worden ingezet.

Zorgplicht

Aan de zorgplicht wordt voldaan als:

- Nader onderzoek naar vleermuizen wordt uitgevoerd.
- De sloop, de bomenkap en het dempen van water vanaf september tot maart wordt uitgevoerd om broedgevallen niet te verstoren.
- Tijdens de werkzaamheden kleine zoogdieren en amfibieën de gelegenheid krijgen om weg te vluchten.
- Het water naar één zijde wordt gedempt, zodat vissen en waterdieren met het water weg kunnen komen.

Nader onderzoek vleermuizen

Het nader onderzoek naar vleermuizen is opgestart door Dresmé&VanderValk en in november 2022 gerapporteerd. De conclusie is dat 1 gecombineerde zomer- en paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis aanwezig is in het projectgebied. Het projectgebied heeft geen duidelijke functie als foerageergebied (geen essentieel foerageergebied zoals dat wordt genoemd) voor de gewone dwergvleermuis of als migratieroute voor vleermuizen.

Met de sloop van het gebouw binnen het projectgebied gaat deze verblijfplaats verloren en daarom is een ontheffing nodig van de Wet natuurbescherming. De verblijfplaats zal tijdelijk en permanent moeten worden gecompenseerd. Het negatieve effect zal op populatieniveau tijdelijk en beperkt zijn. Omdat circa 823 nieuwe woningen worden gerealiseerd én sprake is van een grote woningnood, is de verwachting dat de ontheffing kan worden verleend op basis van het grote algemene belang.

De ontheffing Wet natuurbescherming is aangevraagd bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, die als gemachtigde optreedt namens de provincie Noord-Holland.

Gebiedsbescherming

Het projectgebied is niet in het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) of Natura 2000-gebieden gelegen. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is Kennemerland-Zuid en de afstand ertussen is circa 2,7 kilometer. De afstand tot het meest nabijgelegen NNN-gebied is ruim 2,5 kilometer en wordt gevormd door de weilanden ten zuiden van het Ramplaankwartier.

Op de korte termijn ontstaan lokale effecten, zoals een toename van geluid en stof door de sloop- en bouwwerkzaamheden. Deze effecten zijn echter verwaarloosbaar en niet waarneembaar ter plaatse van beschermde gebieden. Gezien de afstand en het tussengelegen stedelijke gebied worden geen effecten verwacht op het NNN of Natura 2000-gebieden als gevolg van de renovatiewerkzaamheden. Op lange termijn worden ook geen effecten verwacht die van betekenis kunnen zijn voor de natuurwaarden van beschermde gebieden.

Stikstof

Aqua-Terra Nova heeft in maart 2023 een stikstofberekening uitgevoerd voor de bouw- en gebruiksfase van het bouwplan. Het onderzoek is terug te vinden in de bijlage. Tijdens de bouwfase is de uitstoot 71,6 kg NOx/jaar en tijdens de gebruiksfase 35,2 kg NOx/jaar. In beide fasen is er geen stikstofdepositie op Natura 2000-gebied. Er is daarom geen vergunning nodig voor wat betreft het aspect stikstof.

4.15.3 Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie. Echter is er inmiddels wel een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd in het kader van de aanwezige dwergvleermuis.

4.16 VERKEER EN PARKEREN

4.16.1 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.

4.16.2 Relatie tot ontwikkeling

Goudappel B.V. heeft in maart 2023 een mobiliteitsplan opgesteld waarbij wordt gekeken naar autoparkeren, fietsparkeren en verkeersstromen. Het rapport is als bijlage terug te vinden, de resultaten zijn hieronder weergegeven.

4.16.2.1 Achtergrond

Bij deze ontwikkeling wordt voorzien in 823 woningen met aanvullend 5.014 m² bvo commerciële ruimte. De commerciële ruimte is wordt ingevuld met kleinschalige werkfuncties, gericht op informele, kennisintensieve bedrijven, creatieve bedrijven en zelfstandige ondernemers. De te realiseren appartementen zijn gericht op jonge starters, met name 1- en 2- persoonshuishoudens en kennen een beperkte omvang.

Om te voorzien in een deel van de mobiliteitsbehoefte van bewoners, is het voornemen om bij de ontwikkeling deelauto's te stallen. Op die manier hebben bewoners wel een auto tot hun beschikking, zonder dat zij een eigen auto hoeven te bezitten. Om te voorzien in het benodigde parkeeraanbod wordt een parkeergarage gerealiseerd. Binnen deze garage kunnen, na toevoeging van autoliften, 218 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Aanvullend is het voornemen om hoogwaardige fietsvoorzieningen te realiseren. De ontwikkeling dient te voorzien in haar eigen parkeerbehoefte voor auto en fiets.

4.16.2.2 Ontwikkeling

De ontwikkeling van Schonenvaert vindt plaats op de locatie waar momenteel een kantoor van Rijkswaterstaat is gelegen. De ontwikkellocatie wordt begrensd door de Europaweg, Schipholweg en de Toekanweg. Het kantoorpand van Rijkswaterstaat komt te vervallen ten behoeve van de realisatie van de woningen en de commerciële functies. In totaal zijn 823 woningen voorzien, variërend in oppervlakte en in segment (sociale huur, middenhuur, vrije sector huur). Aanvullend is 5.014 m² bvo aan commerciële ruimte voorzien, die zal worden ingevuld met een mix aan werkfuncties¹. Het volledige functieprogramma van Schonenvaert is opgenomen in figuur 23.

Figuur 23. Functieprogramma Schonenvaert (bron: Goudappel, 2023)

functie	omvang	eenheid
kantoor	-14.690	m ² bvo
studio, 24-25 m ² GO, sociale huur	280	woningen
studio, 24-25 m ² GO, middelhuur laag	148	woningen
appartement, één slaapkamer, 44-48 m ² GO, middelhuur laag	35	woningen
appartement, één slaapkamer, 44-48 m ² GO, middelhuur hoog	191	woningen
appartement, twee slaapkamers, 68-70 m ² GO, vrije sector	169	woningen
commerciële ruimte (bedrijfsverzamelgebouw)	5.014	woningen

Om te voorzien in de parkeerbehoefte voor auto's bij Schonenvaert wordt een parkeergarage met daarin maximaal 218 autoparkeerplaatsen voorzien. Een deel van deze parkeerplaatsen is voorzien in parkeersystemen waarin onafhankelijk van elkaar geparkeerd kan worden. Een gedeelte van de autoparkeerplaatsen wordt exclusief toegewezen aan de deelauto's, die onderdeel zijn van het plan. De

overige parkeerplaatsen zijn beschikbaar voor alle doelgroepen. Alle parkeerders krijgen een parkeerrecht en geen exclusieve parkeerplaatsen.

Voor het fietsparkeren van de woningen wordt voldaan aan het Bouwbesluit door realisatie van 94 individuele bergingen van ten minste 5 m² en gemeenschappelijke fietsenstallingen met een oppervlakte 981 m². Aanvullend wordt voor een deel van de woningen voldaan aan het gelijkwaardigheidsbeginsel conform het Bouwbesluit (zie ook 4.16.2.4) en zijn gemeenschappelijke fietsenstallingen voorzien met ruimte voor 246 fietsen.

4.16.2.3 Autoparkeren

Uitgangspunten

Te hanteren parkeernormen

Voor de ontwikkeling van Schonenvaert wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen bepaald aan de hand van de parkeernormen uit het vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen Haarlem Nieuw Zuid (zie ook paragraaf 2.2.2), aangevuld met een onderbouwing naar afwijkingsmogelijkheden. In haar parkeerbeleid benoemt de gemeente Haarlem namelijk dat parkeernormen nooit absoluut kunnen zijn, en dat per bouwplan maatwerk en een individuele beoordeling mogelijk is. Daarom wordt de parkeerbehoefte bepaald in twee varianten:

- Variant 1 - Parkeerbehoefte op basis van SPvE;
- Variant 2 - Parkeerbehoefte op basis van SPvE + afwijkingsmogelijkheden.

De parkeerbehoefte wordt berekend door de omvang van de functies te vermenigvuldigen met de parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid). Niet alle parkeerders kennen echter op alle momenten van de week een even grote parkeerbehoefte. Voor bewoners is het maatgevende moment de nacht, terwijl dit voor bezoekers van woningen de zaterdagavond is. Hierdoor is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Aandachtspunt hierbij is wel dat alle parkeerplaatsen te gebruiken zijn door de verschillende doelgroepen.

In het SPvE zijn parkeernormen voor de ontwikkelingen binnen knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid opgenomen. Deze parkeernormen zijn opgesteld aan de hand van een onderzoek naar het autobezit in de gemeente Haarlem, uitgevoerd door de gemeente Haarlem. Uit het onderzoek blijkt dat het autobezit voor verschillende woningen in combinatie met oppervlakte lager ligt dan waar de gemeentelijke parkeernormen vanuit gaan. Het onderzoek betreft het daadwerkelijke autobezit in Haarlem als geheel. Dat betekent dat zowel gebieden met en zonder gereguleerd parkeren hier onderdeel van zijn, waarbij is gebleken dat in gebieden met gereguleerd parkeren het autobezit lager ligt. In het SPvE wordt rekening gehouden met het invoeren van parkeerregulering bij de ontwikkellocaties. In het SPvE is de parkeernorm voor bewoners dan ook verlaagd zodat deze aansluit bij het te verwachten autobezit van toekomstige bewoners bij de ontwikkelingen. Met onderscheid naar verschillende categorieën, afhankelijk van het prijssegment en oppervlakte van de woningen.

Naast een verlaging van de parkeernorm voor bewoners is in het SPvE tevens het aandeel voor bezoekers van woningen binnen de parkeernorm verlaagd van 0,3 parkeerplaats per woning naar 0,2 parkeerplaats per woning. In veel gemeenten is het aandeel bezoekersparkeren bij woningen al naar beneden bijgesteld.

Koppeling van plan aan parkeernormen SPvE

De parkeernormen uit het SPvE zijn niet één op één toepasbaar op het plan. De normen zijn toegepast op twee typen kenmerken, namelijk prijssklassen (sociale huur, middenduur, duur) en oppervlakte (in m²). Door deze combinatie aan kenmerken is er bijvoorbeeld geen parkeernorm opgenomen voor een middendure woning kleiner dan 50 m². Daarom is in de berekening eerst gekeken naar oppervlakte en vervolgens is gekeken of het mogelijk is om aan te sluiten bij een huurklasse. In de toelichting bij tabel 3 is opgenomen, waarom het gekozen type in het SPvE past bij het type woning.

Tabel 3. Koppeling functie plan aan SPvE

type in plan	type SPvE	omvang	toelichting
studio, 24-25 m ² GO, sociale huur	sociale huurwoning 20-30 m ²	280 woningen	Overgenomen uit SPvE
studio, 24-25 m ² GO, middelhuis laag	sociale huurwoning 20-30 m ²	148 woningen	Geen passende norm in SPvE. Uit onderzoek blijkt dat autobezit onder woningen <30 m ² gemiddeld 0,2 auto per huishouden is.
appartement, één slaapkamer, 44-48 m ² GO, middelhuis laag	sociale huurwoning 30-50 m ²	35 woningen	Geen passende norm in SPvE. Uit onderzoek blijkt dat autobezit onder woningen 30-50 m ² gemiddeld 0,4 auto per huishouden is.
appartement, één slaapkamer, 44-48 m ² GO, middelhuis hoog	sociale huurwoning 30-50 m ²	191 woningen	
appartement, twee slaapkamers, 68-70 m ² GO, vrije sector	middendure woning 50-75 m ²	169 woningen	Geen passende norm in SPvE. Uit onderzoek blijkt dat autobezit onder woningen 50-75 m ² gemiddeld 0,6 auto per huishouden is.
commerciële ruimte (bedrijfsverzamelgebouw)	bedrijfsverzamelgebouw	5.014 m ² bvo	

Toepassing parkeernormen SPvE

In tabel 4 zijn de SPvE-parkeernormen voor geplande woonfuncties bij Schonenvaert opgenomen waarbij onderscheid is gemaakt naar totaal en het aandeel voor bewoners en bezoekers. Voor de functie 'bedrijfsverzamelgebouw' is geen parkeernorm opgenomen in het SPvE. Voor de functies waarvoor geen passende parkeernorm is opgenomen verwijst het SPvE naar de meest recente CROW-parkeerkencijfers.

Tabel 4. Koppeling functie plan aan SPvE

types in ontwikkeling	parkeernorm		
	totaal	bezoekers	bewoners
sociale huurwoning 20 – 30 m ²	0,5	0,2	0,3
sociale huurwoning 30 – 50 m ²	0,6	0,2	0,4
sociale huurwoning 50 – 60 m ²	0,7	0,2	0,5
middendure woning 50 – 75 m ²	0,8	0,2	0,6
middendure woning 75 – 100 m ²	1,1	0,2	0,9
dure woning 75 – 100 m ²	1,15	0,2	0,95
dure woning 100 – 150 m ²	1,35	0,2	1,15
bedrijfsverzamelgebouw *	0,9	n.v.t.	n.v.t.

* Geen norm voor deze functie in SPvE. Daarom uitgegaan van CROW-functie 'Bedrijfsverzamelgebouw' (zeer sterk stedelijk, schil centrum, minimum kencijfer)

Effect nabijheid HOV

Schonenvaert is gelegen direct grenzend aan het HOV-knooppunt aan de Europaweg en Schipholweg. De nabijheid van HOV zorgt ervoor dat toekomstige bewoners alternatieven hebben en niet noodzakelijkerwijs een eigen auto hoeven te bezitten. Onderzoek van de gemeente Haarlem toont aan dat het autobezit nabij HOVhaltes in Schalkwijk (waar ook Schonenvaert is gelegen) 12,22% lager ligt dan in de rest van Schalkwijk. Deels zit dit lagere autobezit al verwerkt in de parkeernormen voor de bewoners van de woonfuncties zoals hierboven opgenomen. De verwachting van Goudappel en van de gemeente Haarlem is echter dat het HOV-knooppunt zal leiden tot een extra reductie van het autobezit. Dit geldt niet alleen voor bewoners, maar ook voor bezoekers en medewerkers. In het SPvE is daarom opgenomen dat een reductie van maximaal 5% op de parkeernorm mogelijk is.

Effect inzet deelmobiliteit

Daarnaast is het voornemen om bij Schonenvaert deelmobiliteit in te zetten. Het faciliteren van deelmobiliteit

betekent dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet zelf hoeven te bezitten. Per saldo zijn dan minder auto's nodig. Gegeven de goede bereikbaarheid van Schonenvaert met het openbaar vervoer en de fiets, zijn goede alternatieven beschikbaar ter vervanging van het reguliere gebruik van de auto. Eigen autobezit is hierdoor minder noodzakelijk. Dit wordt onderstreept doordat binnen circa 5 tot 10 minuten lopen en fietsen verschillende supermarkten beschikbaar zijn om te voorzien in de boodschappen. Ook andere voorzieningen zoals werkplekken (bij Schonenvaert) en sportvoorzieningen zijn binnen handbereik en kunnen fietsend of lopend worden bereikt. Een deelauto biedt dan uitkomst voor ritten naar bestemmingen die met de fiets, te voet en met het openbaar vervoer minder goed te bereiken zijn.

In het SPvE hanteert de gemeente Haarlem het uitgangspunt dat per 30 woningen, 1 deelauto kan worden gestald, en dat iedere deelauto 5 reguliere auto's vervangt. Wel dient rekening te worden gehouden met exclusieve parkeerplaatsen voor de deelauto's, waardoor de inzet van een deelauto per saldo 4 parkeerplaatsen bespaart. Voor de realisatie van de 823 woningen is daarmee het stallen van 27 (823 / 30) deelauto's passend, die gezamenlijk 135 (27 x 5) parkeerplaatsen voor reguliere auto's vervangen. Per saldo daalt het benodigde parkeeraanbod met 108 (135 – 27) parkeerplaatsen.

Bij Schonenvaert zijn reeds afspraken met We Drive Solar gemaakt voor het aanbieden van deelmobiliteit. We Drive Solar biedt bij de woningen complete mobiliteit aan, waarbij voor minder geld dan maandelijkse kosten voor een eigen auto bewoners toegang krijgen tot de deelauto's. De 27 te stallen deelauto's worden aangeboden in een variëteit aan elektrische deelauto's: van een compacte gezinsauto in de vorm van een Renault ZOE tot een luxe auto in de vorm van een Tesla Model 3. We Drive Solar ontzorgt daarnaast volledig. Zij is verantwoordelijk voor de realisatie van het beheer van de auto's en de bijbehorende elektrische laadpalen. Ook klantenservice, schadeafhandeling, klantenadministratie, onderhoud et cetera van de deelmobiliteit faciliteert We Drive Solar. Daarnaast monitort zij actief het gebruik van de auto's, past het aanbod aan, indien verschillende type auto's gewenst zijn, en houdt rekening met de verschillende seizoenen en bijbehorende behoeftes. Gebruikers kunnen in de app een deelauto reserveren, openen/sluiten en administratie bijhouden.

Voor de deelauto's zijn exclusieve parkeerplaatsen beschikbaar bij Schonenvaert. Deze parkeerplaatsen dienen herkenbaar te zijn om de zichtbaarheid en herkenbaarheid te vergroten, dit stimuleert immers het gebruik ervan. Bij voorkeur zijn deze parkeerplaatsen zodanig gelegen dat zij qua loopafstand en ligging concurreren met parkeerplaatsen voor eigen auto's van bewoners. Tevens wordt vanaf de start van het project het mobiliteitsconcept actief onder de aandacht potentiële toekomstige bewoners gebracht. Bijvoorbeeld door toelichting op de website, in downloads, brochures, bij de makelaar en bij bijeenkomsten. We Drive Solar werkt hieraan actief aan mee. Hierdoor worden toekomstige bewoners zich bewust dat deelmobiliteit 'part of the deal' is. Zij kiezen er bewust voor om op een locatie te wonen waar het gebruik van deelmobiliteit de norm is. Door daarnaast een langlopend gratis kennisabonnement te bieden voor bewoners, is het gebruik van de deelmobiliteit door toekomstige bewoners zeer laagdrempelig en wordt gebruik van deelmobiliteit gestimuleerd. De mogelijkheid bestaat om dit abonnement ook aan toekomstige gebruikers van de kantoorruimtes te bieden. De deelmobiliteit is daarnaast ook toegankelijk voor omwonenden.

Aanwezigheidspercentages

In onderstaande tabel zijn de te hanteren aanwezigheidspercentages voor de woningen en commerciële functies (kantoor/bedrijven) bij Schonenvaert weergegeven. De aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen van CROW, die gemeentelijk gehanteerd worden.

Tabel 5. Te hanteren aanwezigheidspercentages

doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

Extra uitgangspunten variant 2

Uitgangspunt van het SPvE is dat de uitgangspunten - zoals hiervoor is uitgewerkt - het vertrekpunt zijn. Op grond van het SPvE (en de Parapluplan Parkeernormen Haarlem 2018) is het mogelijk om de parkeerbehoefte op basis van maatwerk vast te stellen. Normen kunnen volgens de nota namelijk nooit absoluut zijn en daarom moet per bouwplan maatwerk en een individuele beoordeling mogelijk zijn. De ontwikkeling Schonenvaert vraagt om maatwerk. Hieronder is (onder andere met referenties – zie bijlage 4 van het mobiliteitsonderzoek) onderbouwd dat op de volgende twee punten kan worden afgeweken van de uitgangspunten uit het SPvE:

- Verlagen van de parkeernorm voor bezoekers (van 0,2 naar 0,1 pp/woning)
- verhogen van de reductie voor de nabijheid van een HOV-knooppunt (van 5% naar 15%)

Verlagen van de bezoekersnorm voor woningen (van 0,2 naar 0,1 pp/woning)

Het SPvE schrijft een parkeernorm van 0,2 parkeerplaats voor ieder type woning voor. Het bezoekersaandeel van de parkeerbehoefte komt, landelijk gezien, steeds meer ter discussie te staan. Binnen de TU-Delft is hier onderzoek naar gedaan, waaruit blijkt dat bij het bepalen van het bezoekersdeel van de parkeernorm vaak geen rekening gehouden wordt met lokale omstandigheden. Deze studie raadt dan ook aan om het effect van contextspecifieke omstandigheden mee te nemen in de parkeernormen voor bezoekers. Hierin worden drie vormen onderscheiden:

1. Geografische factoren: o.a. stedelijkheidsgraad, stedelijke zone, type woning of de prijs van de woning.
2. Beleidsfactoren: o.a. parkeertarieven, verhouding parkeergarages/straatparkeren en aanwezigheid van vergunning parkeren.
3. Demografische factoren: o.a. huishoudensgrootte, geslacht, leeftijd en inkomen.

Uit dit onderzoek blijkt dat een parkeernorm van 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers aan de hoge kant is. In stedelijk (gereguleerd) gebied is 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers vaak al voldoende. De dichtheid van woningen in plan Schonenvaert is zeer hoog waardoor bezoekers vaak met andere vervoerwijzen komen, bijvoorbeeld omdat zij op fietsafstand wonen of doordat er goede alternatieven voor bezoek per auto zijn. Daarnaast zijn in dit plan de huishoudens en woningen dusdanig klein, dat er minder bezoekers zullen en kunnen komen. Ook het feit dat bezoekers zullen moeten betalen om hun auto te parkeren (in de parkeergarage of daarbuiten in openbaar gebied) zal ertoe leiden dat een deel van de bezoekers voor andere vervoerwijzen zal kiezen. Gelet op voorgaande acht Goudappel een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers voor deze ontwikkeling (meer dan) voldoende.

HOV-reductie verhogen (van 5% naar 15%)

Uit het onderzoek naar autobezit in Haarlem blijkt dat het huidige autobezit in Schalkwijk rondom HOV-punten lager is dan gemiddeld. Dit lagere autobezit is niet verdisconteerd in de normen die staan beschreven in het SPvE. Deze normen gaan namelijk uit van het gemiddelde autobezit in heel Haarlem, in zowel gereguleerde als ongereguleerde gebieden. Het SPvE geeft, zoals eerder omschreven, daarnaast nog de mogelijkheid om 5% reductie toe te passen op de parkeernorm als gevolg van de realisatie van HOV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid. Wij zien drie redenen om dit reductiepercentage minimaal verder te verhogen tot 15%:

- Laag autobezit rondom HOV-haltes in Schalkwijk: onderzoek in Haarlem toont aan dat het autobezit nabij HOV-haltes in Schalkwijk op dit moment al 12,22% lager ligt dan in de rest van Schalkwijk.
- Mobiliteitshub Haarlem Nieuw Zuid: ten tijde van opstellen van het SPvE was er nog onduidelijkheid over de precieze locatie en omvang van de mobiliteitshub. Inmiddels is hier meer over duidelijk en heeft de gemeenteraad een besluit genomen over het daadwerkelijk realiseren van de mobiliteitshub en de locatie daarvan (Noordvariant). Hiermee is duidelijk geworden de mobiliteitshub op een steenworp loopafstand komt te liggen van de ontwikkeling Schonenvaert en daarmee een zeer aantrekkelijk alternatief is voor eigen autobezit.
- Laag autobezit op referentielocaties: Schonenvaert heeft uit andere projecten ervaring met de realisatie van woningen nabij een HOV-knooppunt. Uit deze referentieprojecten blijkt dat het autobezit onder de doelgroep waarvoor de woningen geschikt zijn zeer laag is of dat bewoners helemaal geen gebruikmaken van de eigen auto. In tabel 6 zijn drie referenties opgenomen, waarbij vergelijkbare woningtypen nabij een HOV-knooppunt gerealiseerd zijn. Alle woningen op deze

referentielocaties zijn verhuurd en daarmee kunnen de woningaantallen afgezet worden tegen het aantal verhuurde parkeerplaatsen. Een uitgebreidere uitwerking van deze referenties is opgenomen in bijlage 4 van het mobiliteitsplan.

Tabel 6. Referenties Our Domain

type woning	Our Domain South East		Our Domain Diemen		Our Domain Blaak		gemiddeld	
	studio's	MH/VS	studio's	MH/VS	studio's	MH/VS	studio's	MH/VS
aantal woningen	955	604	288	486	458	154	1.701	1.244
totaal parkeerplaatsen (verhuurd/beschikbaar)	29/397	108/397	5/160	35/160	0/0	0/0	34	143
verhuurde parkeerplaatsen/woning	0,03	0,18	0,02	0,12	0,00	0,00	0,02	0,12

Uit de tabel blijkt dat het autobezit bij de referentielocaties zeer laag is of dat er geen autobezit is. Omdat bewoners op deze locaties zich wel verplaatsen, zullen zij dit op andere wijze doen, bijvoorbeeld per fiets of met het openbaar vervoer.

Omdat met de mobiliteitshub hoogwaardig openbaar vervoer op korte loopafstand (ca. 100 meter) wordt gerealiseerd, verwachten wij dat de HOV-reductie hoger zal zijn dan 5%. Daarom stelt Goudappel voor om uit te gaan van minimaal 15% HOV-reductie op de volledige parkeernorm.

Resultaat variant 1

Aan de hand van het functieprogramma, de te hanteren parkeernormen (SPvE), de reductie voor nabijheid van HOV, de inzet van deelmobiliteit en de aanwezigheidspercentages is het benodigde parkeeraanbod voor de ontwikkeling van Schonenvaert conform het SPvE opgesteld. Bij het bepalen van het benodigde parkeeraanbod is onderscheid gemaakt naar de verschillende doelgroepen en verschillende momenten in de week.

Het resultaat is opgenomen in tabel 7. Om de tabel leesbaar te houden zijn alleen de ongewogen parkeerbehoefte (zonder dubbelgebruik), de werkdagavond (hoogste parkeerbehoefte variant 2) en zaterdagavond (hoogste parkeerbehoefte variant 1) weergegeven. De volledige tabellen zijn opgenomen als bijlage 2 van het mobiliteitsonderzoek zelf.

Uit tabel 7 blijkt dat rekening houdend met de parkeernormen conform SPvE, de reductie voor nabijheid van HOV en de inzet van deelmobiliteit, zonder toepassing van dubbelgebruik 395 parkeerplaatsen benodigd zijn voor Schonenvaert. Het maatgevende moment doet zich voor op de zaterdagavond. Op dit moment zijn 319 parkeerplaatsen benodigd. Hiervan zijn 27 parkeerplaatsen exclusief bestemd voor de deelmobiliteit van We Drive Solar. De overige parkeerders krijgen een parkeerrecht, en geen exclusieve parkeerplaats. Gegeven het toekomstige parkeeraanbod van 218 parkeerplaatsen ontstaat een tekort van 101 parkeerplaatsen.

Tabel 7. Parkeerbehoefte Variant 1

omschrijving	doel groep	parkeerbehoefte zonder dubbelgebruik	Parkeerbehoefte dubbelgebruik	
			werkdagavond	zaterdag avond
studio, 24-25 m ² GO, sociale huur	bewoner	84,0	75,6	67,2
	bezoeker	56,0	44,8	56,0
studio, 24-25 m ² GO, middelhuis laag	bewoner	44,4	40,0	35,5
	bezoeker	29,6	23,7	29,6
appartement, één slaapkamer, 44-48 m ² GO, middelhuis laag	bewoner	14,0	12,6	11,2
	bezoeker	7,0	5,6	7,0
appartement, één slaapkamer, 44-48 m ² GO, middelhuis hoog	bewoner	76,4	68,8	61,1
	bezoeker	38,2	30,6	38,2
appartement, twee slaapkamers, 68-70 m ² GO, vrije sector	bewoner	101,4	91,3	81,1
	bezoeker	33,8	27,0	33,8
subtotaal bewoners		320,2	288,2	256,2
subtotaal bezoekers		164,6	131,7	164,6
subtotaal wonen (bewoners + bezoekers)		485	420	421
correctie nabijheid HOV (5%)	bewoners	-16	-14	-13
	bezoekers	-8	-7	-8
correctie deelauto's (alleen toegepast op bewoners)	deelauto's	27	27	27
	reductie	-135	-122	-108
totaal bewoners		196,2	179,3	162,4
totaal bezoekers		156,4	125,1	156,4
totaal wonen (bewoners + bezoekers)		353	304	319
bedrijfsverzamelgebouw	totaal	45	2	0
correctie nabijheid HOV (5%)	totaal	-2	0	0
totaal bedrijfsverzamelgebouw		43	2	0
totaal parkeerbehoefte		395	307	319

Resultaat Variant 2

In tabel 8 is de parkeerbehoefte van variant 2 weergegeven. Om de tabel leesbaar te houden zijn alleen de ongewogen parkeerbehoefte (zonder dubbelgebruik), de werkdagavond (hoogste parkeerbehoefte variant 2) en zaterdagavond (hoogste parkeerbehoefte variant 1) weergegeven.

Uit tabel 8 blijkt dat er, uitgaande van de genoemde afwijkingen, 208 parkeerplaatsen nodig zijn op de werkdagavond, wanneer de mogelijkheden om onderbouwd af te wijken worden toegepast op de parkeerbalans. Met een parkeeraanbod van maximaal 218 parkeerplaatsen zijn in variant 2 voldoende parkeerplaatsen opgenomen in het plan.

Tabel 8. Parkeerbehoefte Variant 2

omschrijving	doel groep	Parkeerbehoefte zonder dubbelgebruik	Parkeerbehoefte dubbelgebruik	
			werkdagavond	zaterdagavond
studio, 24-25 m ² GO, sociale huur	bewoner	84,0	75,6	67,2
	bezoeker	28,0	22,4	28,0
studio, 24-25 m ² GO, middelhuur laag	bewoner	44,4	40,0	35,5
	bezoeker	14,8	11,8	14,8
appartement, één slaapkamer, 44-48 m ² GO, middelhuur laag	bewoner	14,0	12,6	11,2
	bezoeker	3,5	2,8	3,5
appartement, één slaapkamer, 44-48 m ² GO, middelhuur hoog	bewoner	76,4	68,8	61,1
	bezoeker	19,1	15,3	19,1
appartement, twee slaapkamers, 68-70 m ² GO, vrije sector	bewoner	101,4	91,3	81,1
	bezoeker	16,9	13,5	16,9
subtotaal bewoners		320,2	288,2	256,2
subtotaal bezoekers		82,3	65,8	82,3
subtotaal wonen (bewoners + bezoekers)		403	354	338
correctie nabijheid HOV (15%)	bewoners	-16	-14	-13
	bezoekers	-12	-10	-12
correctie deelauto's (alleen toegepast op bewoners)	deelauto's	27	27	27
	reductie	-135	-122	-108
totaal bewoners		164,2	150,5	136,7
totaal bezoekers		70,0	56,0	70,0
totaal wonen (bewoners + bezoekers)		234	206	207
Bedrijfsverzamelgebouw	totaal	45	2	0
Correctie nabijheid HOV (15%)	totaal	-7	0	0
totaal bedrijfsverzamelgebouw		38	2	0
totaal parkeerbehoefte		272	208	207

Risicoborging

Bij de ontwikkeling van Schonenvaert wordt parkeerregulering ingevoerd. Dat betekent dat bewoners (en werkers) een abonnement met een parkeerrecht kunnen afsluiten (géén exclusieve parkeerplaats) en dat bezoekers dienen te betalen om gebruik te kunnen maken van de parkeerplaatsen. Aanvullend dienen toekomstige bewoners en werkers van Schonenvaert te worden uitgesloten van een parkeervergunning om op straat in de openbare ruimte parkeren. De gehanteerde parkeernormen voor Schonenvaert sluiten aan bij het daadwerkelijk autobezit in Haarlem. Een deel hiervan wordt voorzien door deelmobiliteit te stallen. Het te realiseren parkeeraanbod sluit daarmee aan bij de verwachte parkeerbehoefte. Om te voorkomen dat bewoners, werkers en bezoekers de auto gratis in de omgeving gaan parkeren, kan parkeerregulering wordt ingevuld. In dat geval kunnen bewoners en werknemers de auto niet in de omgeving parkeren – zij krijgen hier immers geen vergunning voor. Voor bezoekers is het van belang dat bij Schonenvaert een tarief gelijkwaardig aan het tarief op straat wordt gehanteerd.

Wat betreft het fietsparkeren zijn ruimtereserveringen in het plan opgenomen. Hiermee kan een onverhoopt tekort aan fietsparkeerplaatsen (bijvoorbeeld voor bezoekers) worden opgevangen door extra fietsvoorzieningen te plaatsen.

4.16.2.4 Fietsparkeren

De aanpak om het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen te bepalen is gelijk aan de aanpak voor autoparkeren. Het benodigde parkeeraanbod wordt berekend door de omvang van de functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm of parkeerkencijfer (het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen per functie-eenheid). Onderscheid wordt gemaakt naar bewoners en de overige functies.

Voor bewoners wordt conform Bouwbesluit of conform gelijkwaardigheid aan het Bouwbesluit (aan de hand van beleidsregels van de gemeente Haarlem) voorzien in de benodigde ruimte voor fietsparkeren. Voor de 654 woningen kleiner dan 50 m² wordt conform Bouwbesluit een gemeenschappelijke fietsenberging van 981 m² gerealiseerd. Daarnaast worden voor 91 woningen individuele bergingen groter dan 5 m² gerealiseerd. Voor de resterende 78 woningen wordt in gemeenschappelijke fietsenbergingen met in totaal 231 fietsplekken voorzien. Daarbij wordt voldaan aan de aanvullende kwaliteitseisen zoals gesteld door de gemeente Haarlem. Ook is ruimte voorzien voor scootmobielen binnen het plan, hier dient nog extra ruimte voor te worden gerealiseerd om te voldoen aan het gemeentelijk beleid.

Naast fietsparkeren voor bewoners is het advies om ook te voorzien in fietsparkeerplaatsen voor bezoekers van woningen en de commerciële ruimte. Deze fietsparkeerplaatsen zijn dienen openbaar toegankelijk te zijn en bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de ingang te zijn gelegen. Voor deze doelgroepen zijn op het maatgevende moment 231 fietsparkeerplaatsen benodigd. Binnen het plan zijn 266 parkeerplaatsen voor bezoekers opgenomen, waarmee voldaan wordt aan de parkeerbehoefte. Wel dient bufferruimte in het plan opgenomen te worden, om bij het ontstaan van tekorten, nog 16 fietsnietjes bij te kunnen plaatsen.

4.16.2.5 Verkeersgeneratie

Functies genereren een bepaalde hoeveelheid verkeer. De grootte van de verkeersgeneratie (optelling aankomende en vertrekkende verkeer) is per functie verschillend en afhankelijk van de omvang en het functioneren van de functie. Ook de locatie van de ontwikkeling en haar directe omgeving spelen een rol in de hoeveelheid gemotoriseerde verkeersbewegingen van en naar een functie. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is bepaald met behulp van verkeersgeneratiekencijfers uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, december 2018'. Deze verkeersgeneratiekencijfers zijn een afgeleide van de parkeerkencijfer en staan in directe relatie tot elkaar. Door de gehanteerde parkeernorm uit het SPvE koppelen aan het parkeerkencijfer wordt inzichtelijk wat het verkeersgeneratiekencijfer per functie is.

In de huidige situatie is een kantoorpand gevestigd op de ontwikkellocatie met een omvang van 14.690 m² bvo. De verkeersgeneratie van dit kantoor wordt in mindering gebracht op de verkeersgeneratie van het plan, zodat het planeffect ten opzichte van de huidige situatie inzichtelijk wordt.

Tabel 9. Koppeling functies met CROW - verkeersgeneratiekencijfers

functie	CROW-functie	gemiddelde parkeernorm	CROW-verkeersgeneratiekencijfer
kantoren	kantoren (zonder baliefunctie)	1,0 pp / 100 m ² bvo	3,34 mvt / weekdagemaal / 100 m ² bvo
sociale huur / middenhuur	huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur);	0,53 pp / woning	1,8 mvt / weekdagemaal / woning
vrije sector huur	huur, appartement, duur.	0,80 pp / woning	2,9 mvt / weekdagemaal / woning
commerciële ruimte	bedrijfsverzamelgebouw	0,9 pp / 100 m ² bvo	4,0 mvt / weekdagemaal / 100 m ² bvo

Omrekenfactoren

De verkeersgeneratie van een functie wordt door CROW weergegeven als gemiddeld weekdagemaal. Omdat de verkeersafwikkeling doorgaans getoetst wordt op maatgevende momenten dient die gemiddelde weekdagemaal eerst omgerekend te worden naar een gemiddeld werkdagemaal en vervolgens naar spitsuren. Om deze bewerking te kunnen doen heeft CROW omrekenfactoren opgesteld. Voor de woningen zijn de omrekenfactoren voor 'wonen' aangehouden. Voor het te slopen pand en voor de commerciële functies zijn de omrekenfactoren voor de functie 'werken' gehanteerd.

Tabel 10. Omrekenfactoren CROW

functie	weekdag > werkdag	ochtendspitsuur			avondspitsuur		
		totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek	totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek
wonen	1,11	9%	9%	91%	9%	85%	15%
werken	1,33	10%	91%	9%	9%	10%	90%

Resultaat verkeersgeneratie

In tabel 11 is het resultaat van de verkeersgeneratie weergegeven. De toename van verkeer (na saldering van het bestaande kantoorpand) is onderaan de tabel weergegeven.

Tabel 11. Verkeersgeneratie Schonenvaert

functie	gemiddelde weekdag	gemiddelde werkdag	ochtendspitsuur			avondspitsuur		
			totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek	totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek
kantoren	-491	-653	-65	-59	-6	-59	-6	-53
sociale huur/middenhuur	1.177	1.307	118	11	107	118	100	18
vrije sector huur	558	619	56	5	51	56	47	9
commerciële ruimte	201	267	27	24	2	24	2	22
toename verkeer (afgerond op tientallen)	1.440	1.540	140	-20	150	140	140	-10

In totaal worden tijdens een gemiddelde werkdag 1.540 extra motorvoertuigen verwacht en opzichte van de huidige situatie. Vertaald naar spitsmomenten is zichtbaar dat ochtend en avondspits (qua aantal motorvoertuigen) met elkaar te vergelijken zijn. In de ochtendspits zijn er vooral veel vertrekkende bewegingen in en de avondspits met name aankomende bewegingen. Deze toename aan verkeersbewegingen is tijdens het maatgevende spitsuur (werkdag avondspitsuur) maximaal 150 extra voertuigbewegingen, bestaand uit 140 aankomende bewegingen en een afname van 7 vertrekkende motorvoertuigen ten opzichte van de huidige situatie. De ochtendspits is hierbij qua verkeerspatroon vergelijkbaar met de avondspits.

In navolging van het Handboek Wegontwerp 2013 – Regionale stroomwegen (CROW 2013b) bedraagt de capaciteit van een regionale stroomweg met 2x2 rijstroken zoals de N205 onder ideale omstandigheden circa 4.000 voertuigen per uur per rijrichting. Er mag van uitgegaan worden dat de N205 per rijrichting, inclusief verkeer ophoudende omstandigheden 48.000 voertuigen per etmaal kan verwerken.

De Schipholweg heeft over het algemeen een verkeersintensiteit (licht verkeer) van 20.000 – 30.000 mvt/etmaal en plaatselijk ter hoogte van Schipholweg 1 een verkeersintensiteit (licht verkeer) van 30.000 – 50.000 mvt/etmaal. Naar verwachting ligt dit gezien de plaatselijkheid van de intensiteit vlak boven de 30.000 mvt/etmaal. Het toevoegen van circa 1.539 mvt/etmaal levert daarmee geen belemmering op.

4.16.3 Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.17 WATER

4.17.1 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.

4.17.2 Relatie tot ontwikkeling

Overleg Hoogheemraadschap van Rijnland

De projectlocatie is gelegen binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap Rijnland. De beoogde ontwikkeling heeft geen (significant) negatief effect op de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse van de projectlocatie. Het project is op 19 juli 2021 besproken in het waterspreekuur bij gemeente Haarlem. Sindsdien heeft regelmatig overleg plaatsgevonden tussen Van Rossum Infra en het Hoogheemraadschap van Rijnland met betrekking tot waterberging, het te dempen water en het nieuw te graven water. Op 21 maart 2023 is door Rijnland per mail aangegeven dat voldaan wordt aan de compensatievereiste en dat het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater akkoord is. In deze paragraaf is een en ander verwerkt.

Beleid

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

In het Waterbeheerplan 2016 – 2021 geeft het Hoogheemraadschap van Rijnland (hierna te noemen: Rijnland) zijn ambities aan en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De vier hoofddoelen zijn [1] waterveiligheid, [2] voldoende water, [3] schoon en gezond water en [4] waterketen .

Bij het doel waterveiligheid wordt gestreefd naar het beschermen tegen overstromingen, gevolgbeperking en het voorbereiden op eventuele calamiteiten. Bij voldoende water wordt gestreefd naar juiste waterpeilen, instandhouding van het watersysteem, voorkomen van wateroverlast en voldoende zoetwater. Bij schoon en gezond water wordt gestreefd naar het verminderen van watervervuiling, ecologisch beheer en onderhoud, het realiseren van schone meren, plassen en natuurgebieden en schone en veilige zwemwaterlocaties. Bij het doel waterketen wordt gestreefd naar het op een doelmatige wijze verwerken van afvalwater en het verduurzamen van de verwerking van afvalwater en het optimaal hergebruiken van afvalwater.

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 Riolerings 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. 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.

Het uiteindelijk te compenseren oppervlak hangt af van overige maatregelen die de waterhuishouding in een gebied ten goede kunnen komen, zoals het vertraagd afvoeren van hemelwater. Voorbeelden zijn grasdaken en ontkoppeling van het rioolstelsel, waarbij het ontkoppelde water in de bodem geïnfiltreerd wordt. Tevens onderschrijft het Waterplan de noodzaak op het vlak van baggeren, afkoppelen, saneren overstorten, inrichten natuurvriendelijke oevers, en afkoppelen schone verharding, en het creëren van extra open water ter compensatie van toegenomen verharding.

Toetsing

Waterkwaliteit

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

Waterkwantiteit

Met de realisatie van het nieuwe bouwplan wordt de bestaande waterpartij die nu langs het huidige gebouw loopt gedempt, zie hiervoor ook de door Van Rossum opgestelde memo watercompensatie inclusief bevestiging van Rijnland (als bijlage 15 terug te vinden). Hiervoor wordt een nieuwe waterpartij gerealiseerd aan de zuidkant van het gebouw. Ook wordt er nieuw water gegraven aan de oostkant van het gebouw om het water dat langs de Schipholweg loopt te verbinden met het nieuw te realiseren water. Daarnaast wordt dit nieuwe water ook weer gekoppeld aan het bestaande water via duikers onder de Europaweg richting Schipholpoort en onder de Toekanweg richting het water langs de Europaweg.

In totaal wordt 1.600 m² aan water gedempt. De regel is dat te dempen water één op één gecompenseerd moet worden. Het nieuw te graven water heeft een oppervlakte van 1.667 m². Er wordt daarmee in het plangebied 67 m² water meer gerealiseerd dan gedempt. Hiermee wordt voldaan aan de verplichte watercompensatie voor het te dempen water.

De verharding neemt in de toekomstige situatie toe van 9.875 m² naar 10.188 m². Dit is per saldo een toename van 313 m². Deze extra verharding moet op basis van de Keur van Hoogheemraadschap Rijnland met 15% extra oppervlaktewater gecompenseerd worden, wat neerkomt op 47 m² extra water.

Verrekend met de reeds opgenomen overcapaciteit van 67 m² water, is er per saldo een surplus van 20 m² water.

Figuur 24. Overzicht compensatie oppervlaktewater (bron: Van Rossum, 3 maart 2023)

WATER			
Bestaand water te dempen:		1600 m2	
Nieuw water ontwerp BOOM aug-2022		1667 m2	(= inclusief water in openbaar gebied)
TEKORT		-67 m2	(=overschot)
VERHARDING			
Bestaande verharding	Gebouw	5100 m2	
	Terrein	4775 m2	
TOTAAL		9875 m2	
Nieuwe verharding	Gebouw	9278 m2	
	Terrein	910 m2	
TOTAAL		10188 m2	
Extra verharding		313 m2	
Extra te maken water 15%		47 m2	
Totaal watertekort		-67 m2	
		47 m2	
TOTAAL		-20 m2	(=overschot)

Klimaatadaptie

Schonenvaert draagt bij aan de ambities door integraal in te zetten op klimaatadaptieve maatregelen. Door zowel klimaatadaptief als natuurinclusief te bouwen is het gebouw klaar voor de toekomst. Het ontwerp voorziet in een robuust wateropvangsysteem en maakt herinzet van water middels retentiekragen, herstel polderwatergangen, bewatering planten en een waterpartij in de binnentuin mogelijk. Daarnaast is er een intelligent en toekomstgericht systeem met invoer en vasthouden van water in de vorm van slimme HWA en waterbuffering met langzame afvoer. Deze maatregelen dragen niet alleen bij aan de watercompensatie, ook heeft water een grote invloed op hittestress in de omgeving. Door vocht te bufferen, neemt de temperatuur in en rondom het gebouw af.

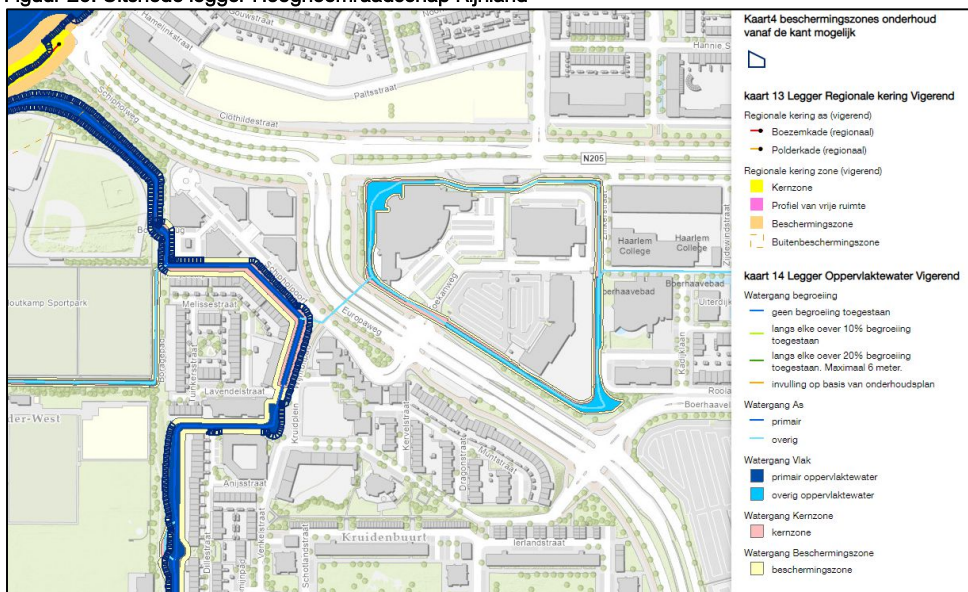
Figuur 25. Overzicht compensatie oppervlaktewater in beeld (bron: Van Rossum)



Beschermde gebieden

In het projectgebied ligt een beschermzone van een overige watergang en overig oppervlakte water. De omliggende watergang en het oppervlaktewater worden gedempt, waarmee ook de beschermde gebieden verdwijnen. Het water en de beschermde gebieden worden teruggebracht aan de oostzijde van het projectgebied. Voor het dempen van het water wordt een vergunning aangevraagd bij het Hoogheemraadschap Rijnland.

Figuur 26. Uitsnede legger Hoogheemraadschap Rijnland



Riolering

In het plangebied wordt de riolering vervangen op het moment dat ook andere infrastructurele en bouwwerkzaamheden zullen plaatsvinden. De nieuwe bebouwing en verharding zal worden voorzien van een gescheiden rioolstelsel.

Waterefficiency

Voor het project Schonenvaert is het belangrijk dat de watervraag in de gebruiksfase zo min mogelijk is. Door de vraag te minimaliseren draagt het bij een duurzaam waterbeheer. In het ontwerp zitten waterbesparende maatregelen op zowel kranen, douches en wc's/urinoirs. Daarnaast wordt regenwater vertraagd afgevoerd en in het gebouw opgeslagen waarmee planten op daken worden bewaterd. Door water te besparen en regenwater te gebruiken, wordt de gehele vraag naar water beperkt en draagt Schonenvaert bij aan oplossingen voor de uitdagingen op waterveiligheid en -beschikbaarheid.

4.17.3 Conclusie

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

4.18 WINDHINDER

4.18.1 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.

Figuur 10. Criteria windhinder volgens NEN 8100.

Overschrijdingskans $p(V_{10x} > v_{DR,G})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteit		
		I. Doorlopen	II. Slenteren	III. Langdurig zitten
< 2,5	A	Goed	Goed	Goed
2,5 – 5	B	Goed	Goed	Matig
5 – 10	C	Goed	Matig	Slecht
10 – 20	D	Matig	Slecht	Slecht
≥ 20	E	Slecht	Slecht	Slecht

Bij een goed windklimaat ondervindt men geen overmatige windhinder. In een situatie zonder overmatige windhinder heeft het merendeel van het publiek onder normale omstandigheden geen last van windhinder. Bij een matig windklimaat ervaart men af en toe overmatige windhinder. In een slecht windklimaat ervaart men regelmatig overmatige windhinder. In een dergelijke situatie heeft het merendeel van het publiek last van windhinder. Er wordt doorgaans naar gestreefd, om binnen de verschillende activiteitenklassen, een goed, eventueel nog matig windklimaat te realiseren. Voor windgevaar wordt 15 m/s uurgemiddelde windsnelheid als drempelwaarde $V_{DR,G}$ gehanteerd. Op basis van de NEN 8100, wordt bepaald of sprake is van windgevaar.

Figuur 11. Risico classificatie.

Overschrijdingskans $p(V_{10x} > v_{DR,G})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwalificatie
$0,05 < p < 0,30$	Beperkt risico
$p \geq 0,30$	Gevaarlijk

De norm stelt: "Situaties waarvoor een overschrijdingskans geldt van $0,05 < p < 0,30$ mogen alleen worden geaccepteerd als deze vallen binnen activiteiten klasse I (doorlopen). Voor activiteiten klasse II en III geldt de eis $p \leq 0,05$. Situaties met een overschrijdingskans van $p \geq 0,30$ zijn evident gevaarlijk en behoren te allen tijde te worden vermeden; het publiek mag hier niet aan worden blootgesteld."

4.18.2 Relatie tot ontwikkeling

Omdat de beoogde bebouwing hoger wordt dan 30 meter, is het uitvoeren van een windhinderonderzoek noodzakelijk. Derhalve is door Peutz een onderzoek naar windhinder uitgevoerd. De rapportage d.d. 15 maart 2023 is bijgevoegd als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Resultaten windhinderonderzoek

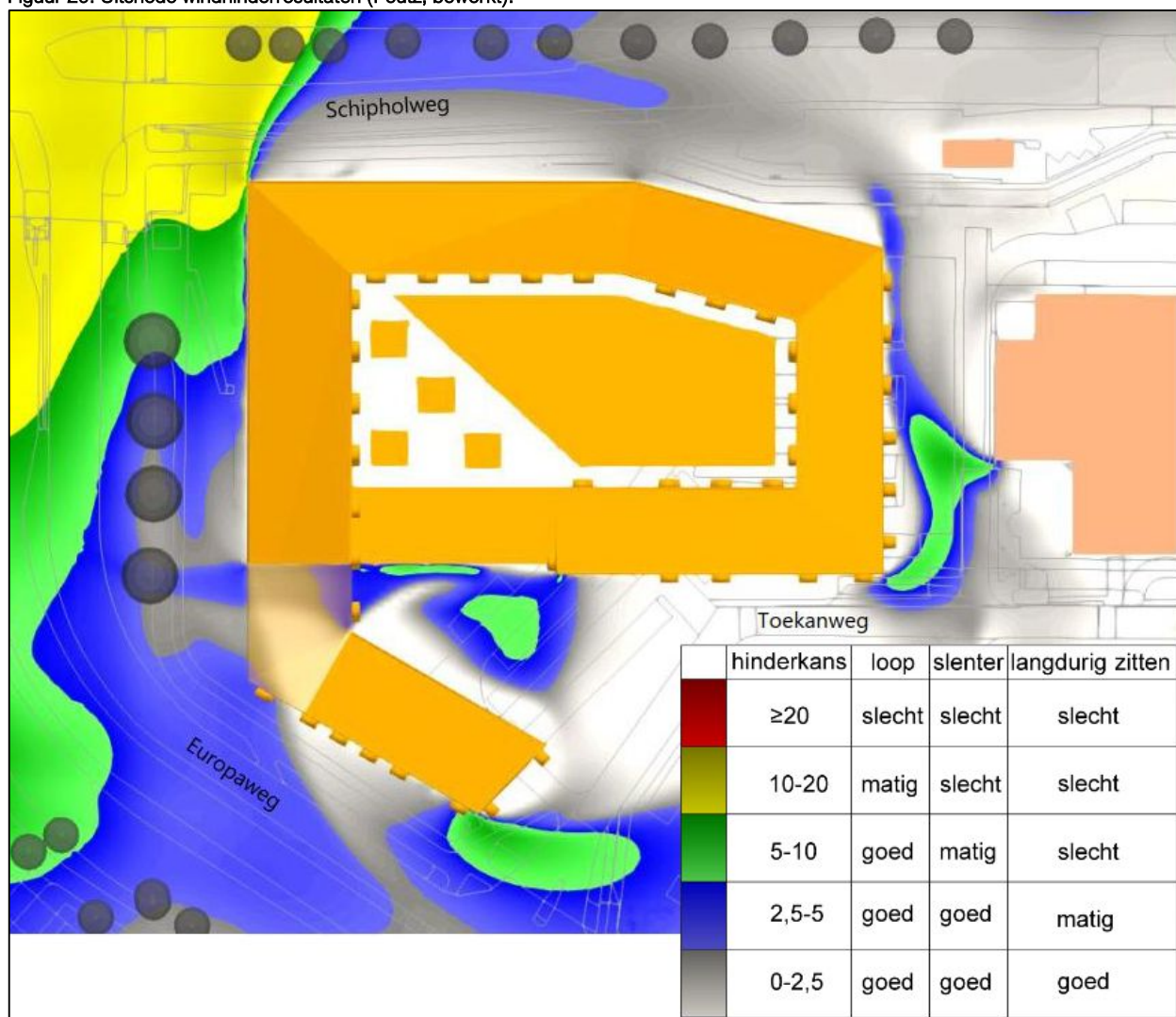
Bij de beoordeling van het windklimaat wordt onderscheid gemaakt tussen de categorieën doorlopen en slenteren. Het criterium voor slenteren is van toepassing bij windgevoelige functies zoals gebouwentrees, verder wordt het criterium voor doorlopen gehanteerd. In slentergebieden wordt een hinderkans van minder dan 5%, overeenkomend met een beoordeling goed, nagestreefd.

Terrassen, balkons en buitenruimtes worden net als gebouwentrees gezien als windgevoelige functie, en doorgaans beoordeeld met de activiteit slenteren. De strengere activiteitenklasse 'langdurig zitten' is dusdanig kritisch dat deze met terughoudendheid wordt toegepast. De natuurlijke gebruiksmomenten van terrassen en buitenruimtes vallen doorgaans niet samen met ongunstige windomstandigheden. Zo zal een relatief groot deel van voorkomende windhinder optreden in de winter. In de norm wordt daar geen rekening mee gehouden. Op terrassen en buitenruimtes wordt om deze reden meestal uitgegaan van het criterium voor slenteren in plaats van langdurig zitten, met een streefwaarde van minder dan 5%. Dit komt overeen met een beoordeling goed tot matig voor langdurig zitten.

In figuur 29 wordt in een horizontale doorsnede op hoofdhoogte (1,75 meter boven plaatselijk maaiveldniveau) de berekende hinderkans met kleurcontouren voor de geplande bebouwingssituatie weergegeven. De kleuren zijn afgestemd op de beoordelingscriteria uit de NEN 8100. Het aspect windgevaar wordt alleen tekstueel beoordeeld. Uit de resultaten blijkt dat rond de geplande bebouwing overwegend sprake is van een goed windklimaat voor de activiteit doorlopen (grijs/blauw/groen). Op de kruising van de Schipholweg met de Europaweg is sprake van een matig windklimaat (geel). Gezien de open ligging ten opzichte van de dominante zuidwestelijke windrichting van de planlocatie is ook in de huidige situatie sprake van een matig windklimaat.

Op basis van de berekeningen is er in het gebied rond de geplande nieuwbouw geen overschrijding van het gevaarcriterium te verwachten.

Figuur 29. Uitsnede windhinderresultaten (Peutz, bewerkt).



Daarna is een actualisatie van het model doorgevoerd, waarbij ook de geplande begroeiing rond de bebouwing is toegevoegd.

Uit de resultaten blijkt dat met name ten gevolge van de geplande begroeiing de hinderkans rond de geplande bebouwing is afgenomen. Hierdoor is rond de geplande bebouwing overwegend sprake van een beoordeling goed voor zowel de activiteit doorlopen als slenteren. Ook op de kruising van de Schipholweg met de Europaweg is de hinderkans afgenomen, waardoor het gebied met een matig windklimaat kleiner wordt.

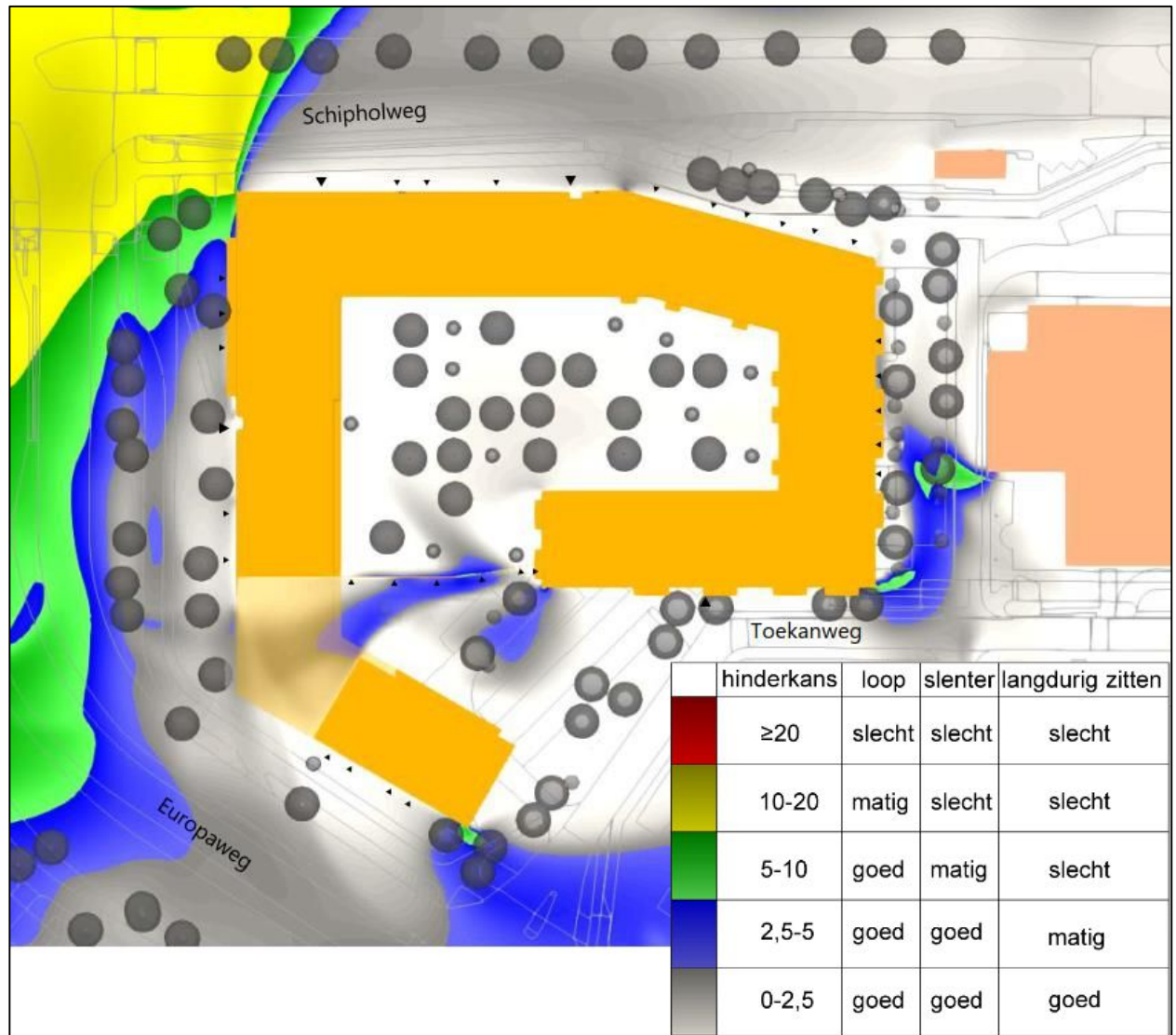
Ter plaatse van alle geplande gebouwentrees, aangegeven in figuur 15, is sprake van een goed windklimaat. Op basis van de berekeningen is er in het gebied rond de geplande nieuwbouw geen overschrijding van het gevaarcriterium te verwachten.

Het windklimaat voldoet hiermee, met uitzondering van de kruising van de Schipholweg en de Europaweg, aan de door de gemeente Haarlem gestelde uitgangspunten, namelijk een beoordeling goed voor de betreffende activiteit. Hier kan gezien het ontbreken van windhinderbeperkte maatregelen plaatselijk een beoordeling matig worden toegestaan door middel van een bestuurlijke afweging.

In voorliggend geval wordt meegewogen dat in de huidige situatie ook al een matig tot slecht windklimaat op deze plek aanwezig is en dat met de getroffen maatregelen in het ontwerp het windklimaat een stuk

verbeterd. Bovendien zijn hier geen entrees of relevante verblijfruimtes (zoals een terras) aanwezig, maar vormt dit de kruising van de bestaande wegenstructuur. Dit in ogenschouw genomen, is het matige windklimaat op de kruising van de Schipholweg en Europaweg alles overwegende acceptabel.

Figuur 12. Uitsnede windhinderresultaten (Peutz, bewerkt).



Resultaten op verhoogd niveau

Het windklimaat op de balkons en buitenruimtes is ook inzichtelijk gemaakt. Uit de resultaten blijkt dat op het overgrote deel van de balkons en buitenruimtes een goed windklimaat voor de activiteit slenteren te verwachten is (grijs/blauw). Op enkele locaties, met name op hoger niveau, neemt de hinderkans toe, en wordt het windklimaat plaatselijk als matig (groen) tot slecht (geel/rood) voor slenteren beoordeeld. Desgewenst kan het windklimaat lokaal worden verbeterd door het plaatsen van schermen. Hiermee kan op de balkons en buitenruimtes worden voldaan aan de door de gemeente Haarlem gestelde uitgangspunten, namelijk een beoordeling goed voor de betreffende activiteit.

Figuur 31. Uitsnede windhinderresultaten (Peutz, bewerkt).



Addendum windonderzoek

Na het uitvoeren van het windklimaat zijn enkele wijzigingen in het ontwerp van de geplande bebouwing doorgevoerd. Dit betreft een wijziging in de bouwhoogte, en een aanpassing van een aantal balkons en daktuinen. De invloed van deze wijzigingen op het windklimaat is op basis van kennis en ervaring beoordeeld.

Wijziging bouwhoogte

De voornaamste wijziging in de bouwmassa is het vergroten van de bouwhoogte met 0,50 meter. Deze vergroting is dermate gering dat hierdoor geen merkbaar verschil in het windklimaat te verwachten is. De conclusies van het eerdere onderzoek zijn derhalve ongewijzigd.

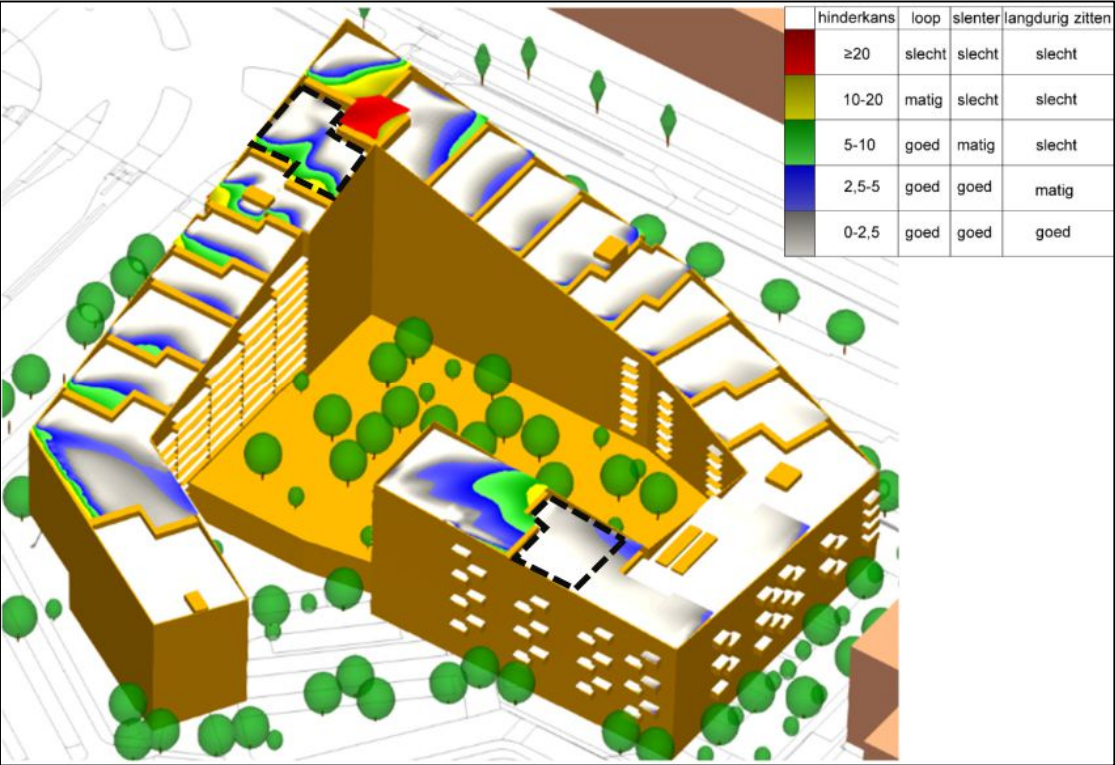
Wijziging daktuinen

Ten opzichte van het eerder uitgevoerde onderzoek zijn enkele daktuinen komen te vervallen. Met het toevoegen van de geplande inrichting zal het windklimaat verbeteren, waardoor naar verwachting overal sprake zal zijn van een goed windklimaat voor zowel de activiteit slenteren als langdurig zitten.

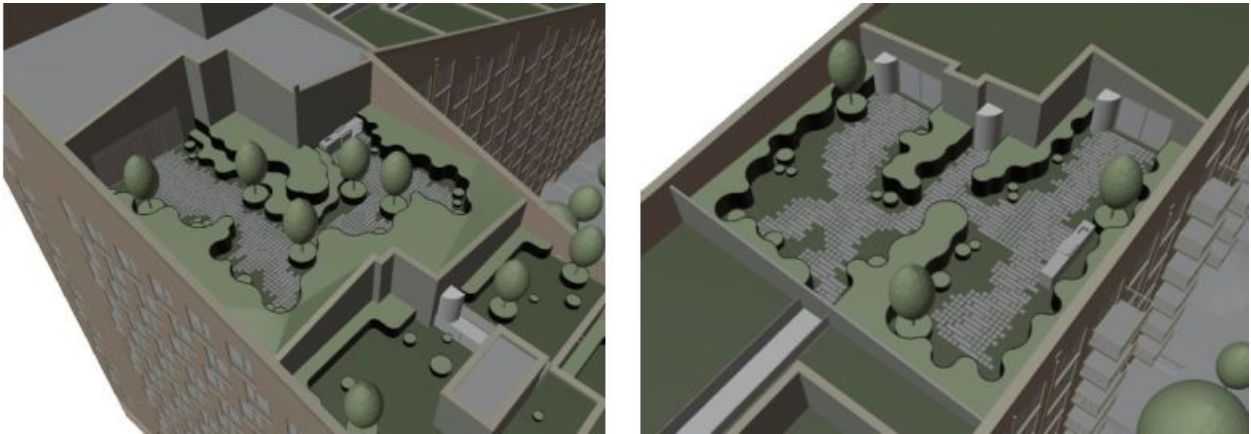
Wijziging balkons

In het geactualiseerde ontwerp is de positie van een aantal van de uitkragende balkons aangepast ten opzichte van het uitgevoerde onderzoek. In het onderzoek is vastgesteld dat op alle uitkragende balkons zeer lage hinderkansen te verwachten zijn, waardoor het windklimaat als goed voor de activiteit langdurig zitten wordt beoordeeld. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de positie van de balkons niet kritisch is. Derhalve kunnen de balkons op de onderzochte gevels windtechnisch gezien zonder problemen worden toegevoegd of verplaatst. Aan de binnentuin worden balkons toegevoegd op de noordgevel, waar in het onderzoek geen balkons aanwezig waren. Gezien het omsloten karakter van de bebouwing zal de hinderkans hier naar verwachting laag zijn, vergelijkbaar met de gevels waar in het onderzoek wel balkons zijn opgenomen. Opgemerkt wordt dat de wijzigingen van de balkons geen invloed heeft op het windklimaat op het maaiveld.

Figuur 32. Geactualiseerde posities daktuinen (Peutz, 2023).



Figuur 33. Impressie inrichting daktuin (Peutz, 2023).



De wijzigingen in het gebouwwontwerp zijn beperkt, en de invloed hiervan op het windklimaat is niet significant. Derhalve wordt nader vervolgonderzoek niet nodig geacht.

4.18.3 Conclusie

Het aspect windhinder vormt, met inachtneming van de te realiseren maatregelen, geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.19 (VORMVRIJE) M.E.R-BEOORDELING

4.19.1 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.

4.19.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van 823 woningen en commerciële voorzieningen in de plint. Een dergelijke ontwikkeling kan 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

Ten behoeve van de ontwikkeling is een aanmeldnotitie opgesteld. De aanmeldnotitie met daarin opgenomen de vormvrije m.e.r.-beoordeling is toegevoegd aan de bijlagen bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Op basis van de aanmeldnotitie neemt het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit. Geconcludeerd wordt dat het project niet leidt tot significante negatieve milieueffecten, waardoor een m.e.r.-beoordeling of plan-m.e.r. niet noodzakelijk is.

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 twifelen.

Ten behoeve van de herontwikkeling aan de Toekanweg 7 is een overeenkomst gesloten tussen Gemeente Haarlem en Schonenvaert 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

Participatie & communicatie Schonenvaert

Voor de ontwikkeling Schonenvaert aan de Toekanweg 7 is gekozen voor een zorgvuldig participatieproces met omwonenden en stakeholders, waarbij niet alleen is ingezet op goed informeren maar ook op het werkelijk luisteren naar de omgeving en hen betrekken bij de plannen, samen in gesprek gaan. Doel van de participatie was de direct omwonenden informeren over de nieuwe plannen en vragen hierover te beantwoorden. Daarnaast was ook het betrekken en raadplegen van de toekomstige doelgroepen over de woonwensen een van de participatie-doelen.

Participatie SPvE januari 2021: uitgangspunt

In december 2020 en januari 2021 zijn de omwonenden voor het eerst geïnformeerd en betrokken over het Stedenbouwkundig Plan van Eisen (SPvE) van Haarlem Nieuw Zuid wat door de gemeente is opgesteld en waarbij de behoeften en wensen van de omgeving zijn betrokken. Onderdeel van de participatie bij het SPvE waren ook de drie ontwikkelingen in Haarlem Nieuw Zuid: Schipholweg1, Spaarnepoort en Schonenvaert. Uit het participatieproces kwamen een aantal thema's, vragen en zorgen die meegenomen zijn in het verdere participatie- en communicatieproces voor de ontwikkeling Schonenvaert. Denk bijvoorbeeld aan bouwhoogtes, type voorzieningen, veiligheid, de wens voor veel groen en duurzame mobiliteit.

Participatiedoel en aanpak

Doel voor participatie en communicatie was tweeledig:

- Het proces voor ruimtelijke ordening zo soepel mogelijk laten verlopen door de omwonenden en relevante stakeholders zorgvuldig te informeren en tijdig te reageren op reacties, vragen en zorgen van omwonenden (draagvlak voor de plannen)
- En het plan en ontwerp werkelijk beter maken door de omgeving en de potentiële doelgroep te bevragen over hun ideeën.

Aanpak: kwalitatief en kwantitatief

Schonenvaert B.V. heeft gekozen voor zowel een kwalitatieve als kwantitatieve aanpak. Er zijn diverse gesprekken gevoerd met direct omwonenden, de wijkraad en Platform Groen. Er is een brainstormmiddag geweest met de potentiële doelgroep, een groep van 22 studenten. Daarnaast is er een woonwensenonderzoek uitgezet via social media waarin verschillende vragen zijn gesteld over de

toekomstige ontwikkeling Schonenvaert. Daarop zijn 1600 reacties binnengekomen. Zowel de gesprekken als de resultaten van het woonwensenonderzoek waren zeer waardevol. En zijn meegenomen in dit verdere concept definitief ontwerp.

De participatie-periode liep van januari tot en met maart 2022.

Middelen:

- Website www.schonenvaerthaarlem.nl, incl huisstijl omgevingscommunicatie
- E-mail info@schonenvaert.nl
- Online bijeenkomst omwonenden
- Online bijeenkomst wijkraad Boerhaavewijk en Europawijk
- Online bijeenkomst Platform Groen
- Huis-aan-huis folder en uitnodiging bijeenkomst
- Visueel verslag naar aanwezigen online bewonersbijeenkomst
- Woonwensenonderzoek
- Brainstorm potentiële doelgroep (studenten INHolland)

Omwonenden: informatiefolder en online bijeenkomst (8 februari)

Omwonenden zijn met een visueel aantrekkelijke brochure met informatie over de toekomstige ontwikkeling uitgenodigd voor een bewonersavond op dinsdag 8 februari. De bewonersavond was, in verband met de toen nog geldende corona-maatregelen, online via Zoom. De uitnodiging is op donderdag 27 januari verspreid in de wijk, onder 270 omwonenden (deels Kruidenbuurt, Boerhavewijk en Slachthuisbuurt). In totaal waren er 40 aanmeldingen en ongeveer 30 aanwezigen.

Bij de bijeenkomst waren aanwezig: twee projectontwikkelaars van Schonenvaert B.V., twee architecten van OZ architecten, landschapsarchitect BOOM Landscape, een onderzoeker en iemand voor verslaglegging. De bijeenkomst werd gefaciliteerd door een onafhankelijk voorzitter. Ook projectleiders in het gebied Haarlem Nieuw Zuid van de gemeente waren uitgenodigd en namen als toehoorder deel.

Informerend en interactief

De bijeenkomst was informerend en interactief. Na een kort welkom vanuit Schonenvaert B.V., gaven OZ Architecten en BOOM Landscape een toelichting op het ontwerp. Aan bod kwamen de uitgangspunten van het SPvE, architectuur, duurzaamheid, invulling van groen, type plattegronden, binnentuin. Na de presentatie was er gelegenheid voor aanwezigen om vragen te stellen. Tot slot eindigden we met een korte online peiling over de thema's voorzieningen en openbare ruimte: welke ideeën heeft u hierover, wat zou ik graag toegevoegd willen zien? De aanwezigen kregen per e-mail een visueel verslag toegestuurd, met een samenvatting van de presentatie en de veel gestelde vragen.

Participatie-thema's

Tijdens de bijeenkomst is er vooral tijd genomen om vragen van bewoners te beantwoorden, te luisteren naar zorgen en vragen die er zijn. Het belang om echt te luisteren en met aandacht en zorgvuldig vragen te beantwoorden was een van de belangrijkste doelstellingen. Er is nog wel een korte peiling gedaan over de voorzieningen en de openbare ruimte.

Vragen/opmerkingen

Vragen en opmerkingen die bijvoorbeeld werden gesteld:

- Om hoeveel parkeerplaatsen gaat het?
- Bezonnig is duidelijk maar is er ook een windberekening?
- Is al bekend wat de prijzen worden?
- Hoeveel woningen huur (sociaal en vrije sector)?
- Is al bekend wat de prijzen worden van de woningen?
- Hoeveel verdiepingen heeft het gebouw?
- Reflecteren de zonnepanelen op de naastgelegen woningen?
- Komt er een verbinding tussen het gebouw van Rijkswaterstaat en het hotel?

- Wordt het parkeerterrein van Van der Valk afgesloten?
- Hebben jullie ook contact met de andere ontwikkelaars?
- Wat is het effect van de OV-hub?

Wijkraad Boerhaavewijk en Europawijk (24 januari)

Vooraf aan de online bijeenkomst met omwonenden zijn de wijkraden Europawijk en Boerhaavewijk uitgenodigd voor een online bijeenkomst. Ook hierbij was het hele team van Schonenvaert aanwezig (Schonenvaert B.V., OZ Architecten, Boom Landscape) en werd de online meeting voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter. De bijeenkomst was op maandag 24 januari 2022.

De deelnemers zijn enthousiast over het ontwerp, over het parkeren uit het zicht en de wijze waarop er invulling is gegeven aan hittestress, water(opvang), groen.

Vragen/opmerkingen die naar voren kwamen tijdens het overleg:

- Laat bomen die moeten verdwijnen terugkeren als meubilaire in parken of in de groene strook. Of benader de organisatie Struikrover voor het groen dat weggehaald moet worden.
- Zijn de gevels zo gemaakt dat geluidsbelasting vanuit de drukke wegen zo min mogelijk is.
- Aan welke kanten komen de in- en uitritten van parkeren
- Wat gebeurt er met de opgewekte stroom van zonnepanelen
- Hoe is de verdeling middenhuur en sociale huur?
- Hoe wordt er omgegaan met bomenkap en beschermde bomen
- In hoeverre is er werkelijk invloed vanuit jullie als ontwikkelaar op de invulling van de commerciële voorzieningen in de plint?

Platform Groen (24 februari)

Met Platform Groen was een online bijeenkomst na de bijeenkomst met omwonenden op donderdag 24 februari. Aanwezig waren twee leden van Platform Groen. Reden waarom de afspraak na de bijeenkomst met omwonenden plaatsvond met Platform Groen, is omdat er een Boom Effecten Rapportage is gemaakt en we ook hen meteen wilde meenemen in de resultaten van dit onderzoek. De bijeenkomst met Platform Groen was positief. Men was positief over de architectuur van het gebouw.

Opmerkingen waren bijvoorbeeld:

- Hoe verhoudt de invulling van de groenstrook zich tot de herprofilering van de Europaweg zich in het algemeen
- Grote storm: hoe ga je daarmee om als er bomen staan in de daktuin?
- Idee om gevelgroen toe te voegen

Brainstorm potentiële doelgroep

Op 24 maart is met tweedejaars studenten van INHolland een brainstorm op locatie bij Van der Valk geweest in samenwerking met INHolland. Een middagvullend programma waarbij 22 studenten een interactieve presentatie kregen van de architect en daarna in groepjes van 6 uiteen gingen om te brainstormen over de thema's: wonen, niet-wonen en de groene binnentuin. Tot slot deed iedere groep een korte pitch van ongeveer 4 minuten.

5.2.2 Planologische procedure

Voor deze ontwikkeling wordt de uitgebreide planologische procedure doorlopen. Het is daarom in eerste instantie voor een ieder mogelijk door middel van een inspraakreactie of zienswijze te reageren op het ontwerpbesluit, dat gedurende zes weken ter inzage ligt. Vervolgens staat nog de gang naar de rechtbank en daarna de Raad van State open.

Met bovenstaande procedures wordt de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

6 CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID

De initiatiefnemer heeft als doel 823 woningen en circa 5.014 m² aan commerciële voorzieningen te realiseren ter plaatse van de locatie Toekanweg 7 te Haarlem. 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.