

Ruimtelijke onderbouw

Project	<i>Spaarnepoort te Haarlem</i>
Status	<i>Versie 1.3</i>
Projectnummer	<i>20042</i>
Kenmerk	<i>20042.01</i>
Datum	<i>6 juni 2024</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	Geldend bestemmingsplan	22
3	Ruimtelijk beleid	25
3.1	Rijksbeleid	25
3.2	Provinciaal beleid	27
3.3	Regionaal beleid	30
3.4	Gemeentelijk beleid	32
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	48
4.5	Bedrijven en milieuzonering	50
4.6	Bezonning	51
4.7	Bodem	52
4.8	Duurzaamheid	53
4.9	Externe veiligheid	56
4.10	Geluid	63
4.11	Groen	64
4.12	Kabels en leidingen	69
4.13	Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)	70
4.14	Luchtkwaliteit	72
4.16	Natuur	73
4.17	Verkeer en parkeren	76
4.18	Water	85
4.19	Windhinder	89
4.20	(Vormvrije) m.e.r.-beoordeling	93
5	Beschrijving uitvoerbaarheid	95
5.1	Economische uitvoerbaarheid	95
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	95
6	Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	97

Bijlagen

1	Stedenbouwkundig plan Spaarnepoort
2	Hoogbouweffectrapportage
3	Archeologisch bureauonderzoek
4	Archeologisch veldonderzoek

5	Bezonningsonderzoek
6	Bodemonderzoek
7	Memo externe veiligheid
8	Geluidonderzoek
9	Boomeffectanalyse
10	Ecologische quickscan
11	Vleermuizenonderzoek
12	Stikstofberekening
13	Mobiliteitsonderzoek
14	Waterretentieoverzicht
15	Windonderzoek
16	Aanmeldnotitie m.e.r.
17	Verslag informatiebijeenkomst

1 INLEIDING

In opdracht van Entree Haarlem B.V. heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de gewenste ontwikkeling van drie woontorens aan de Schipholpoort 40-100 te Haarlem. Op de locatie, momenteel nog ingericht met drie verouderde en deels leegstaande kantoorpanden, wil initiatiefnemer circa 625 huurappartementen (62% sociaal, 38% midden) realiseren, inclusief commerciële voorzieningen in de plint en ondergronds parkeren. 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 geldende 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 Schipholpoort 40-100, ligt aan de kop van de Europaweg aan de Spaarnesijde en maakt onderdeel uit van de noordelijke entree van Schalkwijk. Het kantorenparkje met vijf panden met een totaal van 12.500 m² bvo en 300 parkeerplaatsen, waar het projectgebied deel van uitmaakt, is rond 1990 gebouwd. Ten westen van de locatie liggen de twee resterende kantoorpanden van het kantorenparkje aan de Schipholpoort en de sportvelden van Sportvereniging Olympia Haarlem. 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 die inmiddels nagenoeg gerealiseerd zijn evenals de ontwikkellocatie Schipholpoort 1 welke ook opgenomen is in het SPvE. Ten oosten van de projectlocatie ligt het huidige kantoorpand van Rijkswaterstaat, waar, zoals tevens opgenomen in het SPvE, het wooncomplex Schonevaert gerealiseerd zal worden. 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.

Langs de gehele Schipholweg is de afgelopen jaren de hoogte ingegaan. De beoogde ontwikkeling aan de Schipholpoort 40-100 sluit aan op de hoogbouwcorridor gevormd door meerlaagse bebouwing langs de Schipholweg.

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 Schipholweg 1 en Schonevaert 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 Schipholpoort 40-100 is op 12 november 2019 de startnotitie vastgesteld door de gemeenteraad, waarin randvoorwaarden zijn vastgelegd voor verdere ontwikkeling. Hiermee wordt 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 het oosten als je de stad binnen komt rijden 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 het gestrooide karakter van de bebouwing deels terugkomt in de vorm van losse stroken in wisselende rooilijn en daarop hoge bovenbouwen. Hiermee ontstaat voldoende diversiteit in bebouwing. Zo komt ook de verdichting op deze plek tot zijn recht en wordt aansluiting gezocht bij de diffusere opzet van de bebouwing aan de zuid- en westkant van de Europaweg. De losse rooilijnen vormen meer variatie en doorzichten tussen de verschillende volumes. 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.

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. Voor de ontwikkeling van Spaarnepoort geldt dat er geen bomen in de openbare ruimte gekapt hoeven te worden. Wel zijn er een aantal bomen op het eigen perceel die gekapt moeten worden. Dit te verwijderen groen moet op het eigen terrein gecompenseerd worden, bijvoorbeeld door binnentuinen, groen op daken en gevelgroen. Het SPvE geeft ambities mee voor de toekomstige inrichting van de openbare ruimte. De nieuwbouw aan de Schipholpoort heeft een relatie met het achtergelegen sportpark en de Groene Zoom. Het is de bedoeling dat er in de toekomst een (fysiek) verbinding met het achtergelegen sportpark komt zodat de bewoners daar kunnen recreëren in het groen. Groene buitenruimten en groenaccenten in de westelijke gevels van de nieuwbouw benadrukken de relatie met het groen op maaiveld. Tussen de nieuwbouw en de Europaweg komt een plein met een groene inrichting. Om een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier te maken, moet de natuur een volwaardige plaats krijgen bij het ontwerpen van nieuwbouw en (openbare) buitenruimte hier omheen. 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.
- Klimaatadaptie: 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.
- Projectsamenwerking: Spaarnepoort komt met haar unieke startersconcept tegemoet aan de grote behoefte aan woningen in de starterscategorie. Jonge Haarlemmers en mensen die in Haarlem werken in beroepen als leerkracht, zorgmedewerker of politieagent, kunnen hier een huis vinden. Dit heeft een duurzame impact op de Haarlemse samenleving. De ambitie van de ontwikkelaar is om een BREEAM Excellent certificaat te behalen. Circulaire sloop, modulaire bouw en zoveel mogelijk gebruik van circulaire materialen dragen bij aan een duurzamer Haarlem.

6. Omgeving en gezondheid

Hier vallen de diverse omgevingsaspecten onder, te weten:

- Parkeren: er moet voldaan worden aan het gemeentelijke parkeerbeleid
- 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 de Schipholpoort zijn specifieke beeldkwaliteitseisen gesteld.

Schipholpoort

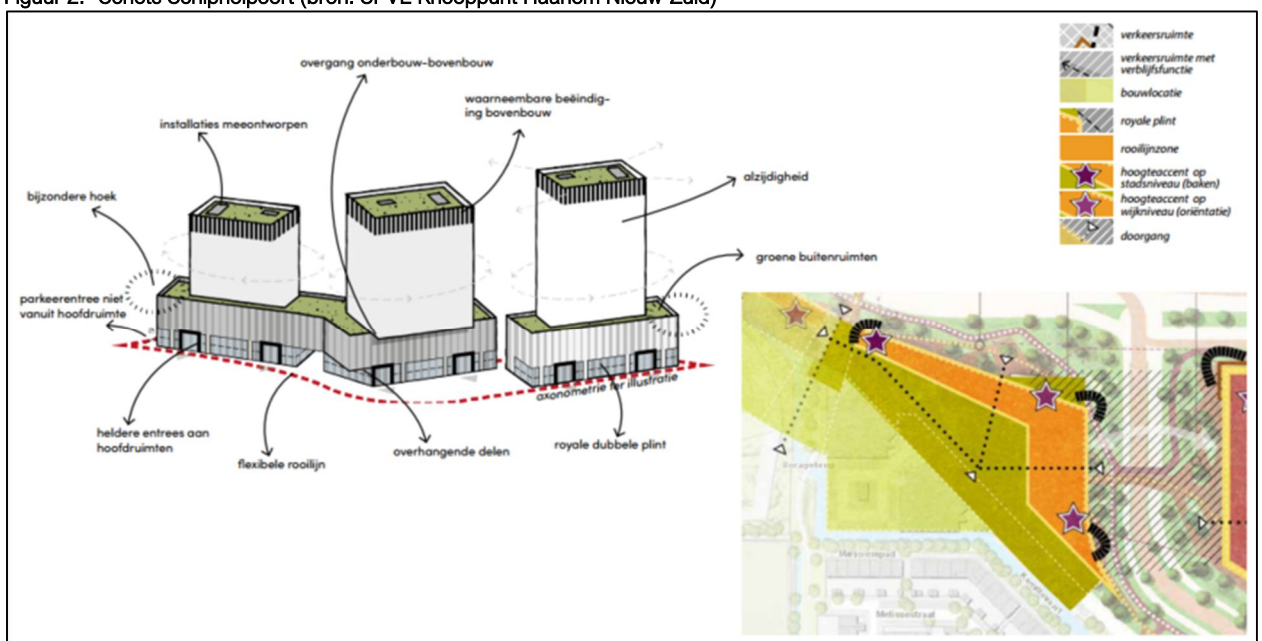
Locatie Schipholpoort heeft een sterke relatie met zowel de Europaweg, Schipholweg en de groene zoom. Vanuit Schalkwijk kondigt de bebouwing het hoogbouwcluster aan en markeert het begin van de Europaweg. De relatie met het achtergelegen sportpark wordt in de toekomst bij een betere openstelling prominenter. Ook vangt de bebouwing het zicht vanaf de Schipholweg deels op en begeleidt het de pleinruimte die ontstaat langs Europaweg en Schipholweg. Voldoende stedenbouwkundige begeleiding / wandvorming ter afbakening van het brede profiel van de Europaweg met tegelijkertijd toegangen tot het achtergelegen groene dwaalmilieu in de tweede lijn.

Als uitgangspunt geldt een opzet in gestrooide vorm met open tussenruimten die de relatie leggen met de tweede lijn en richting Spaarne steeds ruimer worden. Door de wisselende rooilijnen ontstaan er pockets die de kwaliteit van het hoofdverblijfsgebied verrijken. Kleinere stadspleintjes met een menselijke maat.

- serie van twee à drie losse stroken met tussenliggende doorwaadbare ruimte naar de tweede lijn
- iedere strook bestaat uit maximaal twee onderbouwen met een niet-samengestelde bovenbouw
- de ruimte tussen de bouwstroken neemt in breedte toe van minimaal 6 meter rond de Europaweg naar gemiddeld minimaal 12 meter tegenover het pleintje aan de Hamelinkstraat en minimaal gemiddeld 25 meter richting groene zoom en Spaarne
- bovenbouw mag maximaal 1,5 meter overhangen ten opzichte van de onderbouw; onderbouw mag maximaal 1,5 meter overhangen t.o.v. de plint (exclusief private buitenruimten)
- Een gevellengte per strook tot 90 meter is mogelijk indien de rooilijn wordt voorzien van een of meerdere subtiele knikken. Dit, om een monotone uitstraling van een (te) lange gevelwand te voorkomen
- onder- en bovenbouw zijn nadrukkelijk familie van elkaar per strook
- de twee oostelijke bovenbouwen (met onderbouw) zijn nadere familie van elkaar en onderscheiden zich van het gebouw aan de westzijde; dit gebouw gaat in de uitstraling nadrukkelijker een relatie aan met de nabijheid het sportpark
- een groene uitstraling van het westelijke gebouw wordt toegejuicht
- de architectuur van de oostelijke strook/ stroken past bij de tegenovergelegen ontwikkeling van Schonenvaert; het vormt de wand(en) van de entree van de Europaweg
- de achterzijde van de stroken worden behandeld als voorkanten en begeleiden een informele secundaire looproute
- onderdoorgangen zijn minimaal twee lagen hoog, kennen een doorlopende plint en hebben een lichte uitstraling
- parkeren wordt uit het zicht opgelost. Het is niet toegestaan hiertoe het aangrenzende maaiveld te verhogen langs de Schipholwegzijde en Europawegzijde
- parkeervoorzieningen worden ontsloten via de Schipholpoort en hebben geen negatieve invloed op de ruimtelijke beleving van de Europaweg.

Dit is vertaald naar de volgende schets voor de Schipholpoort.

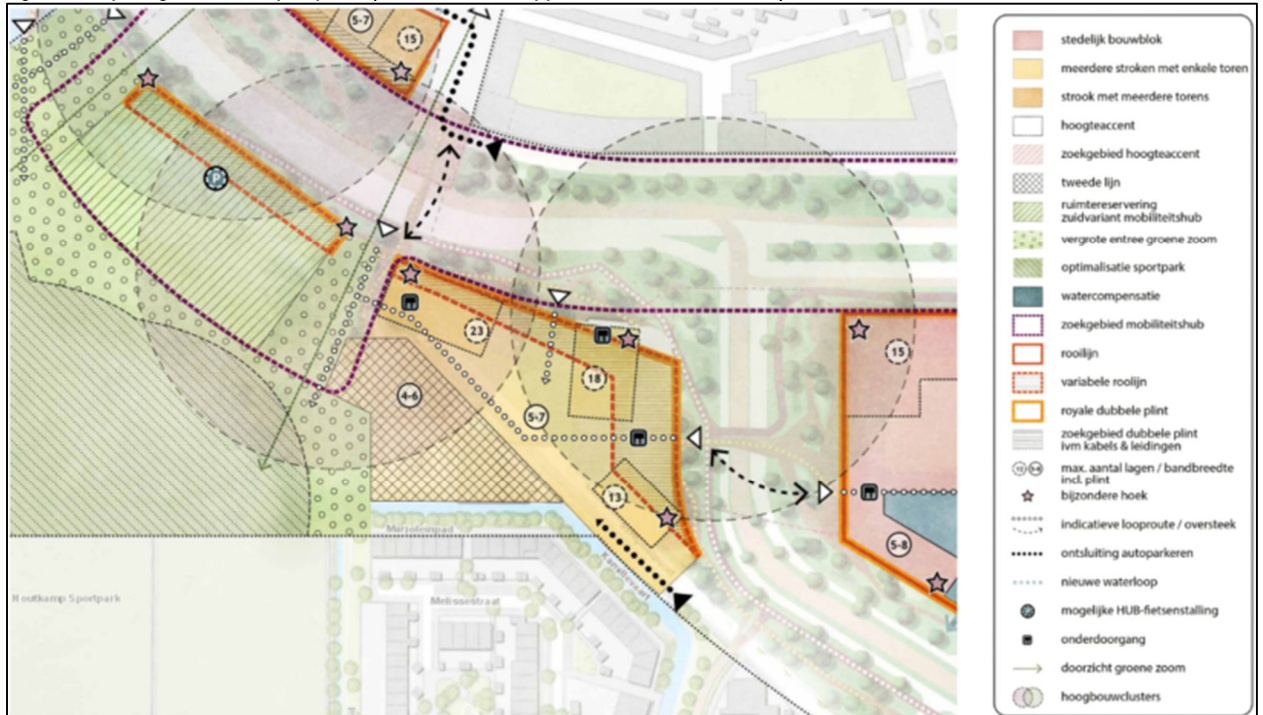
Figuur 2. Schets Schipholpoort (bron: SPVE Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid)



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.

Figuur 3. Spelregelkaart Schipholpoort (bron: SPvE Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid)



De volgende maatwerkafspraken ten aanzien van het woonprogramma zijn gemaakt voor de ontwikkeling van Schipholpoort:

“Er komen totaal circa 630 appartementen (allemaal huur) waarvan 60% sociale huur en 40% midden duur. De oppervlaktes variëren tussen circa 24 m² en 65 m². De appartementen zijn met name geschikt voor 1- en 2-persoonshuishoudens van circa 20 tot 35 jaar. De doelgroep bestaat onder meer uit groepen die in de huidige woningmarkt moeilijk een eerste woning kunnen bemachtigen, maar wel van groot belang zijn voor de arbeidsmarkt in Haarlem. Het gaat dan bijvoorbeeld om beginnende leerkrachten, politieagenten en technische vaklieden. Er wordt gedacht aan specifieke voorzieningen voor de doelgroep, zoals een gemeenschappelijke werkplaats, dakterrassen, rooftop gardening, fitnessruimte, hobbyruimtes en woonkamer.”

2.2.2.4 Conclusie en toets

Het SPvE faciliteert en stimuleert de ontwikkeling aan de Schipholpoort 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 NUDUS architecten is het stedenbouwkundig plan voor Schipholpoort (Spaarnepoort) 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 Schipholpoort 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 programma bestaat uit een stedelijke mix van commerciële functies in de plint en een ruim aanbod van verschillende woningtypologieën in de onderbouw en torens,

De gebouwen tellen samen tot 41.000 m² BVO hebben een levendige plint met publieke functies, een woonlobby voor de starters, een half verdiepte fietsenstalling, een parkeergarage en naast de privé buitenruimtes ook ruime gezamenlijke daktuinen.

De begane grond is ingevuld met commerciële/niet-wonen functies en de entrees van de woontorens. De 7 meter hoge plint heeft twee verdiepingen die aansluiten op maaiveld en podium niveau. De prominente hoeken onder de overstekken activeren het maaiveld met horecaprogrammering of entrees. De commerciële units zijn afzonderlijk te verhuren of in combinatie. Een deel van de lobby van de toren 2 is openbaar. Ook niet-bewoners kunnen hier verblijven en gebruik maken van faciliteiten zoals bijvoorbeeld een koffiebar.

Parkeren

De te realiseren parkeergarage biedt plaats aan 221 parkeerplaatsen voor zowel deelauto's als reguliere personenvoertuigen. Fietsparkeren is verspreid over kelder en begane grond en het dak daarvan vormt het verhoogde niveau van de binnentuin. In totaal worden 1.515 inbandige fietsparkeerplekken gerealiseerd, verspreid over de torensp. In de parkeerkelder bevinden zich geen e-bike oplaadpunten. Er wordt verondersteld dat de gebruiker de accu meeneemt en thuis oplaadt.

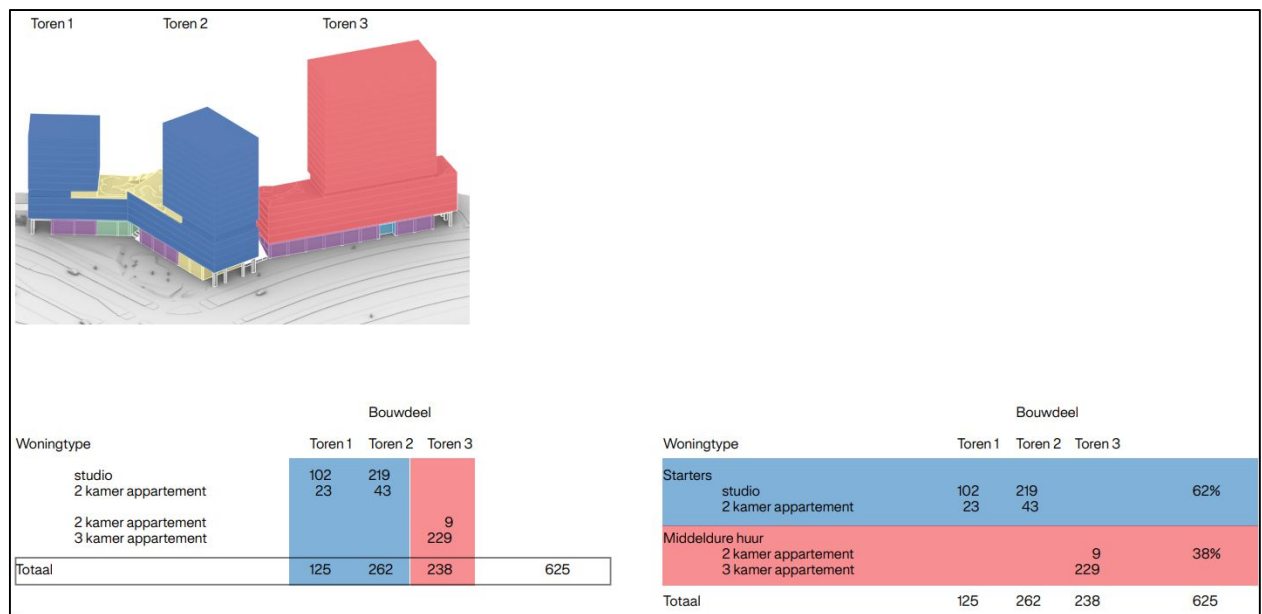
In de openbare ruimte worden circa 100 fietsparkeerplaatsen op maaiveld voor bezoekers gerealiseerd.

Figuur 4. Situatietekening begane grond (bron: NUDUS, Stedenbouwkundig plan Spaarnepoort)



De binnentuin bovenop de verdiepte fietskelder is het verbindende stuk tussen de 3 stroken. De mezzanine verdieping in de commerciële ruimtes sluit direct aan op de binnentuin. De ruimtes zijn zowel te bereiken vanaf het maaiveld als vanaf de binnentuin. De commerciële ruimtes kunnen de openbare ruimte nabij de gevel deels gebruiken voor terrassen. Ook de lobby van toren 2 sluit aan op het niveau van de binnentuin. Dit is tevens de toegang voor minder validen om op de binnentuinniveau te komen.

Figuur 5. Programma overzicht (bron: Stedenbouwkundig plan Spaarnepoort)



Wonen

De ontwikkeling te Schipholpoort bestaat uit 625 woningen; 387 sociale huurwoningen voor starters (62%) en 238 middeldure huurwoningen (38%) en een totaal bruto vloeroppervlak (bvo) van circa 37.019 m².

De 625 woningen zijn als volgt verdeeld:

- 321 studio's (1-kamer, sociale huur)
- 75 2-kamerwoningen (waarvan 66 sociale huur en 9 middeldure huur)
- 229 3-kamerwoningen (middeldure huur)

Doelgroep

In toren 1 en 2 (sociale huur) is de doelgroep (werkende) jongeren die aan de start staan van hun wooncarrière. In eerste instantie ligt de focus bij deze doelgroep op jongeren met cruciale beroepen (onderwijs, zorg, politie, etc). Uit onderzoek blijkt juist dat voor deze doelgroep het (financieel) onhaalbaar wordt om in de stad te wonen terwijl ze hier wel werken en willen wonen. De woningen zijn klein maar er is zijn veel kwalitatief hoogwaardige gemeenschappelijke ruimten die interactie tussen bewoners zal stimuleren. Denk bijvoorbeeld aan gemeenschappelijke functies zoals een gedeelde woonkamer, game room, mini bioscoop, waskamer en werkplekken. Daarnaast zullen er in de plint van het gebouw(publieke) sportfaciliteiten worden gerealiseerd waar je als bewoner gebruik van maken. Dit startersconcept is afgekeken bij een eerder bewezen product van dezelfde eigenaar, namelijk Startmotor Rotterdam. De doelgroep in toren 3 (middeldure huur) zal meer gemixt zijn. Er zullen hier meer 2-persoonshuishoudens op af komen door de aanwezigheid van 1 of 2 slaapkamers.

Niet-woon programma

De plint van het gebouw (begane grond en mezzanine) worden voorzien van diverse commerciële voorzieningen met een totaal van 3.193 m² bvo. De commerciële ruimte wordt ingevuld met 2.815 m² bvo aan functies die gericht zijn op dienstverlening in sport, gezondheid en ontspanning. In totaal mag

hiervan 15% gebruikt worden als detailhandel (supermarkt uitgesloten), wat neerkomt op een maximum van 420 m² bvo. De overige 378 m² wordt ingericht als horecafunctie (daghoreca).

Ambitiedocument Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid

Voor het niet-wonen programma 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 Schipholpoort is gekozen voor het gebiedsconcept Urban Sports. De volgende programmatische uitgangspunten gelden voor de ontwikkeling van Schipholpoort:

- Schipholpoort maakt ruimtelijk en programmatisch onderdeel uit van de bouwsteen 'Urban Sports' Het niet-woonprogramma (in o.a. de plint) wordt ingevuld met functies die gericht zijn op dienstverlening in sport, gezondheid en ontspanning. Hierbij kan onderscheidgemaakt worden naar:
 - Kleinschalige sport- en spelvoorzieningen (indoor en outdoor)
 - Sportgerelateerde speciaalzaken (combinatie retail en kantoorfunctie)
 - Zorgvoorzieningen op gebied van sport en gezondheid zoals fysiotherapeut, huisarts, osteopaat, voedingsdiëetiek
- Het programma in de plintlagen wordt volledig publiek toegankelijk en krijgt een publieke uitstraling behoudens noodzakelijke nutsvoorzieningen (niet zijnde privé fietsenstallingen en woningbergingen).
- Diensten die zich enkel richten op bewoners en geen toegevoegde waarde hebben voor andere gebruikers van het gebouw en/of het sportconcept worden op de begane grond niet toegestaan. Diensten die zich richten op bewoners hebben een dubbelfunctie voor de buurt en/of andere bezoekers van het gebouw
- De sportprogrammering van Schipholpoort werkt aanvullend op de binnensportvoorzieningen die reeds aanwezig zijn op het Sportpark en in de bestaande buurt.
- De sportprogrammering van Schipholpoort richt zich naast eigen bezoekers en bewoners van zowel Schipholpoort als Schonenvaert op de wijk en stadsdeel als geheel
- (Delen van) de directe buitenruimte/binnentuin zijn behalve voor bewoners ook voor gebruikers van het gebied publiek toegankelijk
- De buitenruimte rondom Schipholpoort dient gezien te worden als een uitloper van het Sportpark en is hiernaar ingericht (bijv. onderdeel runtrack)

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

- Compacte indoor sportvoorziening met bijv. crossfit, gym, klimmuur, tafeltennis: ca. 30%
- Urban outdoor sportplein met buurthoreca: ca. 15%
- Horeca zoals 'Wasbar' als multifunctionele ontmoetingsplek voor bewoners en de buurt (wasserette, study, koffiebar): ca. 20% (in dit geval maximaal 200 m²)
- Lichaamstherapeutische praktijkruimtes en voedingsadvies met medisch gebruik van sportvoorzieningen: ca. 20%
- Sport gerelateerde retail: ca. 15%

In voorliggend plan is de hoeveelheid ontworpen commerciële ruimte beperkt door de beperkte omvang van het kavel en de footprint van het gebouw. Het SPvE stelt daarbij dat als het metrage beperkt is, de kwaliteit van de commerciële ruimte belangrijk is. De ontworpen commerciële ruimten zijn goed zichtbaar gelegen aan de Schipholweg en Europaweg. De commerciële plint is dubbel hoog, voorzien van een mezzanine niveau met mogelijkheid tot een terras aan de zonnige binnentuin en hebben allen grote transparantie. Daarbij is op

de kop van toren 3 een voorziening voor een horeca gelegenheid met buitenterras. Tezamen zorgt dit voor levendigheid en mogelijkheid tot bijdrage aan het gebiedsconcept.

Afwijken m²-eis uit SpvE

In het plan wordt minder bruto vierkante meter aan niet-woonfuncties gerealiseerd dan is opgenomen in het SpvE. Dit komt doordat er in het plan verhoudingsgewijs weinig plinten worden gegeneerd ten opzichte van het totale plan, doordat er 3 hoogte accenten in zitten. Het SpvE biedt de mogelijkheid van de geëiste m² af te wijken door het geven van een financiële/exploitatiebijdrage. In verband daarmee voldoet de initiatiefnemer aan de gemeente een financiële bijdrage die wordt vastgelegd in de anterieure overeenkomst. Deze komt ten goede aan de geambieerde kwaliteit van het Gebiedsconcept. Deze bijdrage wordt voldaan bij eerste ingebruikname van het Bouwplan. Daarnaast zal door Initiatiefnemer een bedrag aanwenden als incentive richting (potentiële) huurders zodat er ruimte wordt geboden ten behoeve van het realiseren van de ambities uit het Gebiedsconcept.

Indicatie arbeidsplaatsen

Op basis van ca. 3.193 m² BVO niet-wonen programma (2.815 m² commercieel en 378 m² daghoreca) kan een indicatieve inschatting gemaakt worden op basis van een bezetting van 12 m² VVO /persoon. Bij een VVO (verhuurbaar vloeroppervlak) van ca. 2.715 m² (ratio bvo – vvo van 1 - 0,85) betekent dit potentieel ca. 226 arbeidsplekken. Aangezien het gewenste gebiedsconcept 'Urban Sports' betreft, met functies zoals daghoreca, sportschool, praktijkruimte en sportgerelateerde retail, zal het daadwerkelijke aantal arbeidsplaatsen hier veel lager liggen: er is dan namelijk veel meer m² per arbeidsplaats aanwezig dan bij de klassieke werkfuncties (kantoor).

2.3.2 Massa en maatvoering

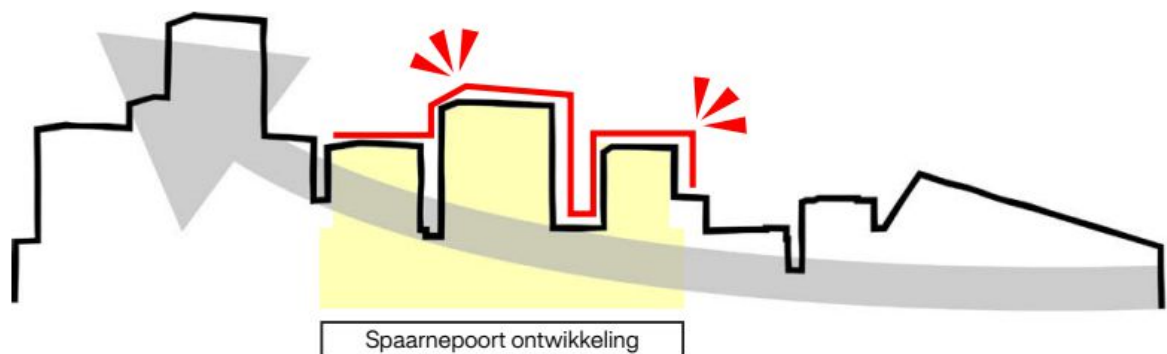
Verbinden

De locatie Spaarnepoort vormt een entree in twee richtingen. Samen met de ontwikkeling Schipholweg 1 is het entree tot de zuidzijde van het Spaarne. Aan de Europaweg vormt het samen met Schonenvaert een entree naar Schalkwijk.

Dit vraagt om een oplossing die naar alle zijdes reageert en dus afwijkt van de traditionele blokkenstad. De stroken verbinden de nieuwbouw aan de schaal van de omringende bebouwing en de torens geven accenten aan het gebied. In het silhouet gezien vanuit het zuiden van Haarlem lopen de hoogtes gradueel op en vormt de nieuwe hoogbouw een ensemble in de skyline.

Spaarnepoort is onderdeel van de wijkentree en samen met de nabij gelegen Schonenvaert ontwikkellocatie vormen ze de entree tot het nieuwe Schalkwijk. Ze markeren het begin van de Europaweg. Spaarnepoort bouwt op vanaf het oosten naar een hoogte accent aan het water.

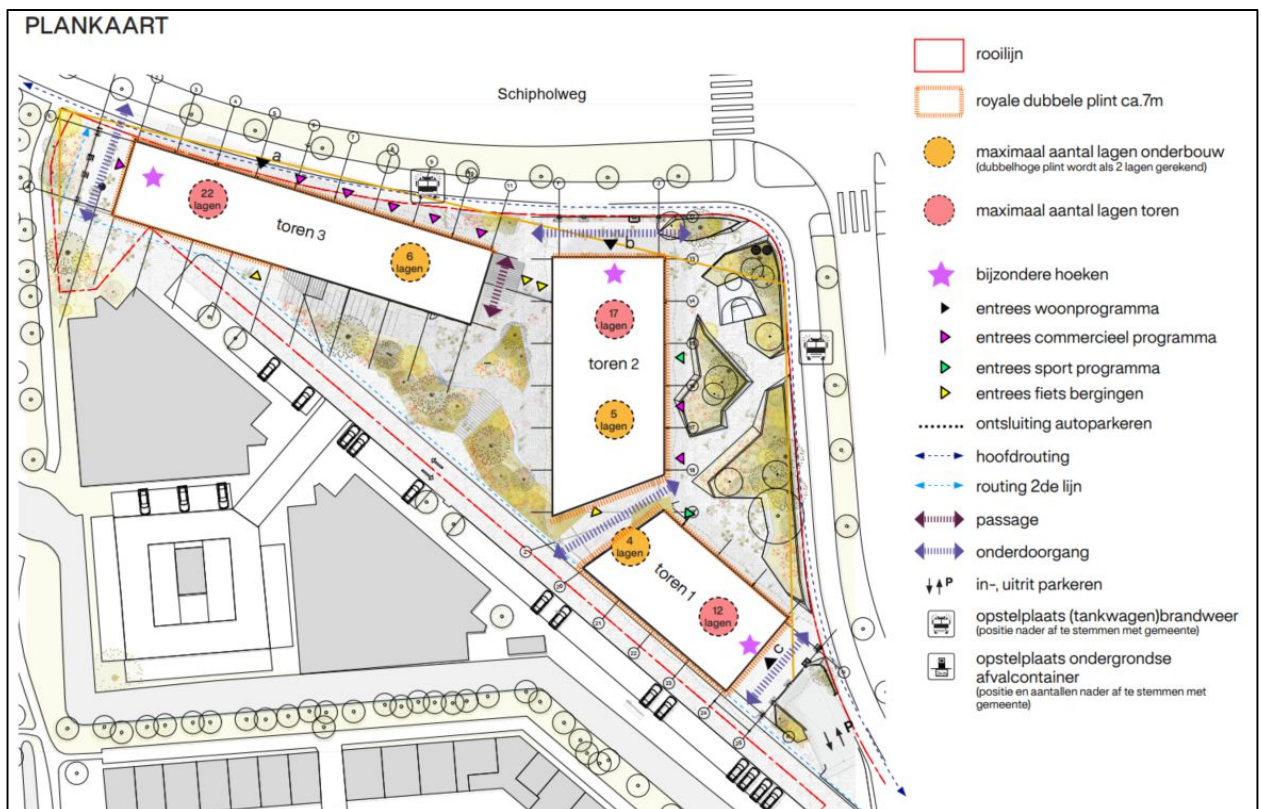
Figuur 6. Opgaande lijn binnen het hoog stedelijk ensemble (bron: Stedenbouwkundig plan Spaarnepoort)



Ferme stoere blokken die in maat en schaal staan voor hun aanwezigheid. Het gebouw ensemble heeft een herkenbare karakteristieke uitgesproken vormgeving en daarmee een sterke identiteit. De vormgeving wordt benadrukt door een samenspel van robuuste steenachtige materialen en subtiële aluminium delen. In de plint zijn de winkelpuien dubbel hoog om een stedelijke indruk te geven. Tegelijkertijd is de detaillering om een menselijke schaal, met referenties aan authentieke Haarlemse winkels in de binnenstad. De royale publieke plint activeert de verschillende verblijfsplekken rondom het gebouw. De binnentuin is toegankelijk voor de buurtbewoners. Voor de bewoners is er ook nog de daktuin waar de gemeenschappelijke woonkamers aan grenzen.

De beoogde ontwikkeling bestaat uit 3 torens. Toren 1 kent maximaal 4 lagen onderbouw en 12 lagen bovenbouw, toren 2 kent maximaal 5 lagen onderbouw en 17 lagen bovenbouw en toren 3 kent maximaal 6 lagen onderbouw en 22 lagen bovenbouw.

Figuur 7. Plankaart (bron: NUDUS, Stedenbouwkundig plan Spaarnepoort)



De bouwhoogte voor de torens varieert van 70 meter, 57 meter en 41 meter (exclusief installaties e.d.). Het opgetilde maaiveld is circa 3,3 meter hoog en de basis waar de torens op staan varieert van circa 16 meter tot circa 19 meter en circa 22 meter. Op figuur 7 zijn de hoogtes inzichtelijk gemaakt.

Figuur 8. Bouwhoogte (bron: NUDUS)



2.3.3 Beeldkwaliteit

Gevelpatroon

Om te refereren naar de nabije omgeving heeft de architect zich laten inspireren door de aanwezige vormtaal van Haarlem. De karakteristieke zoals de horizontale lijnen van de 2-3 laagse woningbouw, de stoere nieuwbouw blokken en de hoogte accenten in de wijken komen terug in de nieuwe gevel van Spaarnepoort. De torens zijn stoere blokken en hebben een gridgevel. De onderbouw benadrukt de horizontale lijnen zoals de laagbouw uit de omgeving

Materiaal en kleurgebruik

De gevels van Startmotor gebouwen toren 1 en 2 krijgen een warmrode basiskleur en zijn uitgevoerd in diverse materialen als beton, aluminium en tegels. Voor een speels schaduwspel is de gevel verrijkt met een tectoniek in reliëf of vorm. De afwerking van het beton (bijv. gepolijst versus ruw) draagt bij aan de expressie van het materiaal in de gevel. De gevels van toren 3 krijgen een warme crème-beige basiskleur, ton-sur-ton uitgevoerd in diverse materialen zoals beton, aluminium en tegels. Toren 3 heeft drie soorten gevelmodules, ieder met een eigen afwerking, detaillering en tectoniek.

Gevelopbouw

De gevelmodules verschalen per bouwdeel van het gebouw. De hoge plint gevel is meer dan 70% open en staat stevig op het maaiveld door de massieve delen. De onderbouw is fijner en rijker gedetailleerd dan de bovenbouw. In de onderbouw accentueren de balkons elke verdieping en borgen privacy van de woningen. In de toren is het gevel element verschaalt tot een open grid structuur waardoor de gevel als 1 volume wordt gelezen.

Gevelbeëindiging

De drie torens vormen een hiërarchische compositie waarbij toren 3, als grootste en hoogste, de belangrijkste is. Volgens deze opzet zijn ook de gevelbeëindigingen vormgegeven, met een oplopend detailniveau en schaal van toren 1 tot 3. De hoogste toren heeft een additionele verbijzondering richting de stad. Op de hoek siert de daktuin als een corsage de bovenbouw en vult speels de stadshorizon aan.

Figuur 9. Impressie gevels (bron: NUDUS)



Alzijdigheid

De gebouwen zijn alzijdig geprogrammeerd, doordat in de bovenbouw en onderbouw de woningen allemaal aan de gevel zitten. Ook zorgen de buitenruimten van de woningen voor extra levendigheid aan de gevels. De plint is rondom geprogrammeerd met niet-woonfuncties en heeft een directe invloed op de aansluitende stedelijke ruimte. Aan alle kanten van de kavel nodigt het gebouw en zijn functies uit om te verblijven, ook het dakvlak is toegankelijk voor publiek.

Geveldetail

De gevels van torens 1 en 2 worden in grote mate gedefinieerd door de buitenruimte. Rondom beide torens bevindt zich een doorlopend balkon van rood beton. Het balkon heeft een spijlenhekwerk als balustrade wat licht en lucht geeft aan de appartementen. De privacy wordt gewaarborgd door middel van een aluminium scherm, die tevens een verticale gelaagdheid geeft in de gevel.

In de onderbouw van beide torens zijn de verticale elementen verwijderd, zodat een horizontaal beeld ontstaat. De betonnen balustrades zijn hoger vanwege de geluidsbelasting. Het plafond van de balkons is uitgevoerd als een geperforeerde plaat.

Alle elementen en materialen zijn gecomponeerd volgens het ton-sur-ton concept. De gevel van toren 3 is een spel van afwisselend geplaatste balkons van verschillende dikte en breedte. In de horizontaal gelaagde onderbouw zijn de balkons opgenomen in de hoge banden die rondom het gebouw gaan. De balkons van de bovenbouw zijn eerst breder en dikker, voordat ze naar boven toe verdunnen en versmallen. Op deze manier ontstaat een subtiele gradiënt over de gevel van onder naar boven die de hoogte accentueert.

De gevelelementen zijn ton-sur-ton gecombineerd, met beton, aluminium en hout als de belangrijkste materialen. De betonnen geveldelen in de bovenbouw hebben verschillende afwerkingen die de gevel textuur geven.

Plinten

De meer gesloten kopgevel van toren 2 contrasteert met de andere, meer open plintgevels. De entree krijgt daarmee een herkenbare eigen sfeer. De compositie van de open en gesloten delen geeft elke achtergelegen ruimte daglicht en uitzicht. De plintlagen staan stevig op de grond met de massieve kolommen en gaan een relatie aan met de aangrenzende openbare ruimte door middel van terrassen en entrees.

Het detailniveau in de plint en de onderbouw zorgen voor een plastiek voor schaduwwerking wat de gevel meer een menselijke schaal geeft en daarmee een hoogwaardige prettige uitstraling. De onderkant van de buitenruimtes van de onderbouw zijn met aandacht gematerialiseerd, sluiten evenwichtig aan bij de gevelarchitectuur en dragen zo bij aan een prettige ervaring vanaf het maaiveld.

De buitenruimtes zijn onderdeel van de entree gebieden voor torens 1 en 2. Bij toren 3 is de buitenruimte onderdeel van de horeca die gepland is in de plint. 's Avonds zijn de buitenruimtes aangenaam verlicht en dragen bij aan een sfeerrijke en veilige openbare ruimte.

Verlichtingsplan

Met een integraal verlichtingsplan ambiëren we dat ook in de meer donkere uren van de dag het gebouw en de omringende openbare ruimte een prettig en veilig verblijfsklimaat behouden voor de bewoners en de passanten. Langs de stedelijke plintgevel geeft een subtiele indirecte verlichting een gloed aan de gevels naast het interieur dat mogelijk ook verlicht is. De verlichting bij de entrees zijn te herkennen aan een meer huiselijk karakter en dragen bij aan de ruimtelijke kwaliteit van een stedelijke interieur. De landschappelijke elementen, de binnentuin en het plein worden afgestemd met de landschapsarchitect. Ambitie is om met de verlichting zowel veiligheid te geven als de beoogde sfeer te behouden.

Geluidmaatregelen

Het merendeel van de gevels ondervinden geluidhinder van de omringende infrastructuur. Voor een kwalitatief en gezond leefklimaat in de woning zijn er een aantal maatregelen integraal meegenomen in de gevelarchitectuur. De woningen aan de niet-geluidluwe gevels zijn allemaal voorzien van een geluidsbox, die spuien/ventileren zonder geluidhinder mogelijk maakt. Ook de gesloten / massieve borstwering van de balkons weren de geluidhinder op de gevel. Naast de geluidboxen en de massieve delen rondom de balustrades, zijn alle balkons aan de onderzijde gedetailleerd voor maximale geluidabsorptie. De positie van de 3 gebouw stroken weren het geluid voor de zuidkant van de gebouwen en de binnentuin. Deze zijn daarmee geluidluw.

Buitenruimte

Alle appartementen hebben een buitenruimte. Ook de kleinste starterswoningen. De buitenruimtes zijn daarmee een prominent onderdeel van de gevelarchitectuur. De balkons van toren 1 en toren 2 zitten achter het raamwerk van de gevel. Hierdoor is het volume van het bouwblok simpel en duidelijk leesbaar. In contrast zorgen de buitenruimten van toren 3 voor tactiliteit en ritme door middel van verspringende balkons op een grafisch grid met sterke schaduwwerking.

Gezamenlijke buitenruimte

De vijfde gevel is de bijzondere daktuin tussen toren 1 en toren 2. Het landschapsontwerp van BOOM refereert naar het droge duinlandschap van de duinen aan de Hollandse kust. De daktuin is de additionele buitenruimte voor de bewoners en sluit aan op de gemeenschappelijke verblijfsruimtes in beide torens.

De buitenruimte is waar mogelijk landschappelijk van karakter. De verharde/ uitgespaarde ruimtes zijn gereserveerd als gebruikruimte voor sport, spel of terrassen. In de daktuinen worden houten dekdelen gebruikt waardoor regenwater goed kan infiltreren naar het polderdak. De royale tuinen bieden plaats aan

vogels en insecten en beplanting die specifiek wordt uitgezocht als waard-drachtplanten en voedselplanten voor vogels. Verder worden geen ecologische voorzieningen opgenomen in het gebouw.

Het dakpakket houdt rekening met een minimale maat van 35 cm granulaat oplopend tot 90 cm; genoeg om vaste planten, heesters, meerstammigen en af en toe een boom te planten. Het polderdaksysteem buffert daarnaast regenwater als watervoorziening voor de beplanting.

Figuur 10. Impressie gezamenlijke buitenruimte dakterrassen (bron: NUDUS)



2.3.4 Openbare ruimte

Door de speelse losse plaatsing van de stroken op de kavel ontstaan er diverse soorten buitenruimtes om de gebouwen heen. Aan de oostzijde het Europaplein; het plein is een prominente beëindiging van de Europaweg, een plek verbinding aangaat met het buurpand Schonenvaert door middel van de doorgangen naar de 2de lijn, en kenmerkt zich met een stedelijke allure door de terrassen van de functies in de plint. De hoeken onder de torens zorgen voor een doorwaadbaarheid rondom het pand. De opgetilde binnentuin aan de Spaarnepoort - ook via de 2 passages gemakkelijk te bereiken - ligt pal op het zuiden. Het karakter van deze tuin is geïnspireerd op de lommerijke parken in Haarlem en zorgt voor een aangenaam verblijfsklimaat.

Onder toren 3 bevindt zich een beschutte plek onder de toren waar de commerciële plint terrassen in de avond zon kan plaatsen met uitzicht op het nabije sportpark. De Schipholweg route is onderdeel van de dwaalroute langs het plan. De route leidt langs de entree en postkamer van toren 1, die open en uitnodigend zijn. Vervolgens, technische ruimten en de entree tot het fietsparkeren. Het fietsparkeren wordt zoveel mogelijk transparant uitgevoerd, zodat er daglicht de stalling in kan vloeien. Dit komt ten goede aan het straatbeeld en de sociale veiligheid van het gebied. Boven de functies op de begane grond kijken de commerciële functies op mezzanine uit over de Schipholweg. Na de fraai vormgegeven tuin en binnenplein, die via een luie trap goed te bereiken is, vervolgt men de route langs de plint tot aan de horecahoek van toren 3.

Afvalinzameling

Voor de te realiseren huishoudens in de diverse bouwblokken worden plekken gereserveerd voor (ondergrondse) afvalcontainers voor restafval, papier, plastic en gft. Dit gebeurt in samenspraak met de gemeente in verband met het herinrichten van de Schipholweg (realiseren OV-hub) en Europaweg (inrichting als stadsstraat).

Opstelplaatsen brandweer en bevoorrading

Langs de Schipholweg en Europaweg komen twee opstelplaatsen voor de brandweer. De definitieve locatie is afhankelijk van de ontwerpen Stadstraat Europaweg en de OV Hub. De bevoorrading van de commerciële ruimtes zal vanaf de Schipholpoort plaatsvinden.

Figuur 11. Impressie binnentuin (bron: NUDUS)



2.3.5 Duurzaamheid

Het gaat om bewustwording van de invloed op het welzijn van het individu en het collectief, en op ecologisch en economisch gebied. Met dit project zal impact worden gemaakt door invulling te geven aan de onderstaande 4 strategische pijlers:

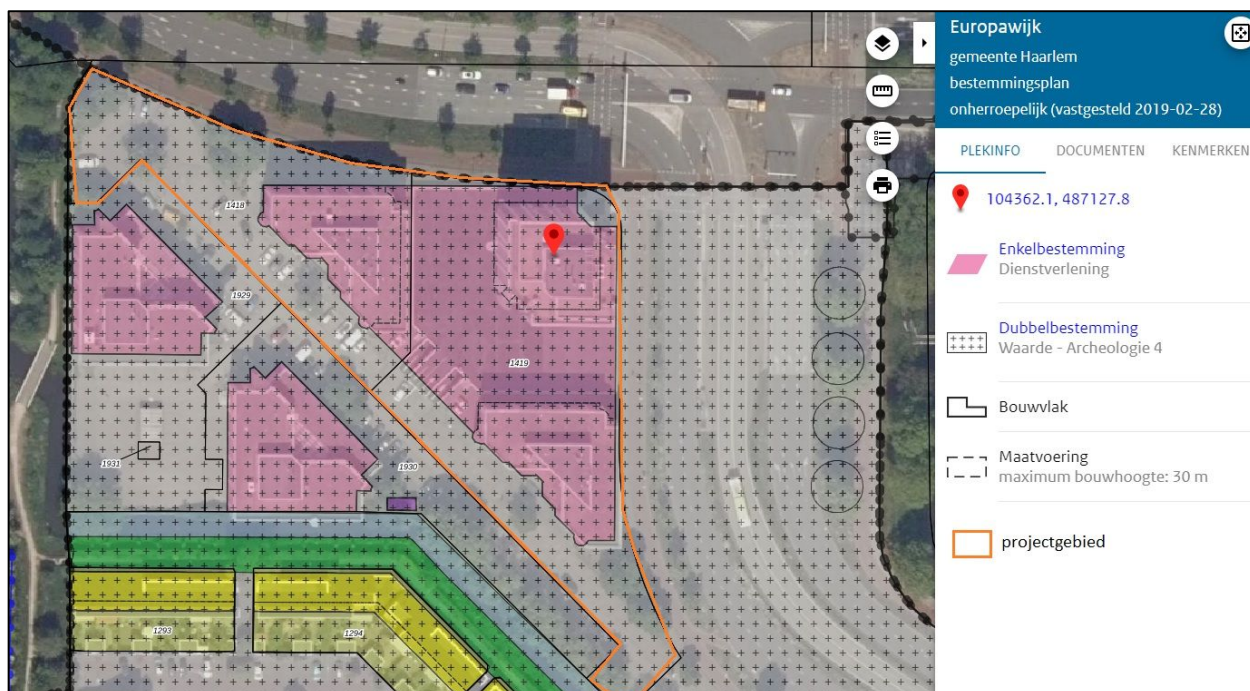
- **Public impact:** Elementen als architectonische vormgeving, bruikbaarheid, materiaalgebruik en hoe de ontworpen ruimte straks wordt beleefd, spelen hierbij een rol. Voor dit project wordt voor deze strategische pijler impact gemaakt door:
 - Verbinding leggen tussen mensen
 - door het creëren van communities
 - Inspirerende architectuur
 - Slim gebouw
 - Aandacht voor sport
 - Verhogen van gevoel van veiligheid
- **Ecological impact:** Hierbij wordt gekeken naar de korte en lange termijnsgevolgen, plaatselijk en globaal. De aanbouw, gekozen materialen, afval en het efficiënt omgaan met energie hebben allemaal hun invloed op de mate waarin de natuurlijke omgeving wordt belast. Being is een uitgesproken voorstander van circulair bouwen. Voor dit project wordt voor deze strategische pijler impact gemaakt door:
 - Streven naar circulaire sloop
 - Onderzoeken mogelijkheden
 - modulaire bouw

- Verhogen biodiversiteit
- Slimme mobiliteit door elektrische deelauto's
- Voldoende fietsparkeerplekken
- Toepassen van zonnepanelen
- Gebruik van WKO
- Waterberging
- Zo veel mogelijk gebruik van
- circulaire materialen
- **Economical impact:** Door onszelf bewust te maken van de mogelijke en wenselijke consequenties voor de toekomstige gebruikers kunnen we hier het verschil maken. Voor dit project wordt voor deze strategische pijler impact gemaakt door:
 - Starters concept: voor starters met een cruciaal beroep
 - Verbetering van publieke ruimte door invulling plint
 - Aandacht voor jeugd
 - Shared living/ gedeelde publieke ruimten
- **Personal impact:** Groen ondernemen met sociale en economische groei is geen utopie. Wie blijvend succes ambieert heeft ook oog voor de commerciële en economische waarde van een project, voor alle belanghebbenden. Daarom is er regelmatig goed overleg met alle partijen, van investeerders en gemeentes tot werknemers en andere betrokkenen. Voor dit project wordt voor deze strategische pijler impact gemaakt door:
 - Samen blijven wonen d.m.v. aanbod sociale,- (60%) en middeldure (40%) huur
 - Commerciële ruimte t.b.v. werkgelegenheid
 - Voorkomen van tweedeling in de stad d.m.v. divers woning aanbod
 - Doorstroom mogelijkheden

2.4 GELDEND BESTEMMINGSPLAN

Ter plaatse van het projectgebied is het bestemmingsplan "Europawijk" geldend. Dit plan is op 28 februari 2019 vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlem. De projectlocatie heeft de bestemming 'Dienstverlening', 'Verkeer' en de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4'. Er is één bouwvlak aanwezig, waarbinnen gebouwd mag worden met een bouwhoogte variërend van 15 meter tot en met 30 meter met een binnenterrein van 2 meter hoog. 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 12. uitsnede bestemmingsplankaart (bron: ruimtelijkeplannen.nl, eigen bewerking)



Artikel 4 Dienstverlening

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Dienstverlening' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- dienstverlening;
- bij de bestemming behorende 'bouwwerken geen gebouw zijnde', groenvoorzieningen, wegen en paden, tuinen, erven en terreinen, waterlopen en waterpartijen, (ondergrondse) parkeervoorzieningen.

Artikel 11 Verkeer

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- straten en wegen;
- voet- en fietspaden;
- parkeervoorzieningen;
- bergingen;
- bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, speelvoorzieningen, kunstwerken, kunstobjecten, waterberging, bergbezinkbassins, warmte-koudeopslag, warmte-koudetransport.

Artikel 16 Waarde – Archeologie

16.1 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.

16.2 Bouwregels

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

- 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;
- Aan een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde - archeologie' kunnen de volgende voorschriften worden verbonden;
 - het treffen van maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">b. het doen van opgravingen;c. begeleiding van de activiteiten door de archeologisch deskundige. <p>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.</p> |
|---|

Toets aan bestemmingsplan

De ontwikkeling van 625 appartementen en een commerciële plint is op een aantal onderdelen in strijd met het vigerende bestemmingsplan. De strijdigheden zijn gelegen in:

- de enkelbestemming 'Dienstverlening', waarbinnen geen woningen zijn toegestaan;
- de enkelbestemming 'Verkeer' waarbinnen wonen niet is toegestaan;
- de overschrijding van de maximum bouwhoogte van 30 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 geldend bestemmingsplan 'Europawijk' zijn ter hoogte van het plangebied de volgende bestemmingsplan ook vigerend:

- Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018;
- Reparatieplan B Haarlem 2019;
- Reparatieplan C Haarlem 2020.

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. Reparatieplan C heeft betrekking op de specifieke gebruiksregels voor de functie Wonen. Beide reparatieplannen leggen 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 13. 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 625 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 een bijdrage 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 radarverstoringsgebieden zijn over het plangebied gelegen:

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

De voorgenomen bebouwing wordt maximaal 70 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 Schipholpoort 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. Migratie, vooral van expats, heeft in toenemende mate invloed op de woningbehoefte. Tegelijkertijd is er steeds meer structureel leegstaand vastgoed en kunnen er leefbaarheidsproblemen in verouderde nieuwbouwwijken ontstaan. De woningbehoefte op de korte termijn is groot, op de lange termijn neemt deze volgens de huidige inzichten af.

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

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.

Voor detailhandel geldt dat er voorwaarden zijn voor de realisatie van nieuwe detailhandel ter plaatse van bedrijventerreinen of kantoorlocaties. Ondanks dat er aan de Schipholpoort sprake is van een kantoorfunctie, is er geen sprake een bedrijventerrein of een kantoorlocatie. Wel is er sprake van een locatie aan de rand van het centrum, waarbinnen de mogelijk functies passend zijn en in lijn met de ambities zoals verwoord in het SPvE.

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 maximaal 625 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 3.193 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. Het realiseren van onder andere woonwerkruimten is een innovatieve manier van het creëren van werklocaties. Daarnaast zullen er verschillende kantoorruimtes 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 2021 - 2023

De Uitvoeringsagenda Economie (2021) is het uitvoeringsdeel van het Strategisch Beleidskader Economie. De Uitvoeringsagenda Economie 2021-2023 richt zich op vijf strategische doelen:

1. *Een sterk innovatieklimaat*

Met dit thema zetten we in op het stimuleren van innovatie en ondernemerschap in het MKB, vooral gericht op het verduurzamen van de economie en op de digitale economie.

2. *Aantrekkelijke en duurzame werklocaties*
Dit thema gaat over de ruimtelijk-economische aspecten van de economie en het vestigingsklimaat, en richt zich met name op de verdere verduurzaming en toekomstbestendigheid van werklocaties (bedrijventerreinen, kantoren, havens, winkelgebieden en verblijfsrecreatie).
3. *Een veerkrachtige arbeidsmarkt*
Onze inzet op de arbeidsmarkt en het onderwijs focust op technische beroepen en vaardigheden die nodig zijn voor het realiseren van de transitieopgaven. Een verdere uitwerking hiervan is de Uitvoeringsagenda Arbeidsmarkt en Onderwijs
4. *Internationalisering*
Dit gaat over de internationale aantrekkingskracht van Noord-Holland en Noord-Hollandse MKB bedrijven die zich internationaal oriënteren. Onze focus voor dit thema is de bijdrage die internationale bedrijven kunnen leveren aan de transitieopgaven.
5. *Een sterke en duurzame agrosector*
De agrosector draagt bij aan onze voedselvoorziening, heeft een aanzienlijk exportbelang en kenmerkt zich ook door veel innovatie. Onze inzet richt zich o.a. op de verdere verduurzaming van de sector en de bijdrage die het levert aan de uitvoering van de Voedselvisie.

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 ook een tramverbinding tot stand komt. Derhalve zal de locatie goed bereikbaar zijn voor het vijfde deel van de ontwikkeling dat voorziet in werkgelegenheid. 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.

3.2.6.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de Uitvoeringsagenda Economie 2021-2023 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, woonwagenvoerders 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, terwijl IJmond beschikt over betaalbare koopwoningen. In Haarlem is in 2019-2040 een toename in de woningbehoefte van 13.000 woningen.

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van 625 woningen, waarbij 387 woningen (62%) bedoeld zijn voor starters op de woningmarkt en 238 (38%) middeldure woningen worden aangeboden. 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. Er worden zes strategische keuzes gemaakt in de omgevingsvisie:

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

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. Hiermee wordt direct de eerste strategische keuze behandeld: mengen en verdichten. De voorliggende ontwikkeling maakt onderdeel uit van drie grote ontwikkelingen: Schonevaert, Schipholweg 1 en Spaarnepoort. Hiervoor is een integraal SpvE gemaakt om de ontwikkeling buurtgericht aan te pakken en in samenhang met de andere projecten te ontwikkelen. In het kader van vergroenen en vernatten is een specifiek landschapsplan gemaakt voor de openbare ruimte én voor de te realiseren daktuinen. Hierbij is tevens veel aandacht voor klimaatadaptief bouwen, natuurinclusiviteit en biodiversiteit

door groen in de vorm van bomen, planten, struiken en bloemen te integreren met waterbergende voorzieningen en aandacht voor diverse soorten fauna. Dit bevordert een gezonde leefomgeving, waarbij tevens de commerciële activiteiten gericht op 'Urban Sports' een bijdrage aan leveren. Met het realiseren van een geheel nieuw complex wordt tevens ingezet op energietransitie: het huidige op gas aangesloten gebouw wordt vervangen door een gasloos complex. Daarnaast wordt slim ingezet op nieuwe mobiliteit: met aandacht voor fietsparkeren en deelmobiliteit én de aanwezigheid van de nog te realiseren OV-hub aan de overzijde van de straat. 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

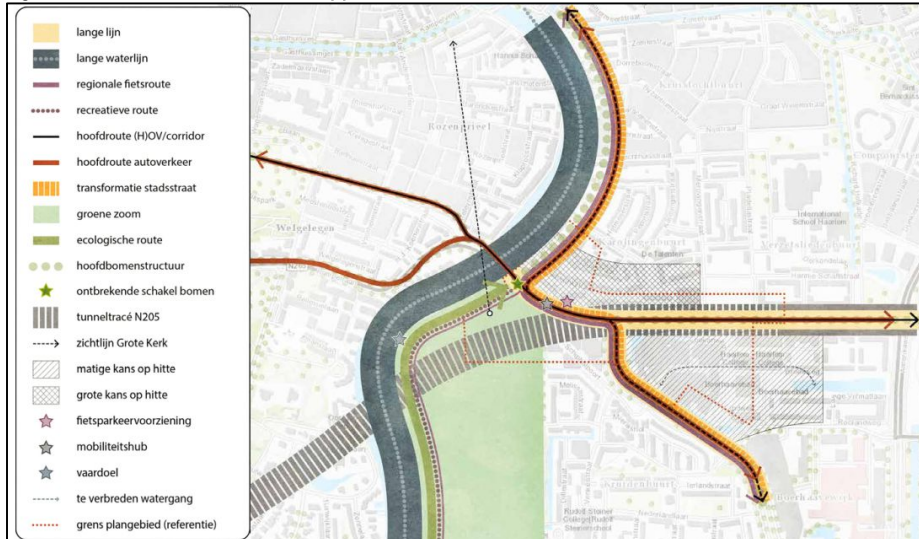
De belangrijkste punten uit de SOR voor en rondom het plangebied zijn:

- 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 2.2.2) ingericht.

Figuur 14. 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, waarbij de destijds beoogde tunnel niet langer relevant is.

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 consolidatieregime van toepassing. De consolidatieregime 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 heeft 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 15. Stappenschema in de notitie hoogbouwprincipes.



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

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

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

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

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

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

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

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

3.4.4.1 Relatie tot ontwikkeling

De 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 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 17 februari 2021 heeft het college 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 2020 blijkt dat de woningvoorraad tussen 2016 en 2020 met bijna 2.800 woningen is gestegen.

Figuur 16. Verdeling woningbouwopgave over de verschillende prijssegmenten, prijspeil 2021.

Segmenten	Deelsegmenten	€ kale huur per maand/koop prijs
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 8.

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 625 woningen, bestaande uit 387 sociale huurwoningen voor starters en 238 middeldure huurwoningen. Derhalve bedraagt de woningdifferentiatie respectievelijk 62% en 38%. Er worden geen vrije sectorwoningen gerealiseerd. Omdat de beoogde ontwikkeling in meer dan 30 woningen voorziet, hanteert de gemeente Haarlem de verdeelsleutel 40-40-20.

Omdat onderhavig project al was opgestart voordat de Woonvisie werd vastgesteld, mag er van deze verdeelsleutel worden afgeweken. In de startnotitie (12 november 2019) is dan ook vastgesteld dat de woningdifferentiatie 60% sociaal en 40% middenduur betreft.

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

3.4.6.1 Relatie tot ontwikkeling

Een van de ambities van de gemeente Haarlem is om voldoende aantrekkelijke werkgebieden te realiseren. Binnen het plangebied worden woonwerkwoonwoningen gerealiseerd, maar ook kantoren en andere ruimtes ten behoeve van commerciële voorzieningen. De locatie is aantrekkelijk doordat er binnen het gebied Haarlem Nieuw-Zuid een groot OV-knooppunt is beoogd, met in de toekomst mogelijk ook een tramverbinding. Daarnaast is de locatie op de grens met het centrum van Haarlem gelegen en wordt het plangebied voorzien van veel groen. Binnen het plan wordt tevens een restaurant gerealiseerd, waardoor de werklocatie nog aantrekkelijker wordt.

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 maakt de beoogde ontwikkeling een grote openbare fietsenstalling ten behoeve van het OV-knooppunt mogelijk. In dit kader draagt de beoogde ontwikkeling bij aan de gewenste duurzame mobiliteitstransitie.

Daarnaast maakt de beoogde ontwikkeling 625 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 62% 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.

Rond de ontwikkeling van de Schipholpoort komen routes die zorgen voor een betere toegankelijkheid van de groene zoom. Het resultaat is een fijnmazig netwerk van routes voor fietsers en voetgangers in de hele zone.

De kruisingen met verkeerslichten op de Europaweg zullen vervangen worden door rotondes en de kruising van de Europaweg met de Toekanweg / Schipholpoort komt te vervallen. Daarvoor in de plaats komen afzonderlijke afslagen naar de Schipholpoort en de Toekanweg. Doordat deze niet meer, zoals bij de kruising, tegenover elkaar hoeven te liggen kunnen deze verschuiven naar een andere plek.

Bebouwing knooppunt Nieuw-Zuid

De bebouwing rond het knooppunt Nieuw-Zuid is verdeeld over twee locaties. Waar de locatie aan de Toekanweg aansluit op de typologie en hoogtes overeenkomstig de lijnen die zijn ingezet voor de oostkant van de Europaweg en de zuidkant van de Schipholweg (De Entree West en Oost) leent de locatie aan de Schipholpoort zich meer voor een afwijkende gebouwconfiguratie. Deze locatie dient nadrukkelijk vorm te geven aan het knooppunt Buitenrust als de toegangspoort tot Schalkwijk. Daarbij dient deze locatie zich vanzelfsprekend te verhouden tot de Europaweg en de Schipholweg maar ook tot de groene zoom en de achterliggende wijk. Om de route naar Schalkwijk te begeleiden wordt in deze visie op conceptueel niveau voorgesteld om de bebouwing voor wat betreft de onderste lagen naar achter te leggen (daarboven is wel een overbouw mogelijk), wat perspectief biedt op de Europaweg. De precieze ligging van de rooilijn en vormgeving van deze introductie tot Schalkwijk is onderdeel van de verdere uitwerking van deze locatie die samen met de initiatiefnemer zal worden gemaakt. De specifieke ligging van de locatie en de nabijheid van een concentratie van openbaar vervoershaltes voor stadbussen en regionale bussen biedt de 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 Schipholpoort:

- Schipholpoort maakt ruimtelijk en programmatisch onderdeel uit van de bouwsteen 'Urban Sports' Het niet-woonprogramma (in o.a. de plint) wordt ingevuld met functies die gericht zijn op dienstverlening in sport, gezondheid en ontspanning. Hierbij kan onderscheidgemaakt worden naar:
 - Kleinschalige sport- en spelvoorzieningen (indoor en outdoor)
 - Sportgerelateerde speciaalzaken (combinatie retail en kantoorfunctie)
 - Zorgvoorzieningen op gebied van sport en gezondheid zoals fysiotherapeut, huisarts, osteopaat, voedingsdiëetiek
- Het programma in de plintlagen wordt volledig publiek toegankelijk en krijgt een publieke uitstraling behoudens noodzakelijke nutsvoorzieningen (niet zijnde privé fietsenstallingen en woningbergingen).
- Diensten die zich enkel richten op bewoners en geen toegevoegde waarde hebben voor andere gebruikers van het gebouw en/of het sportconcept worden op de begane grond niet toegestaan. Diensten die zich richten op bewoners hebben een dubbelfunctie voor de buurt en/of andere bezoekers van het gebouw
- De sportprogrammering van Schipholpoort werkt aanvullend op de binnensportvoorzieningen die reeds aanwezig zijn op het Sportpark en in de bestaande buurt.
- De sportprogrammering van Schipholpoort richt zich naast eigen bezoekers en bewoners van zowel Schipholpoort als Schonenvaert op de wijk en stadsdeel als geheel
- (Delen van) de directe buitenruimte/binnentuin zijn behalve voor bewoners ook voor gebruikers van het gebied publiek toegankelijk
- De buitenruimte rondom Schipholpoort dient gezien te worden als een uitloper van het Sportpark en is hiernaar ingericht (bijv. onderdeel runtrack)

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

- Compacte indoor sportvoorziening met bijv. crossfit, gym, klimmuur, tafeltennis: ca. 30%
- Urban outdoor sportplein met buurthoreca: ca. 15%
- Horeca zoals 'Wasbar' als multifunctionele ontmoetingsplek voor bewoners en de buurt (wasserette, study, koffiebar): ca. 20%
- Lichaamstherapeutische praktijkruimtes en voedingsadvies met medisch gebruik van sportvoorzieningen: ca. 20%
- Sport gerelateerde retail: ca. 15%

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 625 woningen en circa 3.193 m² commerciële ruimte 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. 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 625 woningen worden 387 starterswoningen/sociale huurwoningen opgeleverd; bestaande uit 247 woningen kleiner dan 30 m² en 135 woningen groter dan 30 m² en 230 middeldure woningen; bestaande uit 105 woningen van 50 m² en 125 woningen van 65 m². De woningtypes van Schipholpoort zijn gericht op middeninkomens en starters op de woningmarkt.

De kwantitatieve en 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 Knooppunt 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.

Daarnaast dient ook gekeken te worden naar de kwalitatieve aspecten van de ontwikkeling. In de startnotitie zoals vastgesteld door de gemeenteraad in 2019 is opgenomen dat in principe het woningbouwprogramma de verhouding moet hebben van 60% sociale huurwoningen en 40% middeldure woningen. Van de circa 625 woningen worden 387 sociale huurwoningen opgeleverd en 238 middel dure huurwoningen. De ontwikkeling is dan ook met name gericht op de huisvesting van starters (studenten en 'young professionals'). De beoogde ontwikkeling voldoet tegen aan de kwalitatieve behoefte van de Ladder voor duurzame verstedelijking ten aanzien van het Haarlems beleid.

Verder 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 gerealiseerd, die voor een groot deel gebruikt zullen worden door de toekomstige bewoners.

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.

4.2.2 Relatie tot ontwikkeling

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

4.2.2.1 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 Spaarnepoort onderdeel van een schaalsprong 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 Spaarnepoort vanuit daar niet zichtbaar is. Vanuit noordelijke richting (melkbrug en Schalkwijkerstraat) bezien blend Spaarnepoort in de bestaande bebouwing.

Voor de zichtlijnen langs de Schipholweg en Europaweg geldt dat de hoogbouw door de drie-traps-opbouw zorgt voor een versterking van de richting het Spaarne oplopende lijn langs de Schipholweg en tevens zorgt voor een geleidelijke overgang tussen gebieden met verschillende bouwhoogten.

Vanaf de Rustenburgerlaan vormt Spaarnepoort samen met de beoogde ontwikkeling aan de Schipholweg 1 een moderne uitgang van het oudere gedeelte van Haarlem (en dus toegangspoort van het modern vormgegeven Haarlem). Omdat van de oude stad afgekeken wordt is het in dat kader niet storend.

4.2.2.2 Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing

De corridor langs de Schipholweg richting de stad begint bij de kruising van de Schipholweg en Amerikaweg. Richting het Spaarne nemen de bestaande bouwvolumes in hoogte en eenduidigheid af. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt de stedelijke wand langs de Schipholweg doorgezet en met het aanbrengen van een hoogteaccent ontstaat een herkenbare toegangspoort tot Schalkwijk en de binnenstad.

Spaarnepoort is het laatste hoogbouwcomplex aan de zuidzijde van de Schipholweg. Bebouwing in dezelfde rooilijn met de andere bebouwing langs deze corridor is daarmee geen must. De speelse schakering die de drie bouwvolumes vormen geeft aan dat de corridor richting de stad op dit punt stopt.

De verschillende bouwhoogtes van Spaarnepoort, welke oplopen richting het Spaarne (van 41 naar 57 en 70 meter) versterken ook de stedelijkheid richting het Spaarne. De wens van de gemeente om richting het Spaarne grote accenten toe te voegen in de vorm van hoogbouw, wordt met de oplopende vorm van de gebouwen bij Spaarnepoort bereikt. Vanaf de Europaweg geeft de hoogbouw aan dat de stadsboulevard aan de Schipholweg in zicht komt.

4.2.2.3 Technische omgevingsaspecten

Bezonning

Door Peutz is een bezonningsonderzoek uitgevoerd naar de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de omgeving. Uit het onderzoek volgt dat de bezonning van bestaande woningen voldoet aan het criterium van minimaal 2 mogelijke zon-uren in de periode 19 februari t/m 21 oktober.

Luchthavenindelingsbesluit

Naar aanleiding van toetsing aan de hand van het Luchthavenindelingsbesluit geldt dat er een zeer beperkte doorsnijding van de maatgevende toetshoogte van 69 meter. Met 70 meter hoogte van de toren is er geen sprake van een significante verstoring van de radarapparatuur te verwachten.

Windhinder

Peutz heeft een windhinderonderzoek uitgevoerd. Rond de geplande bebouwing en ter plaatse van de geplande gebouwentrees en op de meeste balkons is overwegend sprake van een goed windklimaat. Het windklimaat voldoet op veel plaatsen aan de gemeentelijke uitgangspunten, namelijk 'goed' voor de betreffende activiteit. Wel is sprake van enkele situaties waarin niet aan een goed windklimaat kan worden voldaan. Zo is de noordelijke entree van gebouw 2 matig tot slecht en is op diverse plaatsen ten gevolgen van de zeer open ligging van het plangebied een beoordeling matig vastgesteld. Ook op enkele balkons en op veel plaatsen bij de daktuinen is het windklimaat matig tot slecht. Door het toevoegen van schermen bij de balkons waar nodig en het specifiek uitwerken van de terreininrichting waardoor luwe zones gecreëerd zijn, is het windklimaat hier verbeterd.

Daarnaast kan worden gesteld dat de grootste kwaliteit van deze ontwikkeling niet in het aspect wind zit, maar in het toevoegen van hoogwaardige woningbouw voor een specifieke doelgroep (voornamelijk jongeren) en het verbeteren van de leefbaarheid en sociale veiligheid in het gebied. Het realiseren van hoogbouw op deze 'open' locatie vormt qua wind een uitdaging, maar toch is middels een zorgvuldig ontwerp zo veel mogelijk windhinder voorkomen. Daarnaast worden geen kwetsbare groepen die minder zelfredzaam zijn of ouderen gevestigd in de gebouwen, waardoor ook vanuit dit oogpunt het acceptabel is dat vanuit de berekeningen (zonder volgroeid groen) op enkele plekken een matig tot slecht windklimaat is.

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 4.19.

4.2.3 Conclusie

De technische aspecten zijn aandachtspunten, maar vormen geen belemmeringen 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 aan de Schipholpoort 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 geldende bestemmingsplan kent het plangebied een archeologische verwachting. De projectlocatie valt onder de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4'. Voor deze categorie geldt dat bij bodemverstorende activiteiten van meer dan 2.500 m² en dieper dan 30 centimeter beneden maaiveld archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. De locatie heeft een totale oppervlakte van circa 7.110 m² waarvan de circa 3.330 m² bebouwd is. Daarnaast zal de fundering van de gebouwen en de te realiseren parkeergarage ook dieper gaan dan 30 centimeter. Derhalve zijn archeologische onderzoeken uitgevoerd. Hieronder zijn de uitkomsten kort weergegeven. De volledige rapportages zijn als bijlage opgenomen in deze ruimtelijke onderbouwing.

Archeologisch bureauonderzoek Transect d.d. 5 maart 2024

Op basis van het bureauonderzoek is sprake van een middelhoge verwachting op het aantreffen van archeologische resten uit het Neolithicum, en de Bronstijd tot en met de Vroege Middeleeuwen. Het plangebied bevindt zich namelijk in een strandvlakte, waar ten tijde van het Neolithicum plaatselijk duintjes ontstonden die mogelijk gunstig waren voor bewoning. Na het Neolithicum steeg de zeespiegel, en aangezien het plangebied relatief laag gelegen was ten opzichte van de nabij gelegen strandwallen, zorgde dit voor vernatting in het gebied waardoor er veen ontstond. In het veen zijn lokaal en tijdelijk bewoningsmogelijkheden geweest die te herkennen zijn aan een veraard traject in het veen. Er is een middelhoge verwachting gegeven op de aanwezigheid van dergelijke resten in het veen uit de periode Bronstijd – Vroege Middeleeuwen in het plangebied. De verwachting is echter dat door de aanwezigheid van een dik zandig ophoogpakket, de zetting in het veen ervoor heeft gezorgd dat een eventuele vindplaats slecht tot niet goed bewaard is gebleven. Tevens hebben de aanleg van de parkeergarage en de heiactiviteiten in het plangebied waarschijnlijk ook voor verstoringen van de archeologisch relevante veenlaag gezorgd. De aanwezigheid en mate van verstoring van het archeologische relevante niveau uit het Neolithicum is zonder kennis van de bodemopbouw niet te voorspellen. Op basis van historisch kaartmateriaal is een lage verwachting opgesteld voor de periode Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd vanwege het ontbreken van bebouwing of ander archeologisch relevant landgebruik.

Advies

In het plangebied bestaat het voornemen om de huidige kantoorpanden te slopen en drie nieuwe woontorens te bouwen. Het plangebied zal vrijwel geheel onderkelderd en onderheid worden. Op basis van het bureauonderzoek is een middelhoge verwachting gesteld op resten uit de perioden Neolithicum, en Bronstijd-Vroege Middeleeuwen. Echter is het zeer waarschijnlijk dat de resten uit de Bronstijd-Vroege Middeleeuwen verstoord zullen zijn door de aanleg van de kelder van de huidige bebouwing en is de kans op het aantreffen van resten ter plaatse van de huidige parkeerkelder klein. Tevens heeft onderzoek in de omgeving uitgewezen dat een dikke zandige ophooglaag op veel plaatsen heeft gezorgd voor samendrukking van het veen, waardoor de archeologisch relevante veenlaag verloren is gegaan. Over de aanwezigheid en intactheid van het archeologisch relevante niveau uit het Neolithicum kunnen zonder kennis van de bodemopbouw van het plangebied geen conclusies getrokken worden. Daarom adviseren wij in het plangebied een verkennend booronderzoek uit te voeren om de aanwezigheid, locatie en bewoonbaarheid van duinafzettingen en bewoonbare veenlagen in het plangebied te toetsen. Dit onderzoek kan het beste plaatsvinden middels een mechanische boor. Transect adviseert dit te doen met een Aqualock boor met Sonic boormodule. 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.

Archeologisch inventariserend veldonderzoek d.d. 5 maart 2024

Op basis van het advies uit het bureauonderzoek heeft een inventariserend veldonderzoek plaatsgevonden. Uit het veldonderzoek blijkt dat in het plangebied vanaf een diepte van 445-472 cm -Mv strandafzettingen aanwezig zijn. Deze strandafzettingen worden afgedekt door een dunne laag samengedrukt veen (30-70 cm), waarvan de top ontbreekt. Deze top is waarschijnlijk tijdens het aanbrengen van de moderne ophooglaag vergraven. Het ophoogpakket heeft een dikte van circa 400 cm. Doordat de strandafzettingen geen sporen van bodemvorming bevatten en vrijwel direct onder het veen al complete schelpen bevat, heeft het plangebied is een hoog energetisch, marien milieu gelegen. Het voorkomen van sporen van bewoning in de top van het strandzand wordt daarom als klein geschat. 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. Voor wat betreft archeologische resten uit de periode IJzertijd-Vroege Middeleeuwen kan worden gesteld dat vanwege het ontbreken van de top van het veen en de sterke compactie ervan, eventueel aanwezige archeologische resten verstoord zijn geraakt. Voor de periode IJzertijd-Vroege Middeleeuwen is daarom ook een lage verwachting vastgesteld. De archeologische verwachting op resten uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd blijft deze laag. In de boringen is geen (restant) van een bemestingslaag met stadsafval aangetroffen. Archeologische resten uit de periode Late Middeleeuwen of Nieuwe Tijd zullen daarom niet aanwezig zijn

Advies

Op basis van het archeologisch vooronderzoek is een lage archeologische verwachting vastgesteld. De kans dat met de voorgenomen sloop van de bestaande kantoorpanden en de bouw van drie nieuwe woontorens 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

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

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 8 blijkt dat de Slachthuisbuurt over een aantal gemeentelijke monumenten beschikt en aan de overzijde van het Spaarne een aantal rijksmonumenten gelegen zijn.

Figuur 17. 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 Schipholpoort 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 drie categorieën A, B en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid.

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.

4.5.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie kent de bestemming 'Dienstverlening' in de huidige situatie. In de nieuwe situatie worden hier woningen en commerciële voorzieningen toegevoegd. Omliggende bestemmingen betreffen overwegend 'Dienstverlening', 'Gemengd - 5' 'Recreatieve doeleinden', en 'Wonen'. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat sprake is van gemengd gebied.

Ten zuidwesten van de projectlocatie zijn twee panden gelegen met een dienstverlenende functie. Voor een locatie met de bestemming 'Dienstverlening' geldt milieucategorie 1, waarvoor een richtafstand van nul meter wordt gehanteerd in een gemengd gebied. Verder ten westen in een sportveld gelegen, waarvoor milieucategorie 3.1, met een richtafstand van 30 meter geldt. De afstand tussen de toekomstige woontorens en het sportveld bedraagt circa 45 meter waardoor aan de richtafstand wordt voldaan.

Interne milieuzonering

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van een gebouw met 625 appartementen en 3.193 m² aan bvo 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.

Binnen het plangebied wordt wonen en werken mogelijk gemaakt binnen hetzelfde gebouw. In de plint zullen de gemeenschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd, welke binnen categorie A vallen. Deze activiteiten kunnen dus aanpandig aan woningen worden uitgevoerd.

In het gebouw bevinden zich ook de transformatorruimtes. De voorkeur is om een minimale afstand van 4 meter aan te houden tot gevoelige functies (zoals wonen). De transformatorruimtes bevinden zich op de begane grond en worden omringd door verkeersruimtes (gang en trappenhuis) en fietsenstalling en zijn op meer dan 4 meter gelegen van de gevoelige functies.

Derhalve zijn woningen en de beoogde niet-woonfuncties goed inpasbaar binnen het beoogde gebouw.

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 licht 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 zon-uren 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, kantoorruimtes, commerciële ruimtes en een restaurant. 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 Kwinfa.

Hieronder zijn de resultaten kort weergegeven. De volledige rapportage is opgenomen in de bijlage van deze ruimtelijke onderbouwing.

Bodemonderzoek Kwinfra d.d. 30 mei 2023

Op basis van de verkregen onderzoeksresultaten kan een oordeel worden gegeven over de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van onderhavige onderzoekslocatie.

Analyseresultaat grond

De sporen baksteenhoudende bovengrond is ten hoogste licht verontreinigd met kwik, lood, PAK en PCB. De zintuiglijk schone bovengrond is ten hoogste licht verontreinigd met kwik en lood. De sporen baksteen houdende ondergrond is licht verontreinigd met lood, PAK en PCB. De zintuiglijk schone ondergrond is niet verontreinigd met de geanalyseerde parameters.

Analyseresultaat grondwater

Het grondwater is niet verontreinigd met de geanalyseerde parameters. Gezien de aangetoonde lichte verontreinigingen wordt de hypothese onverdacht niet bevestigd.

Conclusie en advies

De aangetoonde verontreinigingen met zware metalen, PAK en PCB kunnen vermoedelijk gerelateerd worden aan de aangetroffen zintuiglijke bijmengingen en/of verhoogde achtergrondwaarden. De onderzoeksresultaten geven een representatief beeld van de milieuhygiënische bodemkwaliteit en mede gezien de aangetoonde mate van verontreiniging is er geen aanleiding tot het uitvoeren van aanvullend onderzoek.

De onderzoeksresultaten van onderhavig bodemonderzoek vormen geen belemmering voor de afgifte van een omgevingsvergunning.

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-robust 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

Het gaat om bewustwording van de invloed op het welzijn van het individu en het collectief, en op ecologisch en economisch gebied. Met dit project zal impact worden gemaakt door invulling te geven aan de onderstaande 4 strategische pijlers:

- **Public impact:** Elementen als architectonische vormgeving, bruikbaarheid, materiaalgebruik en hoe de ontworpen ruimte straks wordt beleefd, spelen hierbij een rol. Voor dit project wordt voor deze strategische pijler impact gemaakt door:
 - Verbinding leggen tussen mensen
 - door het creëren van communities
 - Inspirerende architectuur
 - Slim gebouw
 - Aandacht voor sport
 - Verhogen van gevoel van veiligheid
- **Ecological impact:** Hierbij wordt gekeken naar de korte en lange termijnsgevolgen, plaatselijk en globaal. De aanbouw, gekozen materialen, afval en het efficiënt omgaan met energie hebben allemaal hun invloed op de mate waarin de natuurlijke omgeving wordt belast. Being is een uitgesproken voorstander van circulair bouwen. Voor dit project wordt voor deze strategische pijler impact gemaakt door:
 - Streven naar circulaire sloop
 - Onderzoeken mogelijkheden
 - modulaire bouw

- Verhogen biodiversiteit
- Slimme mobiliteit door elektrische deelauto's
- Voldoende fietsparkeerplekken
- Toepassen van zonnepanelen
- Gebruik van WKO
- Waterberging
- Zo veel mogelijk gebruik van
- circulaire materialen
- **Economical impact:** Door onszelf bewust te maken van de mogelijke en wenselijke consequenties voor de toekomstige gebruikers kunnen we hier het verschil maken. Voor dit project wordt voor deze strategische pijler impact gemaakt door:
 - Starters concept: voor starters met een cruciaal beroep
 - Verbetering van publieke ruimte door invulling plint
 - Aandacht voor jeugd
 - Shared living/ gedeelde publieke ruimten
- **Personal impact:** Groen ondernemen met sociale en economische groei is geen utopie. Wie blijvend succes ambieert heeft ook oog voor de commerciële en economische waarde van een project, voor alle belanghebbenden. Daarom is er regelmatig goed overleg met alle partijen, van investeerders en gemeentes tot werknemers en andere betrokkenen. Voor dit project wordt voor deze strategische pijler impact gemaakt door:
 - Samen blijven wonen d.m.v. aanbod sociale,- (60%) en middeldure (40%) huur
 - Commerciële ruimte t.b.v. werkgelegenheid
 - Voorkomen van tweedeling in de stad d.m.v. divers woning aanbod
 - Doorstroom mogelijkheden

Torendak en zonnepanelen

Er is geen beplanting opgenomen onder de zonnepanelen. De hellingshoek van de zonnepanelen is erg bepalend voor het al dan niet aanslaan van beplanting en of er voldoende zonlicht is voor de beplanting om te kunnen groeien. De verwachting is dat er geen voldoende zonlicht tussen de panelen valt. Daarnaast willen we installaties en panelen uit het zicht houden en liever niet verhoogd aanbrengen.

Water wordt opgevangen op een polderdak en door middel van een uv systeem wordt het water vertraagd afgevoerd van de platte daken en het verhoogd plein.

Geplooide voet

Een geplooid tapijt, die reageert op de omgeving. Een doorwaadbaar en toegankelijke voet van het gebouw, gestuurd door het groen. Het landschap draagt bij aan reduceren van de windhinder op maaiveld.

Het tapijt wordt geplooid en ingezet om optimale verblijfsplekken te garanderen. Door te plooiën sturen we de zichtbaarheid en toegankelijkheid, maken we randen aan de pleinruimtes en weren we het geluid en fijnstof van de Europaweg en Schipholweg.

Het maaiveld is met uitzondering van de aanwezige landschappelijke elementen verhardt. Halfverharding op maaiveld in deze hoogstedelijke ruimte is erg kwetsbaar en is niet toegepast.

Door de diepte van de parkeergarage is de gronddekking beperkt. Om toch planten met een bepaalde hoogte te integreren is het geplooid maaiveld concept bedacht. Dit concept voorziet in op de parkeerkelder geplaatste plantenbakken waardoor extra gronddiepte ontstaat.

Duinachtige top

De daktuinen zijn de ultieme verblijfsplekken met zicht over de stad. De lommerijke parken van Haarlem en het Hollandse duinlandschap vinden als herkenbaar landschap hun plek tussen en op de gebouwen.

4.8.3 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de richtlijn 'Duurzaam bouwen'.

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:

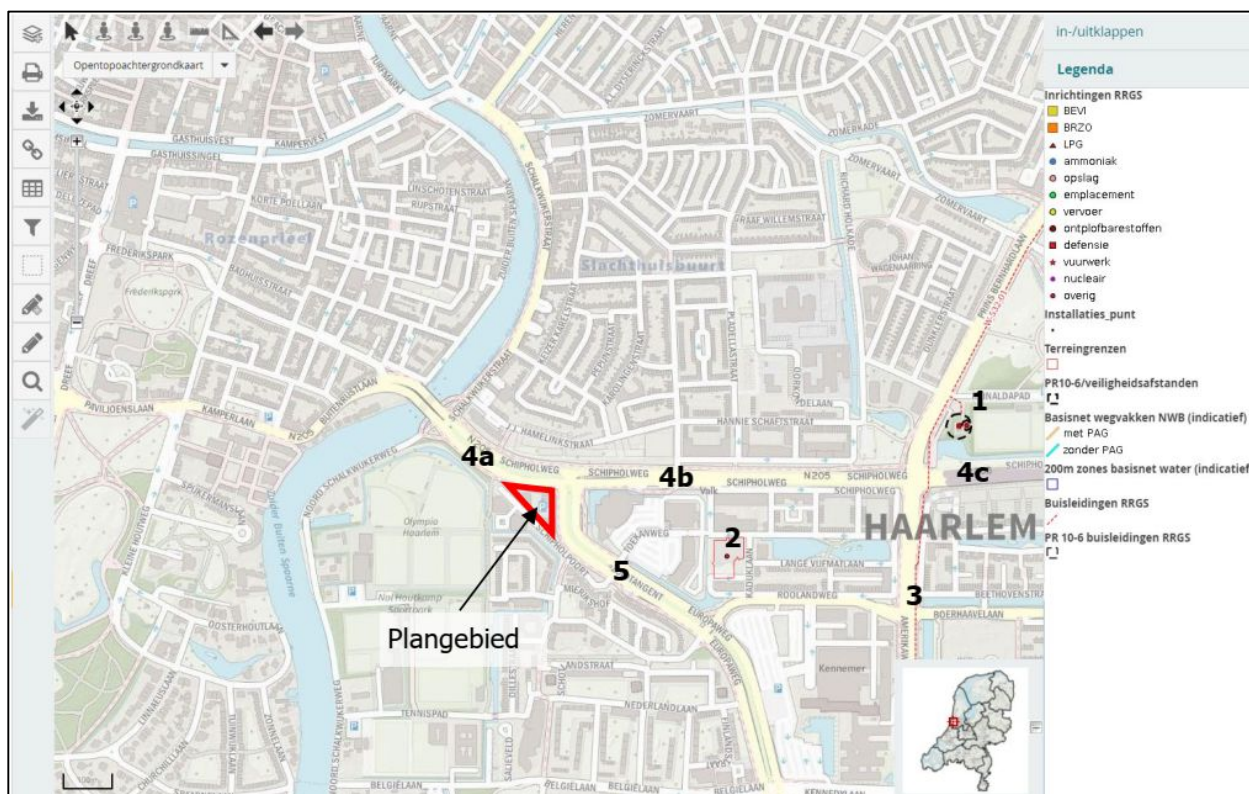
- Plaatsgebonden risico (PR): Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten 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 Spaarnepoort worden geen risicovolle activiteiten toegevoegd aan het plangebied. De nieuw te bouwen woningen worden beschouwd als kwetsbare objecten. Door Prevent is op 5 juni 2024 onderzoek uitgevoerd naar het aspect externe veiligheid. Dit onderzoek is als bijlage terug te vinden. 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 18. 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 18);
- Het projectgebied wel ligt binnen het invloedsgebied van een nabij gelegen transportroute (4a, 4b en 5 in figuur 18);
- Het projectgebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een buisleiding voor het transport van gevaarlijke stoffen (3 in figuur 18).

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 veiligheidskaart het gasontvangstation W053 van de Gasunie zichtbaar. Voor deze inrichting geldt een risicoafstand (PR 10-6) van 25 meter. Het gasontvangstation 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 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. Op ruim 725 meter van de projectlocatie bevindt zich een buisleiding. De buisleiding heeft een diameter van 324 millimeter en een maximale werkdruk van 4.000 kilopascal, waardoor een risicoafstand van 140 meter geldt. De buisleiding zal om deze reden geen risico vormen voor de projectlocatie.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

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

De Schipholweg is een gemeentelijke N-weg (nr. 4a/4b in figuur 18) die aansluit op het provinciale deel van de N205 (nr. 4c in figuur 18). Verder vindt over de Europaweg (nr. 5 in figuur 18) transport plaats van gevaarlijke stoffen (bestemmingsverkeer t.b.v. bevoorrading LPG tankstation). De Schipholweg en de Europaweg zijn gelegen op minder dan 200 meter van het plangebied. Hierdoor is nader onderzoek naar het groepsrisico noodzakelijk.

De nieuwbouwlocatie aan de Schipholpoort 40-100 is gelegen op:

- 16,5 meter afstand van de dichtstbijzijnde doorgaande rijstrook van de Schipholweg (N205) en op 30 meter afstand van het hart van de Schipholweg (N205).
- 15 meter afstand van de dichtstbijzijnde doorgaande rijstrook van de Europaweg en op 31 meter afstand van het hart van de Europaweg.

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 het bovenstaande wordt voor het oostelijk deel van de N205 (nr 4b/4c in figuur 18) tot de Europaweg en voor 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, nr. 4a in figuur 18) 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 625 appartementen gerealiseerd. Voor de woningen wordt uitgegaan van 2,4 personen per woning (50% aanwezig gedurende de dagperiode en 100% aanwezig

gedurende de nachtperiode). *Nb. Dit betreft nadrukkelijk een worst-case, aangezien een groot deel van het programma binnen dit project kleine woningen zijn voor een éénpersoonshuishouden.* Voor de kleinschalige werkfuncties is uitgegaan van 1 persoon per 30 m² b.v.o. gedurende de dagperiode. Voor de horecafunctie is uitgegaan van 1 persoon per 10 m² b.v.o. gedurende de dagperiode en de nachtperiode. Dit geeft een maximale personendichtheid in het plangebied van 863 personen in de dagperiode en 1.520 personen in de nachtperiode. In de 2 hectarevlakken in het plangebied die gebruikt zijn voor de toetsing is per hectarevlak ca. 2/3 deel van de nieuwe bebouwing in het plangebied gelegen. Per hectarevlak zijn hierdoor maximaal ca. 1.013 personen aanwezig.

Bij een afstand van 30 meter tot het hart van de Schiphol wordt bij een personendichtheid van meer dan 400 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. Om dit te bepalen is een berekening met RBM II vereist.

Bij een afstand van 30 meter tot het hart van de Europaweg wordt bij een personendichtheid van 300 personen per hectare in tabel 1-9 een drempelwaarde gevonden van 90 GF3 transporten. Voor de nieuwe situatie wordt hiermee een drempelwaarde gevonden die lager is dan 90 GF3 transporten en daarmee kleiner is dan de bepaalde vervoersintensiteit van de Europaweg van 100 GF3 transporten per jaar. Op basis van de vuistregels voor het groepsrisico kan worden geconcludeerd dat het groepsrisico mogelijk hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Om dit te bepalen is een berekening met RBM II vereist.

4.9.2.1 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.

Situatie	Adres	Aard gebouw	Kental	Aantal personen	
				dag	nacht
Bestaand	Schipholpoort 100	Kantoorgebouw (2.340 m ²)	1 persoon/30 m ²	78	
	Schipholpoort 60-66,94-98	Kantoorgebouw (5.545 m ²)	1 persoon/30 m ²	185	
	Schipholpoort 40	Kantoorgebouw (1.679 m ²)	1 persoon/30 m ²	56	
Nieuw	Schipholpoort 40-100	625 woningen	2,4 pers./woning	750	1.500
		Kleinschalige werkfuncties (2.800 m ²)	1 persoon/30 m ²	93	
		Horecafuncties (200 m ²)	1 persoon/10 m ²	20	20
		Totaal		863	1.520

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 0,144 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico van de Schipholweg neemt door de voorgenomen ontwikkeling met 9,7 % toe tot maximaal 0,158 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 22,7% toe tot maximaal 0,189 maal de oriëntatiewaarde.

Geconcludeerd kan worden dat het groepsrisico langs de Schipholweg bij de bestaande en nieuwe omgevingssituatie hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico langs de Schipholweg neemt door de voorgenomen ontwikkeling toe met minder dan 10% toe en blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. Op grond van artikel 8 van het Bevt is voor Schipholweg geen verantwoording van het groepsrisico vereist.

Geconcludeerd kan worden dat het groepsrisico langs de Europaweg bij de bestaande en nieuwe omgevingssituatie hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico langs de Europaweg neemt door de voorgenomen ontwikkeling toe met meer dan 10% maar blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. Op grond van artikel 8 van het Bevt is voor de Europaweg een verantwoording van het groepsrisico vereist.

4.9.2.2 Verantwoording groepsrisico

Bij de toelichting van het bestemmingsplan (of in voorliggend geval de ruimtelijke onderbouwing in het kader van een omgevingsvergunning) moet bij de verantwoording worden ingegaan op:

1. de aanwezige dichtheid van personen in het invloedsgebied en de volgens het geldende bestemmingsplan mogelijke dichtheid van personen in het invloedsgebied;
2. de als het gevolg van het bestemmingsplan of omgevingsbesluit redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan of de vergunning betrekking heeft;
3. het groepsrisico voor de bestaande situatie en geldende bestemde situatie;
4. de bijdrage van het betreffende bestemmingsplan of omgevingsbesluit aan de hoogte van het groepsrisico;
5. maatregelen ter beperking van het groepsrisico die zijn overwogen en die zijn opgenomen;
6. de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.

Ad. 1 en 2

De personendichtheid in het plangebied bedraagt in de bestaande (bestemde) situatie 319 personen in de dagperiode. In de nieuwe situatie bedraagt de personendichtheid maximaal 863 personen in de dagperiode en 1.520 personen in de avond/nacht periode. Het aantal personen neemt door de ontwikkeling in het plangebied rekenkundig toe met 544 personen in de dagperiode en 1.520 personen in de avond/nacht periode.

Ad. 3 en 4

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 22,7 % toe tot maximaal 0,189 maal de oriëntatiewaarde.

Ad. 5

Gezien de relatief korte afstand van de te realiseren bebouwing tot de Europaweg wordt het treffen van aanvullende bouwkundige maatregelen zoals het aanbrengen van scherfwerend glas vanwege de hoogte van de optredende drukgolf en warmtestraling bij een BLEVE ter hoogte van het plangebied niet als een reëel te treffen maatregel beschouwd. Verder zijn de extra meerkosten hiervan inclusief de aanpassing van de kozijnen dermate hoog dat deze niet in verhouding staan tot het reducerende effect hiervan gezien de korte afstand tot de Europaweg. Verder wordt opgemerkt dat de hoogte van het berekende groepsrisico in de nieuwe situatie (iets hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde maar ruim onder de oriëntatiewaarde) hierbij ook een belangrijk afwegingsaspect is geweest.

Ad. 6

Gezien de vorm van het plangebied is er een beperkte ruimte aanwezig om de bebouwing anders te situeren op grotere afstand van de Europaweg. Een andere positionering van de bebouwing binnen het plangebied zal daarom geen significant effect op de hoogte van het groepsrisico. Om een beeld te krijgen van het maximale effect van een andere ruimtelijke indeling op de hoogte van het groepsrisico is een berekening gemaakt van het groepsrisico waarbij de bebouwing (met een gelijk footprint oppervlak) zo ver mogelijk van de Europaweg en direct tegen de Schipholpoort is gelegen. Hierbij is een groepsrisico berekend van 0,157 maal de oriëntatie waarde (2% toename groepsrisico ten opzichte van de bestaande bestemde situatie). Vanuit stedenbouwkundig en ruimtelijk oogpunt is een dergelijke lange bouwmassa binnen het plangebied echter niet gewenst.

Een andere mogelijkheid om tot een lager groepsrisico te komen is om het bebouwd volume en daarmee de personendichtheid te beperken. Om dit inzichtelijk te brengen is het groepsrisico berekend voor de nieuwe situatie (met ongewijzigde gebouwenlocatie) waarbij het aantal personen 10% en 20% lager is dan de nu aangevraagde nieuwe situatie. Hierbij is een groepsrisico berekend van resp. 0,166 maal de oriëntatiewaarde (7,8 % toename) en 0,157 maal de oriëntatie waarde (2 % toename). Vanwege de optimalisatie van de ontwikkeling is ten opzichte van de eerdere ontwerpen de personendichtheid juist iets toegenomen vanwege

financiële haalbaarheid van het project. Het verlagen van het bouwvolume en daarmee de personendichtheid en het groepsrisico is daarmee vanuit financieel haalbaarheidsperspectief niet goed mogelijk. Verder wordt opgemerkt dat de hoogte van het berekende groepsrisico in de nieuwe situatie (iets hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde maar ruim onder de oriëntatiewaarde) hierbij ook een belangrijk afwegingsaspect is geweest.

Rampbestrijding en zelfredzaamheid

Vanwege de ligging binnen het invloedsgebied van de Schipholweg (N205) en de Europaweg moet op grond van artikel 7 van het Bevt in de toelichting van het bestemmingsplan worden in gegaan op:

1. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp met gevaarlijke stoffen op de Schipholweg (N205) en de Europaweg, en;
2. voor zover het plan of de vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op de weg een ramp met gevaarlijke stoffen voordoet.

Op grond van artikel 9 van het Bevt stelt het bevoegd gezag de veiligheidsregio in de gelegenheid om advies uit brengen. Op 17 april 2024 is door de Veiligheidsregio Kennemerland advies uitgebracht aan de gemeente Haarlem. De inhoud van dit advies is in de onderstaande beschouwing meegenomen.

Scenario's brandbare gassen

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

Bestrijdbaarheid

Het optreden van een koude BLEVE is een snel scenario dat direct plaatsvindt. Voor dit scenario zijn er vanuit bestrijdbaarheidsperspectief geen mogelijkheden om dit scenario te voorkomen.

Bij de dreiging van een warme BLEVE door brand rondom/nabij een tankwagen met brandbare gassen bestaat er voor de brandweer gedurende enige tijd de mogelijkheid om de tankwagen te koelen met water om een warme BLEVE te voorkomen. Hiertoe dienen voldoende bluswatervoorzieningen nabij de risicobron aanwezig te zijn.

Advies Veiligheidsregio

Voor de bestrijding van de calamiteit en de eventueel ontstane secundaire branden, is er in de nabijheid van het plangebied voldoende openwater aanwezig dat als bluswater kan fungeren (het Spaarne).

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 via de Schipholweg, de Europaweg en de Schipholpoort vanuit 3 richtingen te bereiken. Er is sprake van voldoende bereikbaarheid. Op de tekening voor de omgevingsvergunning is in drie opstelplaatsen voorzien (1 aan de Europaweg en 2 aan de Schipholweg).

Advies Veiligheidsregio

Het plangebied is voldoende, vanuit verschillende richtingen bereikbaar voor de hulpverleningsdiensten. Bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen zullen al snel meerdere voertuigen van de hulpverleningsdiensten

betrokken zijn, waardoor de toegang van de stad Haarlem via de Schipholweg gedurende langere tijd geblokkeerd zal zijn.

Zelfredzaamheid

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

Mobiliteit van de aanwezigen

Binnen het plangebied zijn geen nieuwe functies voorzien die specifiek gericht zijn op minder zelfredzame personen. De planvorming betreft de realisatie van woningen, kleinschalige werkruimten en horeca.

Uitgangspunt is dat de personen in de gebouwen zelfredzaam zullen zijn.

Mogelijkheden voor ontluchting/schuilen

Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schuilen of vluchten. Het optreden van een koude BLEVE is een snel scenario waarbij er geen tijd beschikbaar is om te kunnen vluchten. Bij het optreden van een warme BLEVE is voorafgaand in beginsel voldoende tijd aanwezig om de betreffende gebouwen te ontruimen. Indien bij een dreigende BLEVE door de hulpdiensten wordt besloten het gebied te ontruimen, is het van belang dat personen van de bron af kunnen vluchten.

In geval van een calamiteit op de Schipholweg (N205) kan via de Schipholpoort en het Wijnruitpad in zuidelijke richting worden gevlucht. In geval van een calamiteit op de Europaweg kan via de Schipholpoort en het fietspad langs de Schipholweg in westelijke richting worden gevlucht naar veilig gebied.

Advies Veiligheidsregio

De aanwezige personen in het plangebied zijn, bij aanvang van de calamiteit, voornamelijk op hun zelfredzaamheid aangewezen. De bouwwerken in het plangebied hebben voldoende nooduitgangen en vluchtwegen die van de Schipholweg en Europaweg weg leiden. Om de mate van zelfredzaamheid te verhogen adviseer ik u de volgende maatregel te realiseren.

1. Risicobewustzijn: Zorg voor een goede informatievoorziening aan de aanwezige personen, zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit. U kunt hierbij denken aan publieke voorlichtingscampagnes als 'Denk vooruit'.

Restrisico

De beschouwde risicobron kan in de voorziene situatie leiden tot incidenten met effecten of slachtoffers binnen het plangebied. De genoemde maatregel kan de omvang van mogelijke incidenten reduceren tot een omvang die beter beheersbaar wordt geacht voor de hulpverleningsdiensten.

Bij het in gebruik nemen van de bebouwing zal aan het bovenstaande aandacht worden besteed.

4.9.3 Conclusie

De normen voor externe veiligheid zoals aangegeven in het Bevi en het Bevb vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. De normen voor het plaatsgebonden risico in het Bevt vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Op grond van het Bevt is voor de Europaweg een verantwoording van het groepsrisico vereist en moet worden ingegaan op de aspecten bestrijdbaarheid bij een ongeval met gevaarlijke stoffen (BLEVE) op de Schipholweg (N205) en de Europaweg en de zelfredzaamheid van personen in het plangebied. Deze aspecten zijn beschouwd. Door de Veiligheidsregio Kennemerland is advies uitgebracht aan de gemeente Haarlem. De inhoud van dit advies is in de beschouwing meegenomen en het uitgebrachte advies wordt overgenomen.

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 625 woningen, oftewel geluidsgevoelige objecten in het kader van de Wet geluidhinder. Derhalve is het uitvoeren van akoestisch onderzoek noodzakelijk. Door Deerns is een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaai uitgevoerd. De rapportage d.d. 23 juni 2023 is bijgevoegd als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Resultaten akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai

Het doel van het onderzoek is het berekenen van de geluidbelasting op de gevel van de te realiseren appartementen en deze te toetsen aan de van toepassing zijnde geluidgrenswaarden. Daarnaast heeft de gemeente Haarlem een hogere waarde beleid waarin voorwaarden zijn opgenomen waaraan getoetst dient te worden.

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting (L_{den}) inclusief aftrek ex. artikel 110g ter plaatse van de nieuw te realiseren appartementen ten gevolge van de Schalkwijkerstraat ten hoogste 42 dB bedraagt. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeurswaarde.

Tevens blijkt dat geluidbelasting inclusief aftrek ter plaatse van de nieuw te realiseren appartementen ten gevolge van de Schipholweg ten hoogste 62 dB bedraagt. Hiermee wordt de voorkeurswaarde van 48 dB met 14 dB overschreden. Aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt voldaan.

Daarnaast blijkt dat geluidbelasting inclusief aftrek ter plaatse van de nieuw te realiseren appartementen ten gevolge van de Europaweg ten hoogste 57 dB bedraagt. Hiermee wordt de voorkeurswaarde van 48 dB met 9 dB overschreden. Aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt voldaan.

Aangezien de berekende geluidbelasting ten gevolge van de Schipholweg en de Europaweg niet voldoen aan de voorkeurswaarde is het noodzakelijk om maatregelen te overwegen teneinde te kunnen voldoen aan de voorkeurswaarde. Hiervoor geldt dat de voorkeursvolgorde van het treffen van maatregelen bron-overdracht-ontvanger is.

Bronmaatregelen bestaan onder andere uit het plaatsen van stiller asfalt, het reduceren van de rijsnelheid en/of verkeersintensiteit. Voor de aanleg van stiller asfalt zal doorgaans een reductie van maximaal circa 4 dB gerealiseerd kunnen worden. Een dergelijke reductie is niet afdoende om te kunnen voldoen aan de

voorkeurswaarde. De aanleg van stiller asfalt is daarmee geen realistische bronmaatregel. Daarnaast is het mogelijk om de snelheid en/of de verkeersintensiteit te reduceren. De Europaweg en de Schipholweg zijn belangrijke ontsluitingswegen. Om deze reden zullen het reduceren van de snelheid en/of verkeersintensiteit voor zowel de Europaweg als de Schipholweg stuiten op bezwaren vanuit verkeerskundig oogpunt. Het is aldus niet realistisch om bronmaatregelen te treffen.

Het realiseren van een geluidscherm (of wal) tussen de bron en de ontvanger is een overdrachtsmaatregel. Voor deze situatie geldt dat teneinde te kunnen voldoen aan de voorkeurswaarde ter plaatse van alle appartementen een geluidscherm gerealiseerd dient te worden met afmetingen van ongeveer de hoogte en de breedte van het te realiseren gebouw. Een dusdanig hoog en breed geluidscherm stuit op bezwaren vanuit stedenbouwkundig oogpunt. Het treffen van overdrachtsmaatregelen is aldus niet realistisch. Daarnaast is het mogelijk om maatregelen te treffen bij de ontvanger teneinde de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeurswaarde. Mogelijke maatregelen zijn het realiseren van een 2e gevel of het realiseren van afschermingen aan de gevel of op balkons. Echter zal het realiseren van een 2e gevel en/of afschermingen aan gevels of balkons stuiten op financiële en stedenbouwkundige bezwaren. Het treffen van maatregelen bij de ontvanger is aldus niet realistisch.

Gezien de situering van de gebouwen en wegen in de directe omgeving is het niet mogelijk de afstand tussen de bron en de ontvanger te vergroten. Het vergroten van de afstand tussen bron en ontvanger is aldus niet realistisch.

Uit bovenstaande blijkt dat het treffen van maatregelen teneinde te kunnen voldoen aan de voorkeurswaarde niet realistisch zijn en/of niet afdoende geluidreducerende werking hebben.

Hogere waarden

Aangezien het treffen van maatregelen niet realistisch is en/of niet afdoende geluidreducerende werking heeft dienen er hogere waarden te worden aangevraagd. Het plan voldoet behoudens de geluidluwe zijde/buitenruimte aan de voorwaarden uit de beleidsregels van de gemeente Haarlem. In overeenstemming met de gemeente Haarlem is afgesproken dat indien geluidluw gespuid kan worden er geen belemmeringen zijn voor de realisatie van deze woningen. Het is mogelijk om middels geluidgedempte roosters geluidluw te kunnen spuien.

Geconcludeerd wordt dat het realiseren van appartementen aan de Schipholweg en Europaweg te Haarlem vanuit akoestisch oogpunt mogelijk is.

4.10.3 Conclusie

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

4.11 GROEN

4.11.1 Algemeen

De herontwikkeling van de bestaande opstallen en buitenruimte naar het voorliggende nieuwbouwplan met parkeergarage, woontorens en commerciële plint kan gevolgen hebben voor de bestaande groenstructuur. Op basis van gemeentelijk beleid en uitgangspunten vanuit het SpvE (zie paragraaf 2.2.2) stelt de gemeente eisen aan nieuwbouwontwikkelingen en omgaan met groen. In deze paragraaf wordt beoordeeld wat de huidige groenvoorraad binnen het plangebied is en hoe hier mee om wordt gegaan in de nieuwe situatie.

4.11.2 Relatie tot ontwikkeling

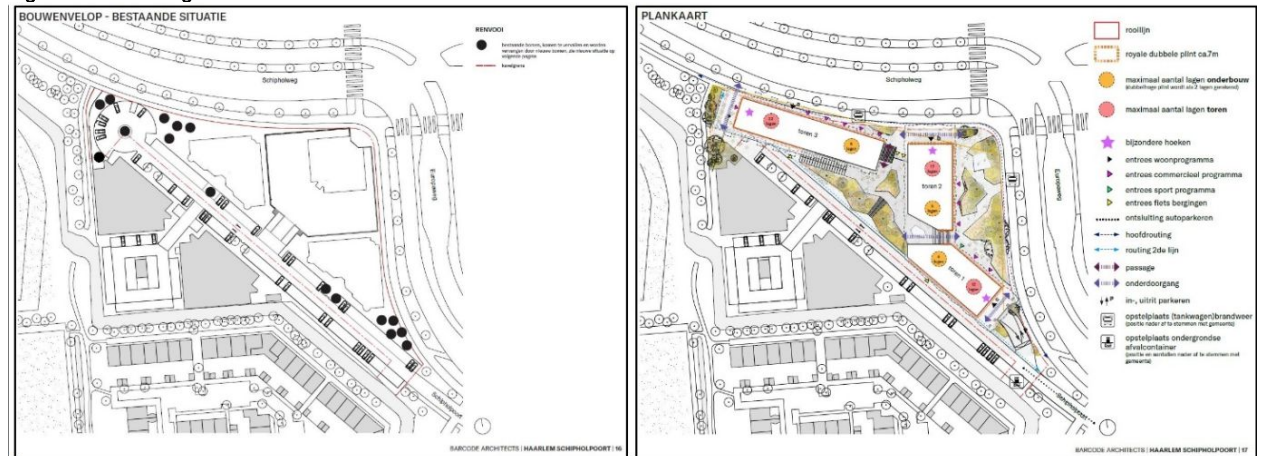
Bestaand groen

Op 2 november 2023 is door Pius Floris een bomeneffectanalyse uitgevoerd voor de te kappen bomen aan de Schipholpoort 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 schuilgelegenheden voor huismus.

Binnen het projectgebied staan 15 particuliere bomen (+ 1 stobbe). De gemeentelijke bomen staan in grasstroken langs de fietspaden en hiervan is er niet één met een 'monumentaal karakter'. Van de onderzochte bomen binnen het onderzoeksgebied staan er veertien in een gazon en twee in de verharding. Er is van één boom alleen de stobbe aangetroffen. Er staan twaalf lindes (*Tilia cordata* 'Rancho'), één Japanse Kaukasische els (*Alnus x spaethii* 'Spaeth'), één dubbelbloemige paardenkastanje (*Aesculus hippocastanum* 'Baumannii') en één boomhazelaar (*Corylus columna*). Ze zijn allemaal vrij uniform betreffende leeftijd en omvang.

In figuur 19 is de huidige situatie en nieuwe situatie te zien. De buitenruimte krijgt een vernieuwde inrichting (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.

Figuur 19. Tekening bestaand en nieuw.



Op één boom na verkeren alle bomen in een goede conditie. De toekomstverwachting is grotendeels vergelijkbaar met de conditie en varieert daarom tussen de >10 en >20 jaar. De els en boomhazelaar in het trottoir staan rondom in de verharding. De lindes staan in een gazon en hebben een ruime groeiplaats. De paardenkastanje staat in een ruim plantvak in het midden van een rotonde met onderbeplanting. Op basis van de boomveiligheidscontrole (BVC) komt naar voren dat alle bomen op hun huidige standplaats en huidige voorkomen te handhaven zijn. Er gelden geen beheersmaatregelen in het kader van boomveiligheid. De bomen verkeren, qua onderhoud, in goede staat (regulier).

Bomenbalans

Uit de keuring komt samengevat het volgende naar voren:

- 15 bomen zijn goedgekeurd.
- 1 boom is als attentieboom gekwalificeerd i.v.m.:
 - Kastanjebloedingsziekte (beginstadium aantasting).
- 15 bomen dienen (regulier) gesnoeid te worden.

Effectanalyse

De volgende punten hebben de grootste effecten op de bomen:

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

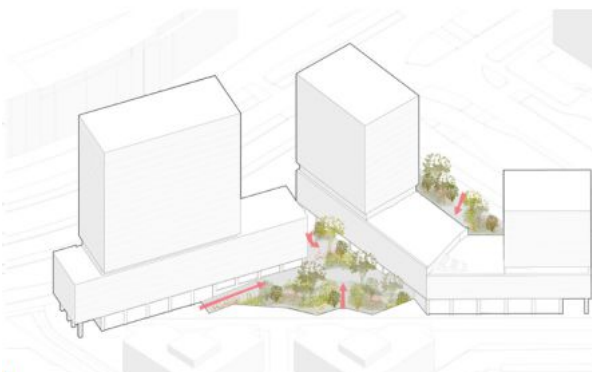
De wijzigingen zijn behoorlijk groot en omvangrijk. 14 bomen staan binnen de contouren van het toekomstige complex waardoor behoud op de huidige locatie onmogelijk is.

Op basis van de effect analyse en het huidige ontwerp is geconcludeerd dat alleen boom 4 op de huidige positie duurzaam behouden kan blijven. Voor deze geldt basismaatregelen tijdens de uitvoering. Alle andere bomen zijn alleen te handhaven als individu door middel van verplanting. Pius Floris heeft een aantal maatregelen in hun rapportage aangegeven die als randvoorwaarden gelden bij duurzaam boombehoud om de bomen te kunnen behouden op hun huidige standplaats.

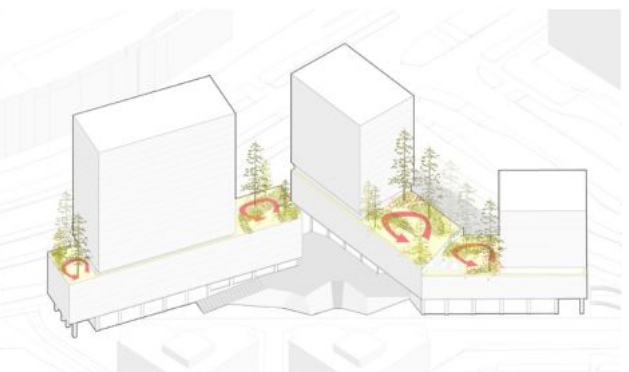
Nieuw ontwerp

In het nieuwe ontwerp wordt het te verwijderen groen en bomen gecompenseerd. De opstelling van de bouwblokken zorgt voor verschillende typen verblijfsplekken en doorgangen. Aan de voorzijde van het blok hebben deze plekken een stedelijk karakter door de inpassing van terrassen van commerciële functies en zithoeken voor de bewoners en omwonenden in de wijk. De binnentuin heeft een groen en intiem karakter. De functies in de plint hebben hun hoofdentree aan de publieke ruimte. Zo wordt het blok verweven met de activiteiten rond het kavel en draagt het bij aan een levendige indruk op het maaiveld. Er worden twee soorten landschappen gecreëerd. Op het maaiveld verschijnt een 'geplooide voet', een geplooid tapijt, dat reageert op de omgeving. Dit is vormt een doorwaadbaar en toegankelijke voet van het gebouw, gestuurd door groen. Het geplooide maaiveld is bedacht om ondanks de parkeergarage toch planten met een bepaalde hoogte te kunnen integreren. Daarnaast wordt een 'duinachtige top' gerealiseerd door de daktuinen als een combinatie tussen een duinlandschap en de lommerijke Haarlemse parken in te richten. Hiervoor wordt door BOOM landscape een ontwerp buitenruimte gemaakt waarin per laag aangegeven wordt welke soort beplanting gerealiseerd wordt.

GEPLOOIDE VOET



DUINACHTIGE TOP



De geplooide voet betreft een doorwaadbaar en toegankelijke voet van het gebouw, ingeplant met een dak van bomen, meerstammigen en heesters.

De opgetilde binnentuin aan de Spaarnepoort - ook via de 2 passages gemakkelijk te bereiken - ligt pal op het zuiden. Het karakter van deze tuin is geïnspireerd op de lommerijke parken in Haarlem en zorgt voor een aangenaam verblijfsklimaat.

Bomenbalans

Met de sloop- nieuwbouw komen de bestaande bomen in het plangebied te vervallen, maar worden deze in meervoud teruggeplaatst. Het betreft in totaal 12 bestaande bomen die komen te vervallen zoals te zien op figuur 20. In figuur 20 is af te lezen dat er een meervoud aan bomen terug wordt geplaatst. Er komen in ieder geval 43 grote bomen terug en daarnaast worden er nog diverse meerstammige bomen tot 3 m hoog geplaatst. Dit betreft enkel het maaiveld. Op de daktuinen wordt duinachtige beplanting met grassen en sterke dennen gerealiseerd, veel groen voor de ultieme verblijfplaats.

Figuur 20. Bomenbalans met bestaande bomen (rode stippen) die komen te vervallen (bron: BOOM Landscape).



Figuur 21. Aanzicht plantvakken (bron: BOOM landscape).



Klimaatadaptatie

Het realiseren van een groen dak en groen geplooid maaiveld gaat gepaard met het opvangen van hemelwater middels retentiekragen. Op deze manier kan het opgevangen water gebruikt worden voor de beregening van het nieuwe groen. Het toevoegen van groen draagt bij aan het tegengaan van hittestress in een hoogstedelijke omgeving.

Biodiversiteit en ecologie

De groene inrichting van het geplooid maaiveld en de daken gaat gepaard met het creëren van een biotoop voor diverse insecten en vogelsoorten. In de bebouwing worden nestkasten geplaatst voor o.a. vleermuizen waarmee een natuurinclusief gebouw ontstaat.

Figuur 22. Visie landschap 'Europaplein' (bron: NUDUS).



4.11.3 Conclusie

Met de herontwikkeling van het perceel is het noodzakelijk om 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 12 te kappen bomen worden er veel aandacht besteed aan een groene invulling van het te realiseren geplooid maaiveld en de daktuinen. Er worden in ieder geval 43 bomen rondom de gebouwen teruggeplaatst, naast de diverse meerstammige bomen (tot 3 m hoog) en de beplanting en bomen op de daktuinen. Dit wordt vastgelegd in een ontwerp buitenruimte dat door BOOM Landscape wordt opgesteld. Met de realisatie van dit nieuwe ontwerp buitenruimte (inclusief de daktuinen) wordt een surplus aan groen teruggebracht, niet enkel ten gunste van de toekomstige bewoners, maar ook voor diverse fauna en insecten.

4.12 KABELS EN LEIDINGEN

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.

In het gebouw bevinden zich ook de transformatorruimtes. De voorkeur is om een minimale afstand van 4 meter aan te houden tot gevoelige functies (zoals wonen). De transformatorruimtes bevinden zich op de begane grond en worden omringd door verkeersruimtes (gang en trappenhuis) en fietsenstalling en zijn op meer dan 4 meter gelegen van de gevoelige functies.

Overige kabels

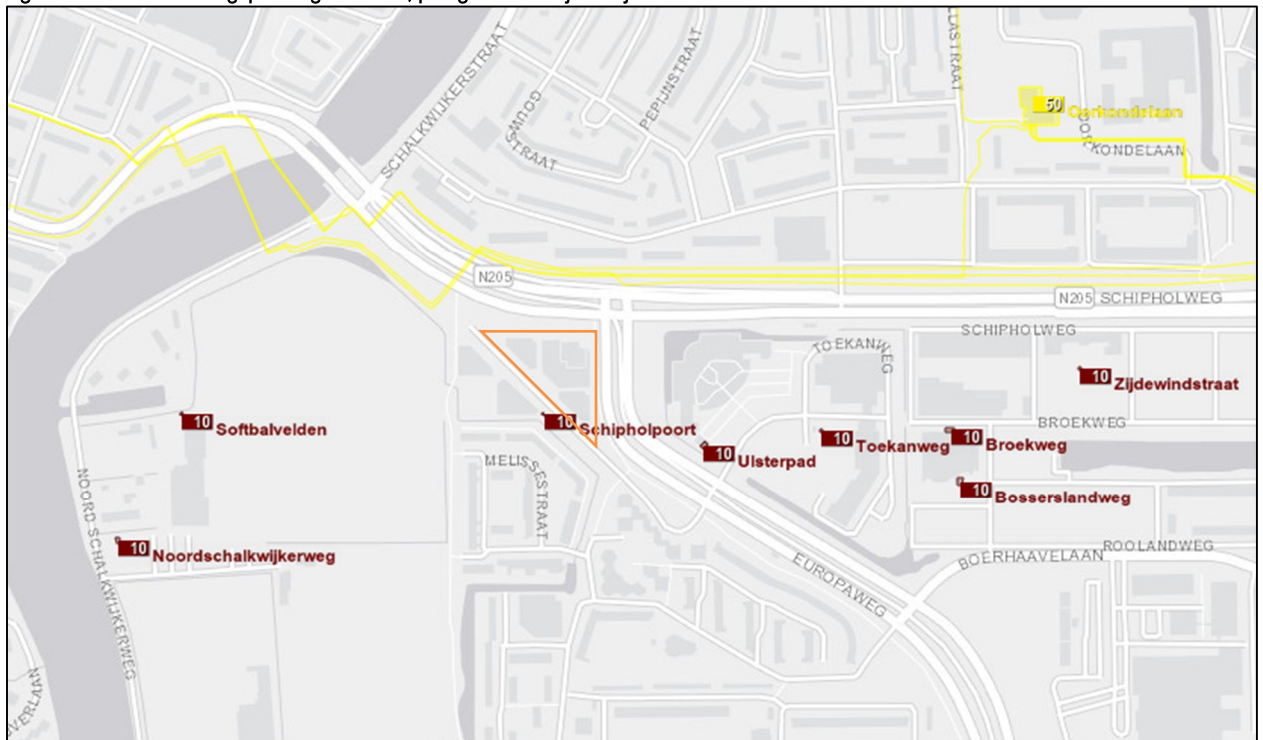
Ter hoogte van de inrit aan de Schipholpoort liggen voornamelijk:

- Groen: Glasvezel: deze kabels zijn in hoofdzaak voor de bestaande, te slopen, kantoren. In overleg met de netbeheerder wordt dit gecorrigeerd.
- Bruin: laagspanning: deze kabels moeten verlegd worden of worden verwijderd in overleg met de netbeheerder. Hier zijn ook de zuidelijkst gelegen kantoren op aangesloten.

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

Rondom Spaarnepoort liggen diverse kabels en leidingen, waarvan de meest invloedrijke 'Liander Gas Hoge Druk' onder de Schipholpoort ligt binnen de invloedssfeer van het ontwerp. Vanwege de ontwikkeling van de OV-Hub door de Gemeente Haarlem wordt de gasleiding omgelegd, de exacte locatie en invloed op het ontwerp van Spaarnepoort wordt nog onderzocht en afgestemd op dit moment met Sweco en de Gemeente Haarlem. Overige kabels en leidingen, zoals datakabels, water en afvoeren worden in overleg met de desbetreffende partijen verwijderd, verplaatst of hergebruikt.

Figuur 23. Uitsnede 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 gelegen binnen het beperkingengebied en specifiek binnen de volgende drie gebieden:

- Toetshoogte radar
- Beperking aantrekken vogels
- Toetszone windturbine en lasers

Toetshoogte radar

De planlocatie ligt binnen het beperkingengebied toetshoogte radar, waar lokaal een maximale hoogte geldt van 68 en 69 meter. De hoogte te realiseren toren heeft een bouwhoogte van circa 70 meter en voldoet niet aan de gegeven toetshoogte. Het plan kan worden uitgevoerd, mits er een (bindend) positief advies van de ILT is verkregen. De gemeente heeft hiervoor advies opgevraagd bij de ILT. Gezien de zeer geringe overschrijding is het niet de verwachting dat dit leidt tot een verstoring van het radarsysteem.



Voor de beperkingengebieden 'aantrekken vogels' en 'windturbines en radar' geldt dat respectievelijk geen functies die vogels aantrekken gerealiseerd mogen worden (bijvoorbeeld visvijvers) en dat geen windturbines gerealiseerd mogen worden. Beide is hier niet het geval.

4.13.3 Conclusie

Op basis van het Luchthavenindelingsbesluit overschrijdt de hoogste toren (circa 70 meter) de toetshoogte voor radarapparatuur. Het plan kan worden uitgevoerd, mits er een (bindend) positief advies van de ILT is verkregen. De gemeente heeft hiertoe advies ingewonnen bij de ILT. Gezien de kleine overschrijding is het de verwachting dat een positief advies wordt afgegeven.

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 625 woningen en 3.193 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 4.17) de NIBM-rekentool gebruikt (gemiddelde weekdag, zonder rekening te houden met de huidige verkeersgeneratie). 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 24. NIBM-rekentool (geraadpleegd op 14 maart 2024).

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)		1321
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,89
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,21
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-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 3 november 2023) met bijbehorende grenswaarden.

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

Jaar	Totale achtergrondconcentratie rekenpunt x: 104328 y: 487150		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)
2021	21,3	18,5	9,6
2030	14,4	16,5	7,7
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.

4.15.1 Conclusie

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

4.16 NATUUR

4.16.1 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.

4.16.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de ontwikkeling is door Van der Goes & Groot is een quickscan uitgevoerd naar de effecten op beschermde soorten en gebieden. Daarna is nader vleermuizenonderzoek uitgevoerd. De rapporten zijn als bijlage terug te vinden. De resultaten zijn hieronder verwerkt.

Soortenbescherming

Broedvogels

In het plangebied kunnen broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten voorkomen. Voor de verwachte aanwezige broedvogels dienen werkzaamheden waarbij nesten vernield of verstoord kunnen worden, buiten het broedseizoen plaats te vinden. Een ontheffing is voor broedvogels dan niet nodig. Het broedseizoen loopt ruwweg van half maart tot half juli.

Vleermuizen

Het onderzoeksgebied is in potentie geschikt voor beschermde soorten vleermuizen. In het plangebied kunnen verblijvende (dwerg)vleermuizen voorkomen. Omdat negatieve effecten door de werkzaamheden niet uit te sluiten zijn, is vervolgonderzoek naar voortplantingsplaatsen en rustplaatsen van vleermuizen noodzakelijk. Worden tijdens de veldinventarisatie volgens landelijk geldende richtlijnen, protocollen, soortstandaarden en/of Kennisdocumenten één of meer soorten vleermuizen met verblijfplaatsen aangetroffen, dan dient een ontheffingsaanvraag te worden ingediend, waarin passende mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven.

Voor de mogelijk aanwezige foeragerende vleermuizen in het plangebied wordt geen negatief effect verwacht van de ingreep omdat het plangebied slechts een klein deel uitmaakt van een veel groter foerageergebied en in de naaste omgeving veel vergelijkbaar of beter biotoop aanwezig is. De vleermuizen kunnen derhalve gemakkelijk uitwijken.

Vogels

Voor het mogelijk incidentele terreingebruik van het plangebied door vogels met jaarrond beschermde nesten (Huisemus), wordt geen negatief effect verwacht van de ingreep omdat het plangebied slechts een klein deel uitmaakt van een veel groter leefgebied en in de naaste omgeving veel vergelijkbaar of beter biotoop aanwezig is. De vogels kunnen derhalve gemakkelijk uitwijken.

Nader vleermuizenonderzoek 2020

Het nader vleermuizenonderzoek heeft de volgende conclusies opgeleverd.

In plangebied Schipholpoort zijn alleen langsvliegende en foeragerende vleermuizen waargenomen. Verblijfplaatsen van vleermuizen konden niet worden vastgesteld in het plangebied. De in vlucht baltende vleermuizen vertoonden geen gebouw gebonden activiteit en konden niet aan aanwezige bebouwing worden gekoppeld. Het foerageergebied voor vleermuizen binnen het plangebied maakt slechts een klein deel uit van een veel groter foerageergebied en is geen 'essentieel' deel van het leefgebied. De vleermuizen kunnen derhalve uitwijken.

Vanwege het ontbreken van verblijfplaatsen van vleermuizen en/of andere beschermde gebruiksfuncties die in betekenende mate worden aangetast, is het niet nodig ontheffing aan te vragen in het kader van Wnb.

Nader vleermuizenonderzoek 2023

Om te toetsen of de conclusies uit het vleermuizenonderzoek uit 2020 nog actueel zijn, is in de periode april-oktober 2023 opnieuw een vleermuizenonderzoek uitgevoerd. Ook dit onderzoek is als bijlage toegevoegd. De volgende conclusies kunnen nu getrokken worden:

In het plangebied zijn alleen langsvliegende en foeragerende vleermuizen waargenomen. Verblijfplaatsen van vleermuizen konden niet worden vastgesteld in het plangebied. Het foerageergebied voor vleermuizen binnen het plangebied maakt slechts een klein deel uit van een veel groter foerageergebied en is geen 'essentieel' deel van het leefgebied. De vleermuizen kunnen derhalve uitwijken.

Vanwege het ontbreken van verblijfplaatsen van vleermuizen en/of andere beschermde gebruiksfuncties die in betekenende mate worden aangetast, is het niet nodig ontheffing aan te vragen in het kader van Wnb.

In het plangebied kunnen wel broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten voorkomen. Voor de verwachte aanwezige broedvogels dienen werkzaamheden waarbij nesten vernield of verstoord kunnen worden, buiten het broedseizoen plaats te vinden. Een ontheffing is voor broedvogels dan niet nodig. Het broedseizoen loopt ruwweg van half maart tot half juli.

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.

Gezien de aard van de plannen, de reikwijdte daarvan en de locatie van het plangebied ten opzichte van beschermde gebieden is buiten indirecte gevolgen door toegenomen stikstofemissie, op voorhand uit te sluiten dat andere natuurwetgeving aan de orde is bij uitvoering van de plannen.

In dit kader is in april 2024 door Van der Goes en Groot een stikstofberekening uitgevoerd met de meest recente versie van de rekentool 'Aerius'. Bij de berekening van stikstofemissie zijn twee fases te onderscheiden, de aanlegfase (sloop en bouw) en de gebruiksfase (gebruik ontwikkelde gebied na afloop van de aanlegfase, inclusief verkeersaanrekening). Aanleg en gebruik komen niet naast elkaar voor. In het onderzoek zijn zowel de aanlegfase als de gebruiksfase berekend. De hoogste emissie is bepalend voor de te verwachten gevolgen op Natura 2000-gebieden.

De maximale projectbijdrage van de aanleg en gebruik van de planlocatie is 0,00 mol/ha/jaar op Natura 2000-gebieden. De stikstofdepositie die bij realisatie van de plannen veroorzaakt zal worden, vormt een zodanig gering percentage van de kritische depositiewaarden van de voorkomende stikstofgevoelige habitattypen dat er ecologisch gezien geen zichtbare of meetbare effecten zullen optreden. Er is dus geen sprake van significante gevolgen waardoor de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden in gevaar zouden kunnen komen. Gezien de geplande werkzaamheden betreft de hoogste bijdrage van het project de tijdelijke inzet van mobiele werktuigen.

4.16.3 Conclusie

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

4.17 VERKEER EN PARKEREN

4.17.1 Algemeen

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

4.17.2 Relatie tot ontwikkeling

Bouwplan

In het bouwplan is voor auto- als fietsparkeren rekening gehouden met het volgende programma. Voor de fiets worden in pandig 1.603 gemeenschappelijke fietsparkeerplaatsen gerealiseerd en op maaiveld 100 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers. Deze gemeenschappelijke fietsenstallingen zijn bedoeld voor bewoners, werknemers en bezoekers. In het ontwerp van deze fietsenstalling is rekening gehouden met afwijkende modellen, zoals bijvoorbeeld bakfietsen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de fietsparkeeroplossing.

type fietsparkeerplaats	toren 1 en 2	toren 3	totaal
regulier in een laag rek	395	481	876
• waarvan regulier fietsparkeerplaatsen	337	336	673
• waarvan geschikt voor buitenmodel fietsen	58	108	166
• waarvan geschikt voor bakfietsen	0	37	37
regulier in een hoog rek	391	336	727
• waarvan reguliere fietsparkeerplaatsen	337	336	673
• waarvan geschikt voor buitenmodel fietsen	54	0	54
• waarvan geschikt voor bakfietsen	0	0	0
totaal fietsparkeerplaatsen in pandig	786	817	1.603
totaal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers op maaiveld			100

Om te voorzien in de parkeerbehoefte wordt een parkeergarage met daarin maximaal 221 ondergrondse autoparkeerplaatsen voorzien. 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, ook voor bezoekers. Alle parkeerders krijgen een parkeerrecht en geen exclusieve parkeerplaatsen.

Goudappel heeft een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd, waarin de aspecten autoparkeren, fietsparkeren en verkeersstromen aan bod komen. Hierbij wordt getoetst of het aanbod vanuit het bouwplan overeenkomt met de behoefte op basis van het gemeentelijk beleid. Het onderzoek d.d. 23 mei 2024 is als bijlage terug te vinden. De resultaten zijn hieronder integraal overgenomen.

Parkeren auto

De parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen, aangevuld met een onderbouwing naar afwijkingmogelijkheden. In het parkeerbeleid van de gemeente Haarlem staat dat mobiliteitscorrecties toegepast mogen worden, wanneer op de locatie voldoende alternatieven voor autobezit voor handen zijn. Dit plan is gelegen op loopafstand van het nieuwe OV Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid. Daarnaast worden deelauto's gefaciliteerd als onderdeel van de ontwikkeling.

Niet alle functies 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

is rekening gehouden met dit effect. Aandachtspunt hierbij is wel dat alle parkeerplaatsen te gebruiken zijn door de verschillende doelgroepen.

Door de parkeerbehoefte van het plan Spaarnepoort af te zetten tegen het aantal beschikbare parkeerplaatsen ontstaat de parkeerbalans. Hieruit kan worden afgeleid of bij de ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen zijn gepland om te voorzien in het benodigde parkeeraanbod.

Uitgangspunten

Verschillende uitgangspunten liggen ten grondslag aan de analyse van het autoparkeren. Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op het parkeerbeleid van de gemeente Haarlem, dat is vastgelegd in de 'Nota parkeernormen, maart 2023'. Hierna zijn de gehanteerde uitgangspunten voor het autoparkeren weergegeven.

Parkeernormen

In onderstaande tabel zijn de gemeentelijk parkeernormen opgenomen waarbij onderscheid is gemaakt naar totaal en het aandeel voor bewoners / personeel en bezoekers.

Tabel 3. Gehanteerde gemeentelijke parkeernormen

functie	parkeernorm			
	totaal	bewoners/personeel	bezoekers	eenheid
huur, sociaal, liberalisatiegrens	0,50	0,40	0,10	woning
huur, sociaal, 1e aftoppingsgrens	0,45	0,35	0,10	woning
huur, middelduur	0,60	0,50	0,10	woning
commerciële ruimte (kantoor met baliefunctie)	0,90	0,72 (80%)	0,18 (20%)	100 m ² bvo
café/bar/cafetaria	4,00	0,40 (10%)	3,60 (90%)	100 m ² bvo

De gemeente Haarlem biedt onder voorwaarden de mogelijkheid om af te wijken van de huidige parkeernorm. De gebruikte afwijkingsmogelijkheden zijn omschreven in de hierna volgende kopjes.

Mobiliteitsreductie 1 - Effect nabijheid HOV

Het plan Spaarnepoort is direct gelegen aan het nieuwe HOV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid. De nabijheid van dit HOV-Knooppunt zorgt ervoor dat toekomstige bewoners alternatieve vervoerwijzen voor handen hebben en niet noodzakelijkerwijs een eigen auto hoeven te bezitten. De gemeente Haarlem heeft hiermee rekening gehouden door in het nieuwe beleid een reductie van 15% op de parkeernormen mogelijk te maken, voor plannen die binnen 500 meter loopafstand van deze HOV-knoop liggen. Het plan voldoet aan deze reductie.

Mobiliteitsreductie 2 - Effect inzet deelmobiliteit

Een ander alternatief voor eigen autobezit is het gebruik van een deelauto. 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 Spaarnepoort met het openbaar vervoer en de fiets, zijn goede alternatieven beschikbaar voor eigen autobezit. Dit wordt zichtbaar 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 Spaarnepoort) en sportvoorzieningen zijn binnen handbereik en kunnen fietsend of lopend worden bereikt. Ook het centrum van Haarlem is goed bereikbaar.

Mensen die de meeste verplaatsingen op korte afstand kunnen doen, zijn minder autoafhankelijk. Toch kan het voorkomen dat er bestemmingen zijn die moeilijk te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te bereiken zijn. Een deelauto is dan uitermate geschikt om deze verplaatsingen te faciliteren.

De gemeente Haarlem hanteert het uitgangspunt dat maximaal 20% van de parkeerbehoefte kan worden ingevuld met een autodeelconcept, 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.

Om het deelconcept te laten werken moeten afspraken worden gemaakt met de aanbieder van deelmobiliteit. Deze aanbieder moet complete mobiliteit bij de woningen aanbieden, waarbij voor minder geld dan maandelijkse kosten voor een eigen auto bewoners toegang krijgen tot de deelauto's. De elektrische deelauto's worden aangeboden in verschillende varianten: van een compacte gezinsauto tot een luxe auto. De aanbieder van deelmobiliteit ontzorgt daarnaast volledig. Zij is verantwoordelijk voor de realisatie van het beheer van de auto's en de bijbehorende elektrische laadpalen. Ook de klantenservice, schadeafhandeling, klantenadministratie, onderhoud en dergelijke wordt gefaciliteerd door de deelmobiliteitsaanbieder. 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 worden exclusieve parkeerplaatsen toegewezen in het plan. Deze parkeerplaatsen dienen goed zichtbaar en herkenbaar te zijn, dit stimuleert het gebruik. 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 van potentiële toekomstige bewoners gebracht. Bijvoorbeeld door toelichting op de website, in downloads, brochures, bij de makelaar en bij bijeenkomsten. 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.

Aanwezigheidspercentages

In onderstaande tabel zijn de te hanteren aanwezigheidspercentages weergegeven. Deze aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen van CROW, die de gemeente Haarlem voorschrijft.

Tabel 4. Aanwezigheidspercentages (bron: CROW publicatie 381).

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%
deelauto's	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
horeca (café/bar/cafetaria)	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%

Resultaten benodigde parkeeraanbod

Aan de hand de genoemde uitgangspunten is de parkeerbehoefte van het plan Spaarnepoort bepaald. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte is onderscheid gemaakt naar de verschillende doelgroepen en verschillende momenten in de week.

Het resultaat is opgenomen in tabel 5. Om de tabel leesbaar te houden zijn alleen de ongewogen parkeerbehoefte (zonder dubbelgebruik), de werkdagavond en zaterdagavond (hoogste parkeerbehoefte) weergegeven. In bijlage 2 van het onderzoek is een complete parkeerbalans opgenomen.

Uit tabel 5 blijkt dat rekening houdend met de parkeernormen en de reductiemogelijkheden binnen het gemeentelijk beleid zonder toepassing van dubbelgebruik 268 parkeerplaatsen benodigd zijn voor Spaarnepoort. Het maatgevende moment doet zich voor op de werkdagavond. Op dit moment zijn 219

parkeerplaatsen nodig. Hiervan zijn 11 parkeerplaatsen exclusief bestemd voor de deelauto's. De overige parkeerders krijgen een parkeerrecht, en geen exclusieve parkeerplaats.

Gegeven het toekomstige parkeeraanbod van 221 parkeerplaatsen zijn voldoende parkeerplaatsen opgenomen in het plan, met een overschot van 2 parkeerplaatsen.

Tabel 5. Benodigd parkeeraanbod conform gemeentelijk beleid.

omschrijving	doel groep	parkeerbehoefte zonder dubbelgebruik	parkeerbehoefte met dubbelgebruik	
			werkdagavond	zaterdagavond
137x	bewoners	54,8	49,3	43,8
huur, sociaal, liberalisatiegrens	bezoekers	13,7	11,0	13,7
250x	bewoners	87,5	78,8	70,0
huur, sociaal, 1e aftoppingsgrens	bezoekers	25,0	20,0	25,0
238x	bewoners	119,0	107,1	95,2
huur, middelduur	bezoekers	23,8	19,0	23,8
subtotaal bewoners		261,3	235,2	209,0
subtotaal bezoekers		62,5	50,0	62,5
subtotaal wonen (bewoners + bezoekers)		324	285	272
correctie nabijheid HOV (-15%)	bewoners	-39	-35	-24
	bezoekers	-9	-8	-6
correctie deelauto's -20%	deelauto's	11	11	11
(alleen toegepast op bewoners)	bewoners	-52	-47	-42
totaal bewoners		180,8	163,9	146,9
totaal bezoekers		53,1	42,5	53,1
totaal wonen (bewoners + bezoekers)		234	206	200
2.815 m ² bvo	personeel	20,3	1,0	0,0
commerciële dienstverlening	bezoekers	5,1	0,3	0,0
378 m ² bvo daghoreca	personeel	1,5	1,4	1,5
	bezoekers	13,6	12,2	13,6
subtotaal commerciële plint		40	15	15
correctie nabijheid HOV (-15%)	totaal	-6	-2	-2
totaal commerciële plint		34	13	13
totaal parkeerbehoefte		268	219	213

Risicoborging

Bij de ontwikkeling van Spaarnepoort wordt parkeerregulering ingevoerd. Dat betekent dat bewoners 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 Spaarnepoort te worden uitgesloten van een parkeervergunning om op straat in de openbare ruimte parkeren. 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, wordt parkeerregulering ingevoerd. 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 Spaarnepoort een tarief gelijkwaardig aan het tarief op straat wordt gehanteerd.

Conclusie autoparkeren

De gemeente Haarlem heeft parkeerbeleid vastgesteld, op basis waarvan de parkeerbehoefte voor het plan is bepaald. Hierbij is rekening gehouden met de locatie, de aanwezigheid en nabijheid van een HOV-knooppunt en de inzet van deelmobiliteit voor bewoners. Aan de hand van deze uitgangspunten zijn op het maatgevende moment 219 parkeerplaatsen benodigd voor de ontwikkeling van Spaarnepoort, waarvan 11 parkeerplaatsen exclusief bestemd zijn voor deelmobiliteit. De benodigde 219 parkeerplaatsen omvatten de woon- en nietwoonfuncties, inclusief bezoekers. Met uitzondering van de deelauto's, die een exclusieve parkeerplaats hebben, is dubbelgebruik van de parkeerplaatsen toegepast. Bij de ontwikkeling van Spaarnepoort zijn 221 parkeerplaatsen beschikbaar, waardoor een overschot van 2 parkeerplaatsen op eigen terrein ontstaat. Om parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen is het van belang om bewoners en werkers uit te sluiten van een parkeervergunning op straat en om parkeerregulering in de omgeving te voeren.

Fietsparkeren bewoners

Naast het voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de auto dient ook te worden voorzien in genoeg stallingsruimte voor de fiets. De aanpak om de fietsparkeerbehoefte te bepalen is gelijk aan de aanpak voor autoparkeren. De parkeerbehoefte wordt berekend door de omvang van de functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen per functie-eenheid). In de berekening wordt onderscheid gemaakt naar bewoners, bezoekers en de overige functies.

Tabel 6. Functieprogramma Spaarnepoort op torenniveau.

	toren 1	toren 2	toren 3	totaal woningen
woningen tot 50 m ² GO (éénpersoonshuishouden)	122	265	0	387
woningen 50 tot 75 m ² GO	0	0	233	233
woningen 75 tot 100 m ² GO	0	0	5	5
totaal woningen per toren	122	265	238	625

In de huurcontracten van de toekomstige bewoners van toren 1 en 2 (de woningen <50 m² GO) wordt opgenomen dat op deze adressen maximaal 1 persoon mag wonen. Daarmee wordt geborgd dat die doelgroep (éénpersoonshuishoudens) in deze woningen gaat wonen.

Gehanteerde parkeernormen

De oppervlakte van de woningen is leidend voor het aantal fietsparkeerplaatsen per woning. Er wordt geen onderscheid gemaakt naar het aantal bewoners dat hier gaat wonen. Dit is echter wel relevant, want bij de verhuur van de kleinste woningen (<50 m² GO) wordt contractueel vastgelegd dat hier maximaal 1 persoon mag wonen. Omdat het niet aannemelijk is dat de bewoners van deze woningen gemiddeld 3 fietsen bezitten (zoals de parkeernorm voorschrijft) gaan wij voor dit woningtype uit van de parkeernorm voor een studentenkamer (1 fietsparkeerplaats). Uit een referentieproject in Rotterdam blijkt dat deze norm voor vergelijkbare woningen passend is, bij goed beheer van de fietsenstalling. Met goed beheer wordt bedoeld dat de fietsparkeerplaatsen worden gelabeld per adres en dat zwerffietsen actief worden verwijderd. In tabel 7 zijn de gebruikte parkeernormen per woning weergegeven.

Tabel 7. Gebruikte parkeernorm/m² per woning.

type woningen	fietsparkeernorm / woning
woningen tot 50 m ² GO (toren 1 en 2) – éénpersoonshuishouden	1 fpp/woning
woningen 50 tot 75 m ² GO (toren 3)	3 fpp/woning
woningen 75 tot 100 m ² GO (toren 3)	4 fpp/woning

De gemeente Haarlem heeft haar parkeerbeleid ook kwaliteitseisen opgesteld voor het realiseren van een fietsparkeervoorziening. De belangrijkste kwaliteitseisen zijn hierna kort opgesomd:

- Bij hoog-laag voorzieningen dienen de eerste twee fietsen per woning in een laag rek te worden voorzien.

- Minimaal 5% van de plekken is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (fietsvakken zijn minimaal 1.000 mm breed). Deze eis wordt niet toegepast bij de kleine woningen in toren 1 en 2. In deze éénpersoonswoningen wonen geen gezinnen en zal daarom geen behoefte zijn aan een bakfiets.
- Minimaal 15% van de plekken is geschikt voor overige buitenmodel fietsen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).

Fietsparkeren voor bewoners

In tabel 8 is de fietsparkeerbehoefte weergegeven. Uit deze tabel blijkt dat er voor bewoners 1.106 fietsparkeerplekken nodig zijn. Vervolgens is inzichtelijk gemaakt hoe rekening gehouden moet worden met de kwaliteitseisen uit het gemeentelijk beleid.

Tabel 8. Gebruikte parkeernorm/m2 per woning.

	toren 1	toren 2	toren 3		
	woning <50 m ²	woning <50 m ²	woning 50 - 75 m ²	woning 75 - 100 m ²	
aantal woningen	122	265	233	5	625
parkeernorm	1	1	3	4	
totaal fietsparkeerbehoefte woningen	122	265	699	20	1.106 fpp
• waarvan de eerste 2 fietsen per woning in een laag rek	122	265	466	10	863 fpp
• waarvan geschikt voor bakfietsen (5%)	n.v.t.*	n.v.t.*	36	1	37 fpp
• waarvan geschikt voor overig buitenmodel fietsen (15%)	18	40	105	3	166 fpp

*Zoals eerder aangegeven zijn geen fietsparkeerplaatsen voor bakfietsen nodig voor deze doelgroep

Uit de tabel blijkt dat er 1.106 fietsparkeerplaatsen nodig zijn voor bewoners van woningen. Van deze fietsparkeerplaatsen dienen er minimaal 863 in een laag rek te worden gerealiseerd. Daarnaast moet 15% van het totaal aantal fietsparkeerplaatsen geschikt worden gemaakt voor buitenmodel fietsen en zullen in toren 3 37 (5%) van de fietsparkeerplaatsen geschikt moeten zijn voor bakfietsen. Aan deze eisen wordt voldaan in het plan:

- Voor toren 1 en 2 worden in totaal 786 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 395 in een laag rek en 391 in een hoog rek. Onderdeel van deze 786 fietsparkeerplaatsen zijn 112 plekken voor afwijkende modellen. Deze worden deels in een laag rek (58) en deels in een hoog rek (54) gerealiseerd. Hiermee zijn voor toren 1 en 2 voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar in het plan. Er is een overschot van 399 fietsparkeerplaatsen.
- Voor toren 3 worden in totaal 817 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 481 in een laag rek en 336 in een hoog rek. Onderdeel van deze 817 fietsparkeerplaatsen zijn 108 plekken voor afwijkende modellen en 37 fietsparkeerplaatsen voor bakfietsen. Deze worden in een laag rek voorzien. Hiermee zijn voor toren 3 voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar in het plan. Er is een overschot van 218 fietsparkeerplaatsen.
- De overschotten in beide fietsenstallingen worden ingezet om het resterende deel van bezoekers op te vangen.

Fietsparkeren bezoekers en commerciële functies

Naast het fietsparkeren voor bewoners van de woningen is het van belang om ook te voorzien in fietsparkeerplaatsen voor bezoekers van de woningen en voor gebruikers en bezoekers van de commerciële functies. Door fietsparkeerplaatsen voor deze doelgroepen te voorzien, blijft de kwaliteit van de openbare ruimte behouden en wordt het gebruik van actieve modaliteiten gestimuleerd. De fietsparkeervoorzieningen voor beide doelgroepen dienen openbaar toegankelijk te zijn en bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de ingang te zijn gelegen.

Fietsparkeernorm bezoekers van woningen

CROW hanteert het uitgangspunt dat voor bezoekers van woningen tussen de 0,5 en 1,0 fietsparkeerplaats per woning beschikbaar dient te zijn. De gemeente Haarlem hanteert het minimum binnen deze bandbreedte als fietsparkeernorm: 0,5 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers van bewoners.

Fietsparkeernorm commerciële functies

De commerciële functies worden ingevuld met een mix aan werkfuncties, de precieze invulling hiervan moet nog bepaald worden. In de fietsparkeernorm van gemeente Haarlem de functie "kantoor" heeft twee parkeernormen, één voor personeel (per 100 m² bvo) en één voor bezoekers (per balie). Voor de daghoreca is uitgegaan van de fietsparkeernorm voor de functie 'café'. In tabel 9 zijn de fietsparkeernormen voor de niet-woonfuncties opgenomen.

Tabel 9. Fietsparkeernormen niet-woonfuncties conform Nota Parkeernormen gemeente Haarlem (2023).

functie	parkeernorm			
	totaal	bewoners/personeel	bezoekers	eenheid
commerciële ruimte (kantoor met baliefunctie)	3,5	3,5	-	100 m ² bvo
commerciële ruimte (kantoor met baliefunctie)	8,0	-	8,0	balie
café	10,0	1,0 (10%)	9,0 (90%)	100 m ² bvo

Dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen

De fietsparkeerplaatsen voor de bezoekers van de woningen en voor de commerciële functies dienen openbaar toegankelijk te zijn. Dit betekent dat dubbelgebruik van fietsparkeervoorzieningen mogelijk is. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages, gelijk aan de aanwezigheidspercentages zoals gehanteerd voor autoparkeren.

Voor de bezoekers van de woningen is het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen in tabel 10 bepaald.

Tabel 10. Benodigde fietsparkeerplaatsen bezoekers van woningen per toren (zonder dubbelgebruik).

toren	aantal woningen	parkeernorm bezoekers / woning	parkeerbehoefte bezoekers
toren 1	122	0,5 fpp/woning	61 fietsplekken
toren 2	265		133 fietsplekken
toren 3	238		119 fietsplekken
totaal	625		313 fietsplekken

Deze 313 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers worden deels op maaiveld en deels inpandig boven op de fietsparkeerplaatsen voor bewoners voorzien. Inpandig is hiervoor restcapaciteit beschikbaar in beide fietsenstallingen. Voor bezoekers en werkers van de commerciële functies is het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen in tabel 11 bepaald.

Tabel 11. Benodigde fietsparkeerplaatsen bezoekers en werkers van commerciële functies (zonder dubbelgebruik)

functie	oppervlakte (m ² bvo)	doelgroep	totaal
commerciële dienstverlening	2.815 m ² bvo en 3 balies	vaste gebruikers	98,5 fietsplekken
		bezoekers	24,0 fietsplekken
daghoreca	378 m ² bvo	vaste gebruikers	3,8 fietsplekken
		bezoekers	34,0 fietsplekken
totaal	3.193 m² bvo		160,3 fietsplekken

Zoals omschreven wordt het fietsparkeren deels inpandig in een gemeenschappelijke fietsenstalling en deels buiten op maaiveld opgelost. In hiernavolgende tabellen 12 en 13 zijn de resultaten uit de berekeningen gecombineerd, zodat inzichtelijk is hoeveel parkeerplaatsen op welke locatie nodig zijn. Ook is het effect van

dubbelgebruik tussen de verschillende doelgroepen inzichtelijk gemaakt. In tabel 12 is het aantal fietsparkeerplaatsen dat **inpandig** nodig is weergegeven.

Tabel 12. Benodigde aantal fietsparkeerplaatsen inpandig.

functie en doelgroep	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen – bewoners (vaste gebruikers)	1106,0	553,0	553,0	995,4	884,8	1106,0	663,6	884,8	774,2
woningen – bezoekers (deels)	247,0	24,7	49,4	197,6	172,9	0	148,2	247,0	172,9
commercieel – dienstverlening (vaste gebruikers)	98,5	98,5	98,5	4,9	4,9	0,0	0,0	0,0	0,0
commercieel – daghoreca (vaste gebruikers)	3,8	1,1	1,5	3,4	2,8	0,0	2,8	3,8	1,9
totaal (afgerond)	1.456	678	703	1.202	1.066	1.106	815	1.136	949
capaciteit (minimaal)	1.603	1.603	1.603	1.603	1.603	1.603	1.603	1.603	1.603
saldo	+147	+925	+900	+401	+537	+497	+788	+467	+654

Uit de tabel blijkt dat er 1.202 fietsparkeerplaatsen inpandig nodig zijn voor de beoogde doelgroepen. Deze parkeerplaatsen kunnen worden voorzien in de fietsenstalling. Op alle momenten van de week is er een ruim overschot (minimaal 401) aan fietsparkeerplaatsen, wanneer uitgegaan wordt van dubbelgebruik tussen de verschillende doelgroepen. In tabel 13 is weergegeven hoeveel parkeerplaatsen er op **maaiaveld** nodig zijn.

Tabel 13. Benodigd aantal fietsparkeerplaatsen op maaiveld.

functie en doelgroep	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen – bezoekers (deels)	66,0	6,6	13,2	52,8	46,2	0,0	39,6	66,0	46,2
commercieel – dienstverlening (bezoekers)	24,0	24,0	24,0	1,2	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0
commercieel – daghoreca (bezoekers)	34,0	10,2	13,6	30,6	25,5	0,0	25,5	34,0	17,0
totaal bezoekers (omhoog afgerond)	124	41	51	85	73	0	66	100	22
capaciteit (minimaal)	100	100	100	100	100	100	100	100	100
saldo	-24	+59	+49	+15	+27	+100	+34	0	+78

Uit tabel 13 blijkt dat op zaterdagavond 100 fietsparkeerplaatsen op maaiveld nodig zijn voor het plan. Deze 100 fietsparkeerplaatsen worden voorzien in de buitenruimte. Op de meeste momenten van de week ontstaat een overschot aan fietsparkeerplaatsen. Hieruit blijkt dat een gedeelte van de bezoekers van woningen, buiten de zaterdagavond om, ook nog op maaiveld zou kunnen parkeren.

Conclusie fietsparkeren

Voor bewoners wordt conform de gemeentelijke parkeernormen voorzien in de fietsparkeerbehoefte. Voor de 387 kleinste woningen betekent dit dat uitgegaan is van 1 fietsparkeerplaats per woning (in totaal 387 fietsparkeerplaatsen) en voor de 238 grotere woningen betekent dit dat 719 fietsparkeerplaatsen voor bewoners nodig zijn. In totaal zijn 1.106 fietsparkeerplaatsen voor bewoners nodig. Aan deze fietsparkeerplaatsen worden kwaliteitseisen gesteld. Aan deze eisen wordt voldaan in het plan, waardoor er voldoende wordt voorzien in een fietsparkeeroplossing.

Naast fietsparkeren voor bewoners is het advies om ook te voorzien in fietsparkeerplaatsen voor personeel van de commerciële functies en voor bezoekers van alle functies. De fietsparkeerplaatsen voor bewoners, vaste gebruikers (personeel) van de commerciële voorziening en een deel van de bezoekers worden inpandig worden voorzien in een fietsenstalling met 1.603 stallingsplaatsen. De bezoekers zullen hier in de 'hoge rekken' parkeren.

Het resterende deel van de bezoekers kan op maaiveld parkeren, waar 100 fietsparkeerplaatsen worden voorzien. Deze parkeerplaatsen zijn dicht bij de entrees gelegen.

Verkeersgeneratie

Functies genereren een bepaalde hoeveelheid verkeer. De grootte van de verkeersgeneratie (optelling aankomend- 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 het plan Spaarnepoort is bepaald met behulp van verkeersgeneratiekencijfers uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, december 2018'.

In de huidige situatie is een kantoorpand gevestigd op de ontwikkellocatie. De verkeersgeneratie van dit kantoor (9.603 m² bvo) wordt in mindering gebracht op de verkeersgeneratie van het plan, zodat het planeffect inzichtelijk wordt.

Functieprogramma

Voor de berekening van de verkeersgeneratie is aangesloten bij de eerder omschreven functies:

- -9.603 m² bvo kantoren (te verdwijnen);
- 238 middeldure huurappartementen;
- 387 sociale huurappartementen;
- 2.815 m² bvo commerciële ruimtes;
- 378 m² bvo horeca.

CROW-Verkeersgeneratiekencijfers

CROW maakt binnen de kencijfers onderscheid naar stedelijkheidsgraad van de gemeente en locatie van de ontwikkeling ten opzichte van het centrum. Haarlem is gelegen in 'zeer sterk stedelijk' gebied en de te ontwikkelen locatie ligt in het gebied 'schil centrum'. CROW geeft voor huurappartementen twee categorieën:

1. Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur);
2. Huur, appartement, duur.

Alle appartementen van Spaarnepoort vallen binnen dezelfde categorie; 'huur, appartement, midden/goedkoop, incl. sociale huur'. Tabel 14 geeft een overzicht van parkeernorm en het bijbehorende verkeersgeneratiekencijfer.

Tabel 14. Verkeersgeneratie kencijfers.

functie	CROW-functie	CROW-verkeersgeneratiekencijfer
woningen (alle typen)	huur, etage, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,8 mvt / weekdagemaal / woning
commerciële ruimte	commerciële dienstverlening	5,1 mvt / weekdagemaal / 100 m ² bvo
daghoreca*	bar/café/cafetaria	4,0 mvt / weekdagemaal / parkeerplaats

*CROW geeft geen verkeersgeneratiekencijfer voor horecafuncties. Daarom is het volgende aangenomen: de meeste horecagebruikers komen niet met de auto. Voor degenen die dat wel doen zijn 8 parkeerplaatsen nodig (zie tabel 5), die per dag 2x bezet worden. Dit zorgt voor vier ritten per parkeerplaats per dag, waarbij 10% van deze ritten plaatsvindt tijdens een spitsuur.

Omrekenfactoren

De verkeersgeneratie van een functie wordt door CROW weergegeven als gemiddeld weekdagemaal. Omdat de verkeersafwikkeling doorgaans getoetst wordt op maatgevende momenten dient het gemiddelde weekdagemaal eerst omgerekend te worden naar een gemiddeld werkdagemaal en vervolgens naar spitsuren. Om deze bewerking te kunnen doen heeft CROW omrekenfactoren opgesteld. Deze zijn weergegeven in tabel 15. 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. Voor de daghoreca functie zijn de omrekenfactoren voor 'horeca' aangehouden (gebaseerd op de aanname uitgelegd in de uitgangspunten).

Tabel 15. Omrekenfactoren.

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%
daghoreca (aannname)	1,00	10%	50%	50%	10%	50%	50%

In tabel 16 is het resultaat van de verkeersgeneratie weergegeven. De toename van verkeer (na saldering van het bestaande kantoorpand) is onderaan de tabel weergegeven.

Tabel 16. Verkeersgeneratie.

functie	gemiddelde weekdag	gemiddelde werkdag	ochtendspitsuur			avondspitsuur		
			totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek	totaal	waarvan aankomst	waarvan vertrek
kantoren	-490	-651	-65	-59	-6	-59	-6	-53
sociale huur/middenhuur	1.125	1.249	112	10	102	112	96	17
commerciële ruimte	144	191	19	17	2	17	2	15
daghoreca	52	52	5	3	3	5	3	3
toename/afname verkeer	+831	+840	+72	-29	+101	+76	+94	-18

In totaal worden tijdens een gemiddelde werkdag 840 extra motorvoertuigen verwacht ten 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.

Conclusie verkeersgeneratie

Het plan Spaarnepoort zorgt voor een toename van 840 verkeersbewegingen (motorvoertuigen) ten opzichte van de huidige situatie. Deze toename aan verkeersbewegingen is tijdens het maatgevende spitsuur (werkdag avondspitsuur) maximaal 76 extra voertuigbewegingen, bestaand uit 94 aankomende bewegingen en een afname van 18 vertrekkende motorvoertuigen ten opzichte van de huidige situatie. De ochtendspits is hierbij qua verkeerspatroon vergelijkbaar met de avondspits.

4.17.3 Conclusie

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

4.18 WATER

4.18.1 Algemeen

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

4.18.2 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 16 oktober 2023 besproken in het waterspreekuur bij gemeente Haarlem.

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.

Waterbeheerprogramma Rijnland WBP6

Met het programma WBP6 maakt Rijnland duidelijk hoe het, in samenwerking met de omgeving, invulling geeft aan zijn wettelijke taken en zijn eigen ambities voor de periode 2022 - 2028. Het WBP6 is afgestemd met landelijke en regionale plannen zoals de Omgevingsvisies van Rijk, provincies en gemeenten. In het proces van ruimtelijke planvorming heeft Rijnland een adviserende rol. In de uitvoerings- en beheersfase van ruimtelijke plannen heeft Rijnland een regelgevende rol.

Rijnlands Keur en Beleidsregels

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

Rijnland's beleid Rioleringsplan en afvalwaterzuivering

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

Hierbij geldt de volgende toelichting. '*Hemelwater kan de capaciteit van rioleringsplan 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. Het Hoogheemraadschap van Rijnland stelt 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.

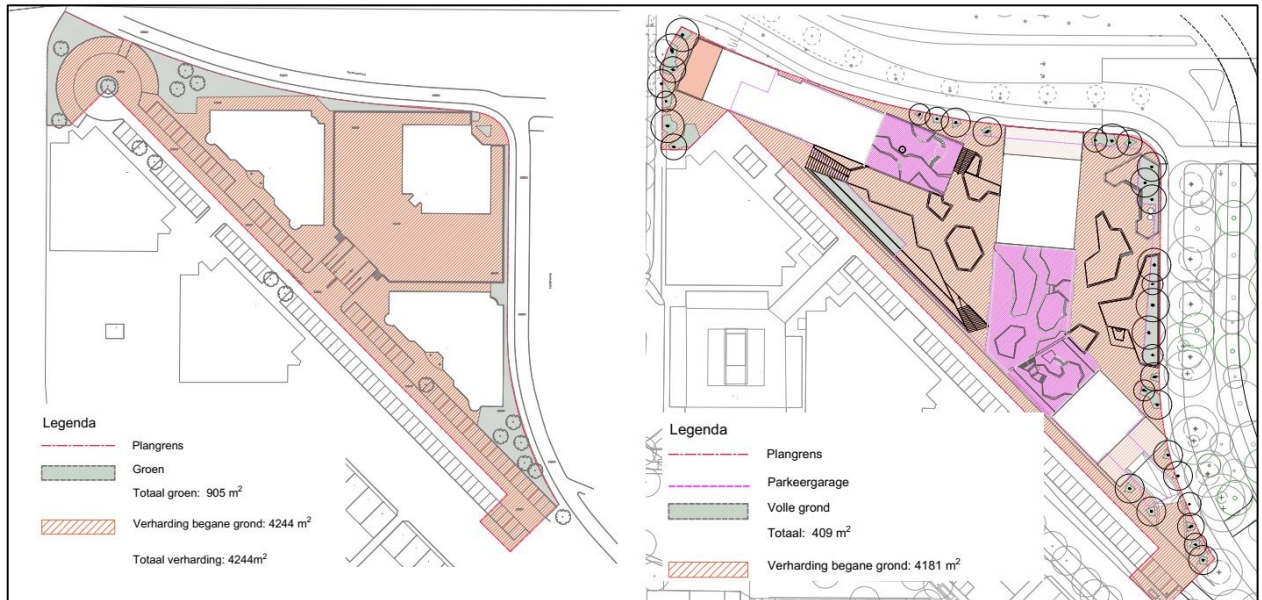
Waterkwantiteit

In de bestaande situatie is het plangebied vrijwel geheel verhard. In het kader van de Keur is bepaald dat bij een toename aan verharding van 500 m² er compenserende maatregelen nodig zijn. Om dit te toetsen is door BOOM landscape inzichtelijk gemaakt hoeveel vierkante meter groen er nu aanwezig is en hoeveel in de toekomstige situatie.

	Huidige situatie	Nieuwe situatie
Groen (vollegrond) m2	905	409

In totaal is er sprake van een afname van groen, en dus toename van verharding van 496 m². Dit ligt onder de grens van 500 m² en derhalve is geen sprake van een compensatieplicht.

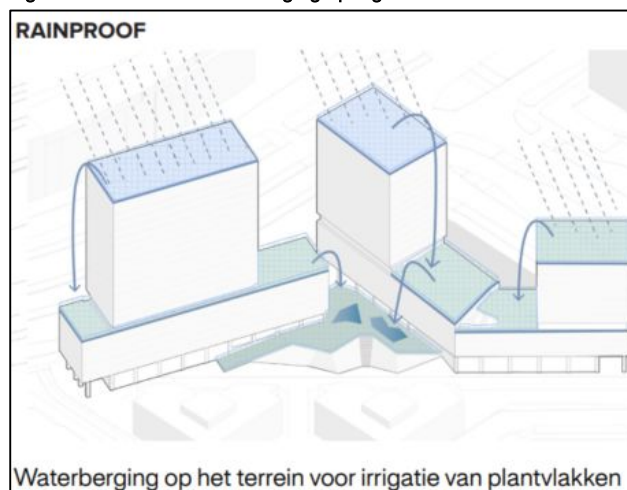
Figuur 24. Overzicht groen (onverhard) huidige en nieuwe situatie (bron: BOOM landscape, eigen bewerking).



Klimaatadaptatie

De ontwikkeling draagt bij aan de ambities door integraal in te zetten op klimaatadaptatieve maatregelen. Door zowel klimaatadaptatief als natuurinclusief te bouwen is het gebouw klaar voor de toekomst. Middels dakvlakken en open landschap wordt het hemelwater opgevangen. Water wordt opgevangen op een polderdak en door middel van een uv systeem wordt het water vertraagd afgevoerd van de platte daken en het verhoogde plein. In de daktuinen worden houten dekdelen gebruikt waardoor regenwater goed kan infiltreren naar het polderdak.

Figuur 25. Overzicht waterberging op eigen terrein



Waterretentie

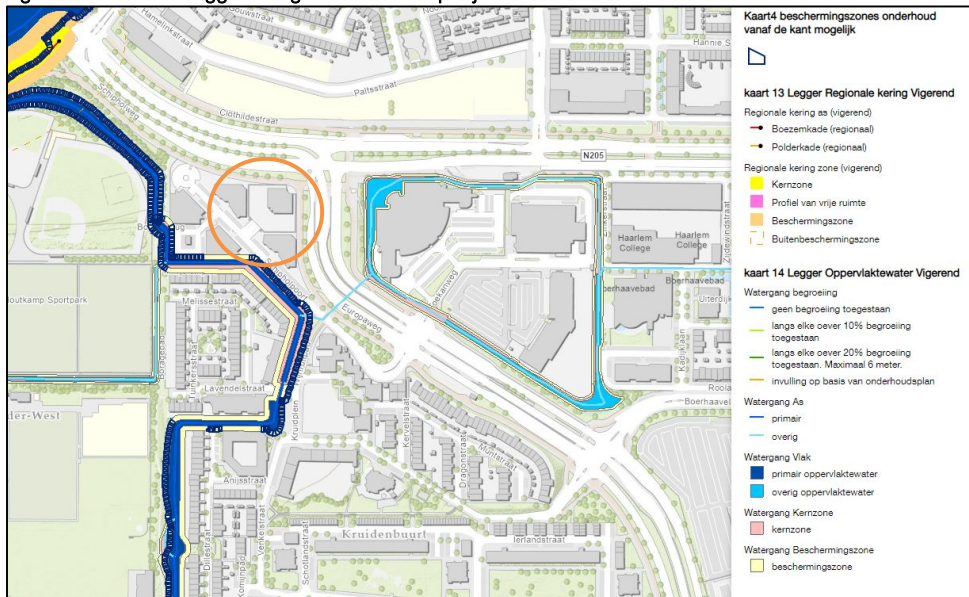
Ginkel Groep heeft voor initiatiefnemer inzichtelijk gemaakt hoeveel waterretentie nodig is en hoe dit opgevangen kan worden. Dit waterretentieoverzicht is als bijlage terug te vinden. Op basis van de bergingseis van 70 mm in 24 uur en 60 uur ledigingstijd en een bebouwd oppervlak van 5.530 m², is de berekende bergingseis voor deze ontwikkeling 387 m³. Op de daktuinen wordt in totaal 395 m³ aan berging

gerealiseerd. Deze waterretentie wordt middels een vertraagde afvoer (ledigingstijd 60 uur) op het gemeentelijk hemelwaterriool aangeboden. Daarnaast wordt er nog een afvoer gerealiseerd vanaf een deel van het dak richting een infiltratievoorziening in volle grond van 30 a 40 m³ met een overstort naar het gemeentelijk hemelwaterriool.

Beschermde gebieden

In het projectgebied liggen, zoals op figuur 26 te zien valt, geen beschermingszones van aanwezige watergangen.

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.

4.18.3 Conclusie

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

4.19 WINDHINDER

4.19.1 Algemeen

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

Figuur 1. 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 2. 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."

4.19.2 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. 28 juni 2023 is bijgevoegd als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing. In het onderzoek is de focus gelegd op het windklimaat rond de ontwikkeling Schipholpoort. Aanvullend is het windklimaat op balkons en buitenruimtes inzichtelijk gemaakt.

Resultaten op maaiveldniveau

Uit de resultaten van het onderzoek door Peutz (d.d. juni 2023) op basis van het voorlopig ontwerp van de geplande bebouwingssituatie is overwegend sprake van een goed windklimaat op hoofdhoogte (1,75 meter boven plaatselijk maaiveld). Op diverse plaatsen is echter een matig tot zeer plaatselijk slecht windklimaat vastgesteld. Deze hoge hinderkansen zijn met name een gevolg van de zeer open ligging van het plangebied ten opzichte van de dominante zuidwestelijke windrichtingen. Op basis van de berekeningen is er in het gebied rond de geplande nieuwbouw geen overschrijding van het gevaarcriterium te verwachten.

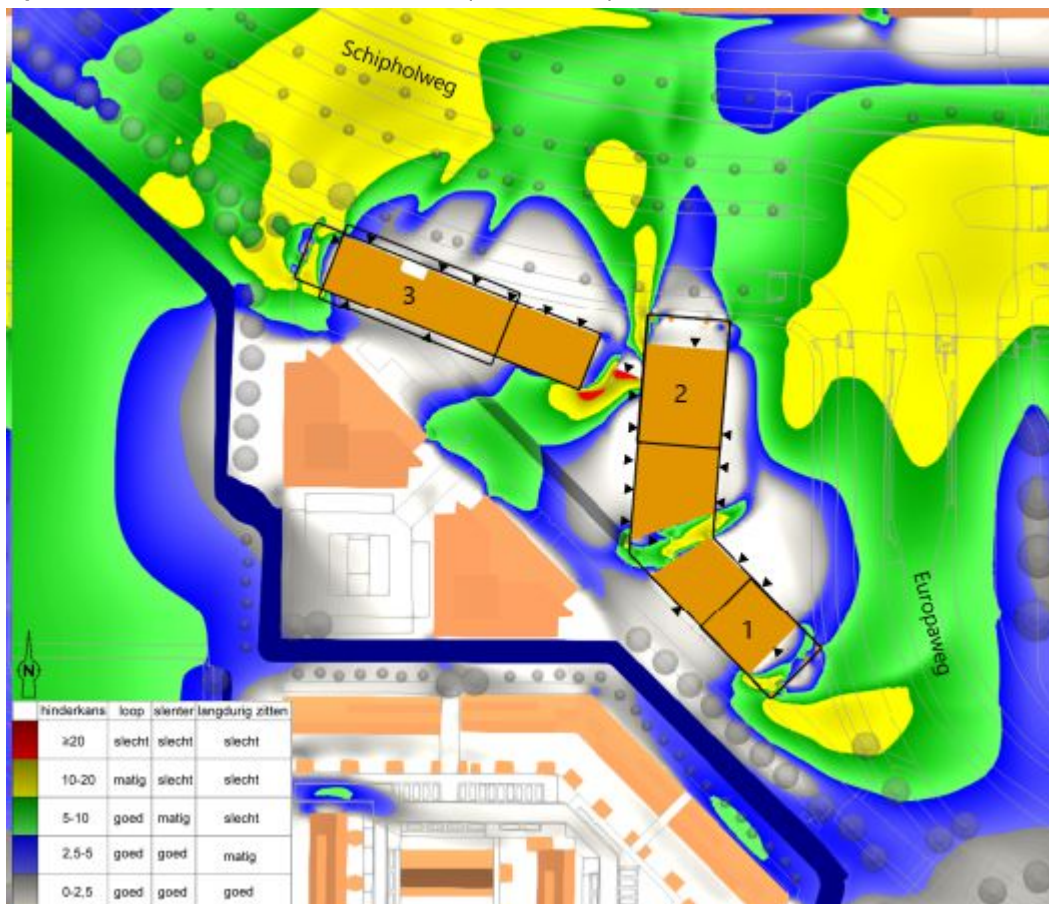
Ter plaatse de geplande gebouwentrees, aangegeven in figuur 25, is overwegend sprake van een goed windklimaat voor de activiteit slenteren. De meest noordelijke entree aan de westzijde van blok 2 ligt kritisch, hier zouden windafschermende maatregelen kunnen worden overwogen. Hierbij kan worden gedacht aan schermen haaks op de gevel, of het verdiepen van de entree in de gevel.

Opgemerkt dient te worden dat het wind remmende effect van de geplande begroeiing, gezien het beperkte effect bij jonge aanplant, niet in de berekening is meegenomen. Na een bepaalde groeiperiode kan de

vastgestelde hinderkans als gevolg van de afschermende werking van de begroeiing in de praktijk afnemen. Daarnaast kan aan de hand van de resultaten van het onderzoek worden vastgesteld op welke plaatsen het afschermende effect van begroeiing gewenst is.

Het windklimaat voldoet op veel plaatsen aan de door de gemeente Haarlem gestelde uitgangspunten, namelijk een beoordeling goed voor de betreffende activiteit. Op diverse plaatsen zal een beoordeling matig door de open ligging van het plangebied echter niet te voorkomen zijn. Hier zou gezien het ontbreken van windhinderbeperkte maatregelen plaatselijk een beoordeling matig kunnen worden toegestaan door middel van een bestuurlijke afweging.

Figuur 25. Uitsnede windhinderresultaten maaiveld (Peutz, bewerkt).



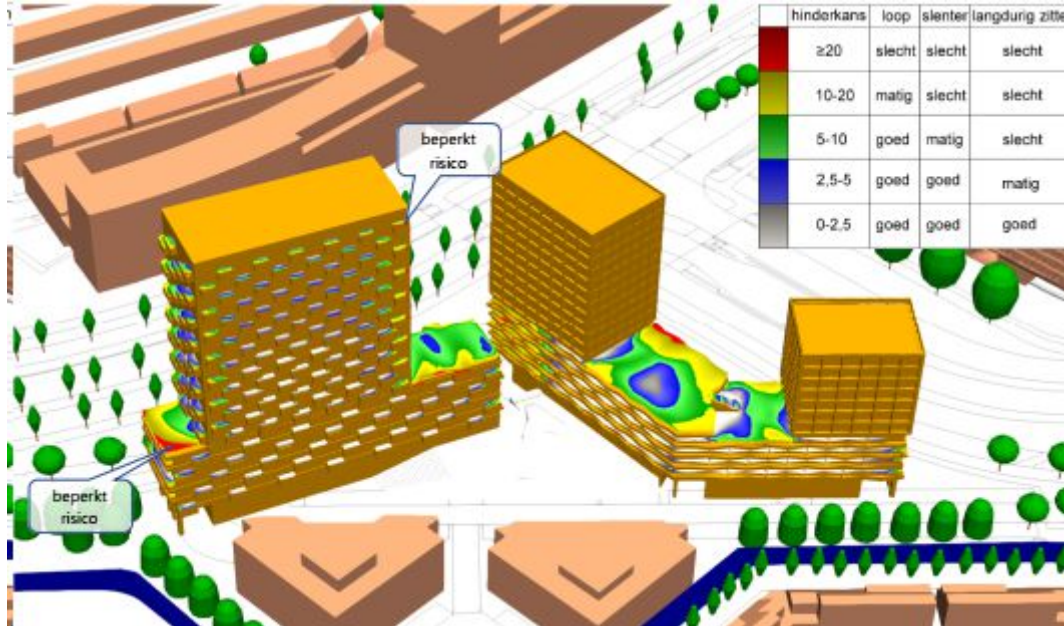
Resultaten op verhoogd niveau

Op specifiek aangeven van de gemeente is tevens het windklimaat op de balkons en buitenruimtes inzichtelijk gemaakt. In f 3.3 t/m f 3.5 wordt in een horizontale doorsnede op hoofdhoogte (1,75 meter boven plaatselijk niveau) de berekende hinderkans weergegeven.

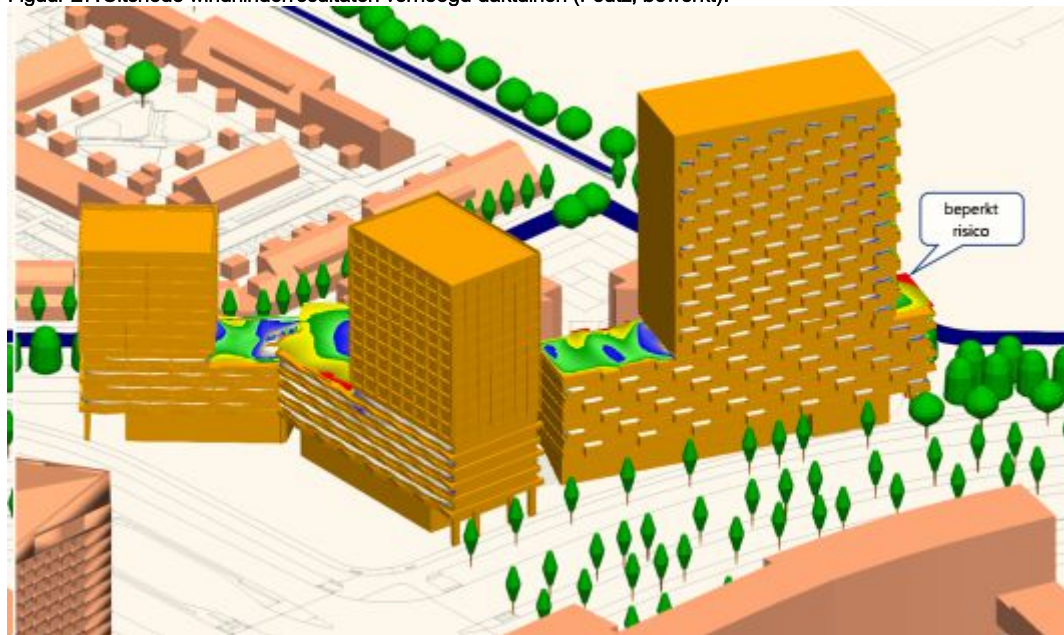
Uit de resultaten blijkt dat op het overgrote deel van de balkons een goed windklimaat voor de activiteit slenteren te verwachten is, weergegeven met de kleuren grijs en blauw. Op enkele locaties, met name op hoger niveau, neemt de hinderkans toe, en wordt het windklimaat plaatselijk als matig (groen) tot slecht (geel/rood) voor slenteren beoordeeld. Zeer plaatselijk is tevens sprake van een beperkt risico op windgevaar. Het windklimaat kan lokaal worden verbeterd door het plaatsen van schermen. In het ontwerp zijn op de plaatsen waar nodig dan ook balkonschermen doorgevoerd om te zorgen voor een goed windklimaat. Hiermee kan op de balkons worden voldaan aan de door de gemeente Haarlem gestelde uitgangspunten, namelijk een beoordeling goed voor de betreffende activiteit.

Op de daktuinen is het windklimaat op veel plaatsen matig tot slecht voor de activiteit slenteren, plaatselijk met een beperkt risico op windgevaar. Opgemerkt wordt dat de geplande begroeiing van de daktuinen niet is meegenomen. Met behulp van een uitgekende terreininrichting kan het windklimaat worden verbeterd, waardoor luwe zones kunnen worden gecreëerd. Bovendien kan worden overwogen de gebieden met een hogere hinderkans ontoegankelijk te maken, door hier groenvoorzieningen te plaatsen. Het ontwerp voor de buitenruimte is op basis van het windonderzoek aangepast en zijn luwe zones gecreëerd. Met deze maatregelen kan voldaan worden aan de door de gemeente gestelde uitgangspunten.

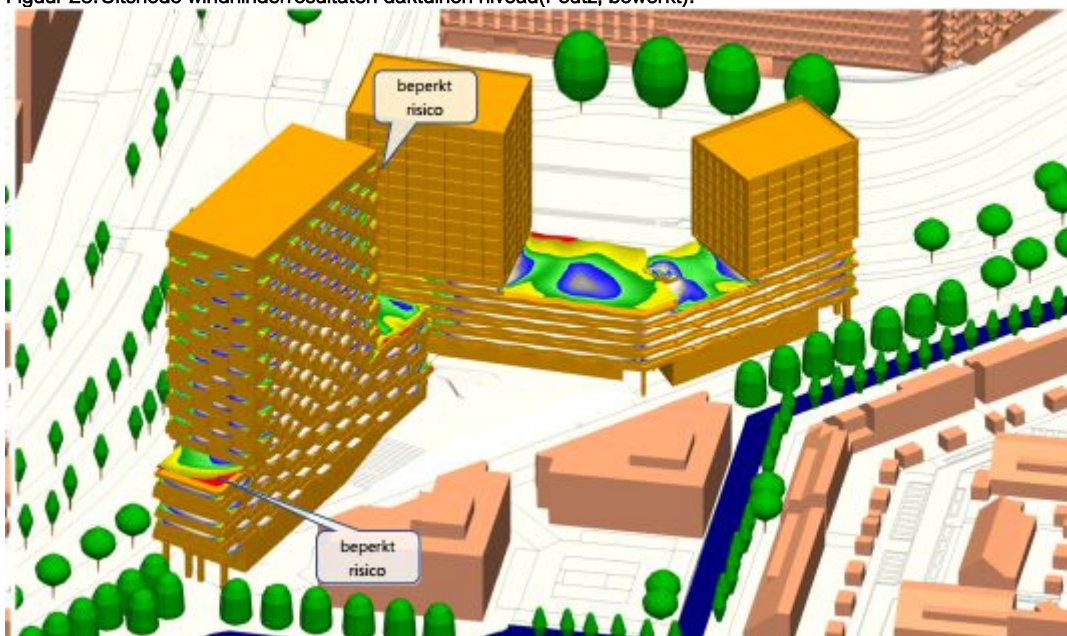
Figuur 26. Uitsnede windhinderresultaten verhoogd niveau (Peutz, bewerkt).



Figuur 27. Uitsnede windhinderresultaten verhoogd daktuinen (Peutz, bewerkt).



Figuur 28. Uitsnede windhinderresultaten daktuinen niveau (Peutz, bewerkt).



Afweging

Rond de geplande bebouwing en ter plaatse van de geplande gebouwentrees en op de meeste balkons is overwegend sprake van een goed windklimaat. Het windklimaat voldoet op veel plaatsen aan de gemeentelijke uitgangspunten, namelijk 'goed' voor de betreffende activiteit. Wel is sprake van enkele situaties waarin niet aan een goed windklimaat kan worden voldaan. Zo is de noordelijke entree van gebouw 2 matig tot slecht en is op diverse plaatsen ten gevolgen van de zeer open ligging van het plangebied een beoordeling matig vastgesteld. Ook op enkele balkons en op veel plaatsen bij de daktuinen is het windklimaat matig tot slecht. Door het toevoegen van schermen bij de balkons waar nodig en het specifiek uitwerken van de terreininrichting waardoor luwe zones gecreëerd zijn, is het windklimaat hier verbeterd. In het kader van de nadere uitwerking van de openbare ruimte wordt daarnaast nog expliciet gekeken welke verbeteringen doorgevoerd kunnen worden bij de entree van gebouw 2 waarin de insteek is dit met beplanting op te lossen.

Daarnaast kan worden gesteld dat de grootste kwaliteit van deze ontwikkeling niet in het aspect wind zit, maar in het toevoegen van hoogwaardige woningbouw voor een specifieke doelgroep (voornamelijk jongeren) en het verbeteren van de leefbaarheid en sociale veiligheid in het gebied. Het realiseren van hoogbouw op deze 'open' locatie vormt qua wind een uitdaging, maar toch is middels een zorgvuldig ontwerp zo veel mogelijk windhinder voorkomen. Daarnaast worden geen kwetsbare groepen die minder zelfredzaam zijn of ouderen gevestigd in de gebouwen, waardoor ook vanuit dit oogpunt het acceptabel is dat vanuit de berekeningen (zonder volgroeid groen) op enkele plekken een matig tot slecht windklimaat is.

4.19.3 Conclusie

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

4.20 (VORMVRIJE) M.E.R-BEOORDELING

4.20.1 Algemeen

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

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

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

4.20.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van 625 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 van 24 november 2023 (geactualiseerd 4 april 2024) 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 twijfelen.

Ten behoeve van de herontwikkeling aan de Schipholpoort 40-100 is een overeenkomst gesloten tussen Gemeente Haarlem en Entree Haarlem 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 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 drie ontwikkelingen. Denk bijvoorbeeld aan bouwhoogtes, type voorzieningen, veiligheid, de wens voor veel groen en duurzame mobiliteit.

Participatie Spaarnepoort

Donderdag 2 november 2023 organiseerde ontwikkelaar Being, onderdeel van de Entree Haarlem BV, een informatiebijeenkomst over Spaarnepoort. Entree Haarlem BV wil de bewoners graag meenemen in de plannen. Omwonenden uit onder andere de Kruidenbuurt zijn uitgenodigd voor de bijeenkomst. De bijeenkomst vond plaats in één van de kantoren die plaats maken voor de nieuwe woningen. Aan de hand van informatiepanelen vertelden de ontwikkelaar en de architecten over het plan. Bewoners kregen de ruimte om hun vragen te stellen, eventuele zorgen te uiten en suggesties mee te geven. Uiteindelijk kwamen er 35 omwonenden naar de bijeenkomst. Met een hapje en drankje ontstonden constructieve gesprekken.

Tijdens de bijeenkomst was er ruimte voor omwonenden om vragen te stellen en suggesties mee te geven. Omwonenden deden suggesties over verkeersveiligheid en verkeerdrukte door nieuwe bewoners. Daarnaast zijn er ook opmerkingen gemaakt over de hoogte van de gebouwen en de invulling van de commerciële ruimtes. Ook gaven omwonenden aan dat de huidige situatie onprettig is, de kantoorgebouwen zijn niet goed verlicht, dat geeft een onveilig gevoel 's avonds. De nieuwe woningen zijn een kans om dat op te lossen.

Van de avond is een verslag gemaakt die aan de bezoekers in de vorm van een nieuwsbrief is verzonden. Deze nieuwsbrief is als bijlage terug te vinden.

Platform Groen en Wijkraad Europawijk

Op 2 november jl. hebben er naast de inloopavond ook een tweetal gesprekken plaatsgevonden met Platform Groen en de Wijkraad Europawijk. In beide gesprekken heeft de projectarchitect van NUDUS architecten het

plan gepresenteerd en hebben we (Entree Haarlem BV) grove tijdslijnen besproken. De gesprekken waren vooral informerend en er zijn geen directe aandachtspunten of acties uit de gesprekken gekomen. Met Platform Groen is wel afgesproken dat we het ontwerp van de openbare ruimte nog een keer laten zien als deze verder is uitgewerkt.

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 625 woningen en een commerciële plint van 3.193 m² en een ondergrondse parkeergarage te realiseren ter plaatse van de locatie Schipholpoort 40-100 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.