

# Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille E. Cassee
Auteur Josette Polman
Telefoon 0235113548 E-mail: j.polman@haarlem.nl
Reg.nr. SZ/RB 2012/15048
GEEN bijlagen kopiëren
B & W-vergadering van 27 maart 2012

## Onderwerp

Vaststelling Stedenbouwkundig Programma van Eisen De Remise 2012 (SPvE De Remise 2012)

## DOEL: Besluiten

De raad is bevoegd tot het vaststellen van een Stedenbouwkundige Programma van Eisen.

---

## B&W

Het college stelt de raad voor:

1. het SPvE De Remise 2012 vast te stellen en te besluiten dat de in het SPvE De Remise opgenomen randvoorwaarden dienen als bindend toetsingskader voor de vergunningaanvragen voor de woonwijk De Remise;
2. in te stemmen met de Nota van Beantwoording (verwerking ingekomen reacties op ontwerp-SPvE De Remise incl. de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp SPvE);
3. te besluiten dat aanvragen om een omgevingsvergunning voor dit project De Remise 2012, die passen binnen de randvoorwaarden uit het SPvE De Remise 2012, aangewezen worden als categorieën van gevallen waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen nodig is;
4. te besluiten dat er geen afzonderlijk milieu-effectrapport (MER) opgesteld hoeft te worden, aangezien uit de uitkomsten van de milieuonderzoeken blijkt dat het plan geen nadelige milieu-effecten heeft;
5. te besluiten dat het toetsingskader Ruimtelijke Kwaliteit (bijlage 4 SPvE De Remise) in de plaats komt van de welstandscriteria die voor dit gebied zijn opgenomen in de Welstands- en Monumentennota;
6. te besluiten dat er geen exploitatieplan wordt opgesteld, omdat alle kosten via een anterieure overeenkomst op de ontwikkelaar worden verhaald.  
Het college besluit:
7. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
8. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht.
9. Het college stuurt dit voorstel naar de gemeenteraad, nadat de commissie Ontwikkeling hierover een advies heeft uitgebracht. De indieners van reacties op het ontwerp SPvE De Remise worden uitgenodigd voor de commissiebehandeling en worden in de gelegenheid hun reactie toe te lichten.

## Raad:

Besluit

in te vullen door griffie

Moties en amendementen

in te vullen door griffie

# Raadstuk

**Onderwerp:** vaststelling Stedenbouwkundig Programma van Eisen De Remise 2012

**Reg.nummer:** SZ/RB 2012/15048

## 1. Inleiding

Op 24 mei 2011 heeft het college ingestemd met het ontwerp-Stedenbouwkundig Programma van Eisen De Remise (ontwerp-SPvE De Remise). Besloten is het ontwerp-programma te publiceren en zes weken ter inzage te leggen. Het ontwerp SPvE is op 21 april 2011 in een Raadsmarkt gepresenteerd aan de commissie Ontwikkeling. Op verzoek van de commissie Ontwikkeling is het ontwerp SPvE geagendeerd in de commissievergadering van 16 juni 2011.

Het plan heeft tot 15 juli 2011 ter inzage gelegen. In die periode is een informatiebijeenkomst voor de buurt georganiseerd. Er zijn reacties ingediend. Een aantal reacties hebben geleid tot nader onderzoek. Het plan is nadien op verschillende punten aangepast.

Op basis van het SPvE De Remise 2012 kan het voormalige Connexxionterrein worden herontwikkeld tot een nieuw woonwijk. Het SPvE De Remise 2012 is met bijbehorende stukken als bijlage bij dit raadstuk gevoegd.

## 2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. het SPvE De Remise 2012 vast te stellen en te besluiten dat de in het SPvE De Remise 2012 opgenomen randvoorwaarden dienen als bindend toetsingskader voor de vergunningaanvragen voor de woonwijk De Remise;
2. in te stemmen met de Nota van Beantwoording (verwerking ingekomen reacties op ontwerp-SPvE De Remise incl. de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp SPvE);
3. te besluiten dat aanvragen om een omgevingsvergunning voor dit project De Remise, die passen binnen de randvoorwaarden uit het SPvE De Remise 2012, aangewezen worden als categorieën van gevallen waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen nodig is;
4. te besluiten dat er geen afzonderlijk milieu-effectrapport (MER) opgesteld hoeft te worden, aangezien uit de uitkomsten van de milieuonderzoeken blijkt dat het plan geen nadelige milieu-effecten heeft;
5. te besluiten dat het toetsingskader Ruimtelijke Kwaliteit (bijlage 4 SPvE De Remise) in de plaats komt van de welstandscriteria die voor dit gebied zijn opgenomen in de Welstands- en Monumentennota;
6. te besluiten dat er geen exploitatieplan wordt opgesteld, omdat alle kosten, via een anterieure overeenkomst op de ontwikkelaar worden verhaald.

## 3. Beoogd resultaat

Na raadsvaststelling dient het SPvE De Remise 2012 als bindend ruimtelijk toetsingskader voor de vergunningverlening voor deze nieuwe wijk.

## 4. Argumenten

- *SPvE De Remise 2012 - Bestemmingsplan Pijlslaan eo*

De nieuwe woonwijk De Remise past niet binnen het bestemmingsplan Pijlslaan e.o.(vastgesteld in 2003). Het terrein heeft nu nog in hoofdzaak de

bedrijfsbestemming (busremise). In 2007 heeft de gemeenteraad een programma van eisen voor de herinrichting van dit gebied vastgesteld. Door wijzigingen in de omvang van het gebied (o.a. de Vomar) is nu bij het gebied getrokken) en door wijzigingen in de functies (o.a. de woonwagens zijn geschrapt) moest het programma van eisen uit 2007 worden geactualiseerd. Het SPvE De Remise 2012 is het resultaat. Het SPvE dient als toetsingskader van de vergunningaanvragen.

*- Verklaring van geen bedenkingen*

Omdat het plan niet past binnen het nu nog vigerende bestemmingsplan, moet formeel de gemeenteraad bij elke aanvraag om een omgevingsvergunning in dit gebied een verklaring van geen bedenkingen afgeven. Aangezien het plan gefaseerd wordt uitgevoerd, betekent dat per aanvraag een veel langere procedure. Dit leidt tot vertragingen in de uitvoering. Omdat de randvoorwaarden in het SPvE concreet en helder zijn weergegeven wordt aan de gemeenteraad verzocht te besluiten dat aanvragen om een omgevingsvergunning voor dit project, die passen binnen de randvoorwaarden uit het SPvE, aangewezen worden als categorieën van gevallen waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen nodig is.

*- Communicatie*

Het SPvE De Remise 2012 heeft een uitgebreid participatietraject doorlopen. De werkgroep Connexionterrein is zeer nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van onderhavig SPvE De Remise. De inbreng van deze actieve werkgroep heeft geleid tot diverse aanpassingen en concrete verbeteringen in het plan. De werkgroep Connexionterrein heeft lopende het traject de buurt regelmatig geïnformeerd en geraadpleegd over de voorgenomen plannen. Ook de ontwikkelaar heeft een aantal keren overleggen gevoerd met de buurt. De gemeente heeft gedurende de inzagenperiode van het ontwerpplan een informatieavond georganiseerd, die druk is bezocht. Mede naar aanleiding van de ingekomen reacties is het plan in de laatste fase nog gewijzigd. Er is voor gekozen al het parkeren in één parkeergarage onder te brengen, met bezoekersparkeren op de Vomar en daarmee de wijk vrijwel helemaal autovrij te maken.

## **5. Kanttekeningen**

Mede naar aanleiding van ingediende reacties zijn onderdelen van de plannen aangepast. De bewoners van Bosch en Vaart hebben aangegeven het museumgebouw te massaal te vinden voor de gekozen locatie. Stedenbouwkundig wordt de maatvoering positief beoordeeld, mits er een bovenwijkse voorziening in dit gebouw wordt ondergebracht, zoals het NZH-vervoersmuseum

## **6. Uitvoering**

Na raadsvaststelling kan de ontwikkelaar starten met het (gefaseerd) indienen van de vergunningaanvragen.

## **7. Bijlagen**

Bijgevoegd:

- het Stedenbouwkundig Programma van Eisen De Remise 2012, inclusief plankaart
- de nota van beantwoording: ingediende reacties op het ontwerpplan met beantwoording gemeente

nb: de bundel met alle onderliggende onderzoeken is te raadplegen via het BIS

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

## 8. Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. het SPvE De Remise 2012 vast te stellen en de in het SPvE De Remise 2012 opgenomen randvoorwaarden te laten dienen als bindend toetsingskader voor de vergunningaanvragen voor de woonwijk De Remise;
2. in te stemmen met de Nota van Beantwoording (verwerking ingekomen reacties op ontwerp-SPvE De Remise incl. de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp SPvE);
3. dat aanvragen om omgevingsvergunning voor dit project De Remise, die passen binnen de randvoorwaarden uit het SPvE De Remise 2012, aan te wijzen als categorieën van gevallen waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen nodig is;
4. dat er geen afzonderlijk milieu-effectrapport (MER) opgesteld hoeft te worden, aangezien uit de uitkomsten van de milieuonderzoeken blijkt dat het plan geen nadelige milieu-effecten heeft op de omgeving;
5. dat het toetsingskader Ruimtelijke Kwaliteit (bijlage 4 SPvE De Remise) in de plaats komt van de welstandscriteria die voor dit gebied zijn opgenomen in de Welstands- en Monumentennota uit 2004.
6. dat er geen exploitatieplan wordt opgesteld, omdat alle kosten, via een anterieure overeenkomst op de ontwikkelaar worden verhaald.

Gedaan in de vergadering van ... ..

De griffier

De voorzitter



Haarlem

Reageren  
antwoord@haarlem.nl

Meer informatie  
www.haarlem.nl

Vragen  
023 – 511 51 15

Gemeente Haarlem • Stadszaken • Ruimtelijk Beleid

# *SPvE De Remise 2012*

*Stedenbouwkundig programma van eisen*



# **STEDENBOUWKUNDIG PROGRAMMA VAN EISEN**

## **DE REMISE**

**2012**

Foto voorkant: **L.J.P.Albers, 1957**

## INHOUDSOPGAVE

<b>1. Inleiding</b> .....	4
1.1 Doel van het Stedenbouwkundig programma van eisen voor de Remise (SPvE De Remise) .....	4
1.2 Waarom een Stedenbouwkundig programma van eisen voor de Remise? .....	4
<b>2. Organisatie &amp; werkwijze</b> .....	5
2.1 Organisatiestructuur .....	5
2.2 Proces .....	5
2.3 Procedure .....	6
<b>3. Kenmerken Connexxionterrein en haar omgeving</b> .....	7
3.1 Plangrenzen .....	7
3.2 De geschiedenis van de remise in vogelvlucht .....	7
3.3 Stedelijke ontwikkeling Leidsebuurt en omgeving .....	8
3.4 Functionele kenmerken van het Connexxionterrein en omgeving .....	9
3.5 Kenmerken bebouwing op het Connexxionterrein en in de omgeving .....	9
3.6 Kenmerken openbaar groen in de omgeving van het Connexxionterrein .....	9
3.7 Kenmerken verkeer, openbaar vervoer en parkeren in de omgeving van het Connexxionterrein	10
3.8 Kenmerken water .....	10
<b>4. Ruimtelijke en programmatische kwaliteit in woonwijk De Remise</b> .....	11
4.1 Inleiding .....	11
4.2 De Remise: naar een toekomstbestendig nieuwe woonwijk .....	11
4.3 Dichtheid en bouwhoogte .....	11
4.4 Beeldkwaliteit en verkaveling .....	12
4.5 Infrastructuur en parkeren .....	12
4.6 Openbare ruimte, groen, spelen en water .....	13
4.7 Energie en Duurzaamheid .....	14
4.8 Programma (functies) .....	15
4.8.1 Wonen .....	15
4.8.2 Maatschappelijke voorzieningen .....	16
4.8.3 Bedrijvigheid .....	16
4.8.4 Commerciële voorzieningen .....	17
4.9 Overige omgevingsaspecten .....	17
4.9.1 Bodem .....	17
4.9.2 Geluid .....	17
4.9.3 Luchtkwaliteit .....	17
4.9.4 Externe veiligheid .....	18
4.9.5 Water .....	18
4.9.6 Flora en Fauna .....	18
4.9.7 Sociale veiligheid .....	18
<b>5 Planning en uitvoerbaarheid</b> .....	18
5.1 Planning .....	18
5.2 Participatie/maatschappelijke uitvoerbaarheid .....	19
5.3 Financiële uitvoerbaarheid .....	19
<b>BIJLAGE 1 Overzicht randvoorwaarden SPvE De Remise 2012</b> .....	20
<b>BIJLAGE 2 Overzicht aanpassingen SPvE 2012 ten opzichte van FSPvE 2007</b> .....	23
<b>BIJLAGE 3 Relevante beleidsuitgangspunten voor De Remise</b> .....	26
<b>BIJLAGE 4 Toetsingskader Ruimtelijke Kwaliteit</b> .....	29
<b>BIJLAGE 5 Begrippenlijst</b> .....	33
<b>BIJLAGE 6 Planning</b> .....	34

**De onderzoeken zijn opgenomen in een aparte onderzoekenbundel**



# 1. Inleiding



Ligging van het gebied in Haarlem	Luchtfoto van het voormalige Connexxionterrein
-----------------------------------	--

## 1.1 Doel van het Stedenbouwkundig programma van eisen voor de Remise (SPvE De Remise)

Doel van dit SpvE De Remise 2012 is de ambitie en kaders voor de herontwikkeling van het Connexxionterrein tot de toekomstbestendige woonwijk De Remise vast te leggen. In juni 2007 heeft de gemeenteraad voor dit gebied het “Functioneel Stedenbouwkundig Programma van Eisen Connexxionterrein” (FSPvE Connexxionterrein) vastgesteld. Door wijzigingen in de omvang van het plangebied en wijzigingen in de functies, zoals het schrappen van de woonwagens, moest het FSPvE uit 2007 worden aangepast en geactualiseerd. Na vaststelling door de gemeenteraad dient dit SPvE De Remise als ruimtelijke onderbouwing en bindend toetsingskader voor de vergunningverlening voor deze nieuwe woonwijk.

## 1.2 Waarom een Stedenbouwkundig programma van eisen voor de Remise?

Een aantal jaren geleden heeft het Connexxionterrein haar functie als remise verloren door de verplaatsing van het vervoersbedrijf Connexxion naar de Waarderpolder. Hierdoor is het terrein van circa drie hectare beschikbaar gekomen, wat voor de gemeente aanleiding is geweest om te gaan onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor het gebied. Het resultaat van dat onderzoek was het hierboven reeds genoemde FSPvE Connexxionterrein uit 2007, waarin de herontwikkeling van dit terrein tot voornamelijk woonwijk is uitgewerkt.

Bij de verkoop van de gronden is het FSPvE uit 2007 door vervoersbedrijf Connexxion opgenomen in de stukken. De gronden zijn in december 2007 gekocht door De Remise-Haarlem BV (zusterbedrijf van Vomar Voordeelmarkt). Preferent De Remise Haarlem B.V. (100% dochter van stichting Pre-Wonen) is er later als tweede grondpartij bijgekomen. Samen vormen deze partijen de Vof De Remise Haarlem. Het architectenbureau Krier-Kohl heeft in opdracht van Vof De Remise Haarlem een stedenbouwkundig ontwerp gemaakt voor het Connexxionterrein: het ‘Masterplan Haarlemsche Remise’ (februari 2008). Dit Masterplan van de ontwikkelaar week sterk af van het in 2007 door de gemeenteraad vastgestelde programma van eisen voor het Connexxionterrein. In nauw overleg tussen ontwikkelaar, gemeente en werkgroep Connexxionterrein is er vervolgens voor gekozen om in projectgroepverband te komen tot een aanpassing/actualisatie van het eerdere FSPvE

Connexxionterrein. Einddoel is een breed gedragen kwaliteitsvisie en toetsingskader met randvoorwaarden voor de ontwikkeling van het Connexxionterrein, welke vervolgens moet leiden tot een toekomstbestendige nieuwe woonwijk in Haarlem “ De Remise” .

### *Leeswijzer*

In hoofdstuk 2 wordt kort ingegaan op het totstandkomingsproces van dit SPvE De Remise. Een beschrijving van het gebied en haar omgeving is opgenomen in hoofdstuk 3. In dat hoofdstuk komt ook de geschiedenis van dit gebied aan de orde. In hoofdstuk 4 wordt het programma voor de nieuwe wijk en de ruimtelijke kwaliteiten en randvoorwaarden beschreven. In hoofdstuk 5 tot slot wordt ingegaan op de participatie en de maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid van dit project. Een overzicht van alle randvoorwaarden per deelonderwerp is opgenomen in bijlage 1. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de aanpassingen en wijzigingen van het SPvE 2012 ten opzichte van FSPvE 2007. Verdere bijlagen bij dit SPvE zijn: relevante beleidsstukken, toetsingskader Ruimtelijke Kwaliteit, een begrippenlijst en de planning van dit project.

Er is voor gekozen de vele onderliggende onderzoeksrapporten in een aparte onderzoekenbundel op te nemen. De papieren versie van deze onderzoekenbundel wordt (in het kader van duurzaamheid en besparing) niet breed verspreid, maar is voor iedereen digitaal raadpleegbaar op onder meer de website van de gemeente [www.haarlem.nl](http://www.haarlem.nl) bij het Bestuurlijk informatiesysteem (BIS) en bij “mijn wijk-west” onder het kopje Remise.

Het betreffen de volgende onderzoeken:

1. Duurzaamheidsprofiel plan De Remise (16 februari 2011)
2. Historisch onderzoek Leidsevaart 396 (bodemonderzoek) (8 maart 2011)
3. Archeologisch onderzoek (mei 2008)
4. Akoestisch onderzoek De Remise (13 mei 2011)
5. Natuurtoets VOF De Remise te Haarlem (28 februari 2011) en aanvullend onderzoek vleermuizen/gierzwaluwen/huismus (september 2011)
6. Watertoets Remise Haarlem (28 maart 2011)
7. Quickscan externe veiligheid Haarlem, De Remise (14 maart 2011)
8. Verschillende verkeerskundige onderzoeken en analyses incl de parkeerbalans (maart 2011; oktober 2011) + een samenvatting verkeerseffecten met kaartmateriaal (25 januari 2012)
9. Luchtkwaliteitonderzoek De Remise Haarlem (8 april 2011)
10. Meetrapport oppervlak Vomar (12 september 2011)

## **2. Organisatie & werkwijze**

### **2.1 Organisatiestructuur**

Voor dit project is de projectgroep Remise samengesteld, bestaande uit Vof De Remise, de werkgroep Connexxionterrein<sup>1</sup> en de gemeente. Van de zijde van de gemeente is voor de begeleiding van dit project een projectmanager en een projectsecretaris aangewezen. Inhoudelijk is de gemeente vertegenwoordigd door een stedenbouwer, planoloog en jurist. Ad hoc schuiven andere disciplines aan, al naar gelang het onderwerp.

Tevens is een stuurgroep Remise ingesteld waarin naast de bestuurlijk - en ambtelijk opdrachtgever (van de zijde van de gemeente), de ontwikkelende partijen en de stadsarchitect zitting hebben.

### **2.2 Proces**

Na de verkoop van het terrein heeft in de zomer van 2008 een startbijeenkomst plaatsgevonden, waarbij de organisatiestructuur conform het amendement 2007-7/28 is vastgesteld. Najaar 2008 en voorjaar 2009 is voortvarend gewerkt aan het uitwerken van het FSPvE 2007 in randvoorwaarden en het opstellen van een nieuw Masterplan. Er hebben drie ontwerp-atelieravonden plaatsgevonden onder

---

<sup>1</sup> Conform amendement 2007-7/28 neemt de “Werkgroep Connexxionterrein” actief deel aan dit project. De werkgroep bestaat uit een (vaste) vertegenwoordiging van buurtbewoners namens de wijkraden Zuid-West en Bosch&Vaart. Deze participatie is tevens conform het coalitieprogramma.

leiding van het stedenbouwkundig/architectenbureau Krier en Kohl, waarbij de gemeente (ambtelijk), de leden van de werkgroep Connexionterrein en een afvaardiging van het NZH-museum van gedachten gewisseld hebben. De Stadsbouwmeester heeft een deel van deze bijeenkomsten als toehoorder bijgewoond. Concepten van het nieuwe Masterplan zijn twee keer voorbesproken in de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK). Het nieuwe plan bleek echter financieel niet haalbaar.

Vervolgens heeft de Vof de Remise in het derde kwartaal 2010 een aangepast plan opgesteld. In de periode november 2010 t/m maart 2011 is dit nieuwe plan in de projectgroep en stuurgroep besproken en aangepast, met als resultaat het ontwerp-SPvE De Remise 2011. Voorafgaande aan behandeling in het college is het ontwerp-SPvE De Remise 2011 op 21 april 2011 gepresenteerd in een Raadsmarkt. Vervolgens is het plan na akkoord van het college gepubliceerd in de Stadskrant en op de website van de gemeente en heeft (o.a. digitaal) ter inzage gelegen vanaf 2 juni 2011 - 15 juli 2011. Op verzoek van enkele raadsfracties is het ontwerpplan op 16 juni 2011 geagendeerd en besproken in de commissie Ontwikkeling.

Op 6 juli 2011 is er in de wijk een informatieavond georganiseerd over het ontwerp-SPvE. Er zijn 17 reacties ontvangen (per mail en per post). Deze zijn verwerkt in de Nota van Beantwoording die bij dit SPvE De Remise is gevoegd. Een aantal reacties heeft geleid tot nader onderzoek en wederom tot aanpassingen in het plan.

### **2.3 Procedure**

Het Connexionterrein ligt binnen het in oktober 2003 door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan Pijlsiaan e.o. Het terrein heeft in het bestemmingsplan de bestemming Bedrijfsdoeleinden (B). Om de herontwikkeling van het terrein naar een woonwijk mogelijk te maken is het opstellen van een nieuw juridisch-planologisch kader noodzakelijk.

Tot voor kort was een nieuw bestemmingsplan vereist om zo'n project te kunnen verwezenlijken. Met de komst van nieuwe wetgeving is dit niet meer vereist en is het mogelijk om een meer flexibele projectplanologie toe te passen en tevens een versnelling van het traject te bereiken, zonder dat belanghebbenden ingeperkt worden in hun rechten. Bij de totstandkoming van het SPvE De Remise zijn alle vereiste (milieu)onderzoeken verricht en is er een actief participatie- en inspraaktraject doorlopen. Uit de verrichte milieuonderzoeken blijkt dat het plan geen nadelige milieu-effecten heeft. Een afzonderlijke milieu-effectrapportage (MER-procedure) is derhalve niet noodzakelijk. Aan de raad wordt verzocht bij de vaststelling van het SPvE De Remise 2012 - gelet op de uitkomsten van de onderzoeken - te besluiten dat er geen afzonderlijk MER-rapport wordt opgesteld.

Nadat het college akkoord is met de verwerking van de ingekomen reacties en de aanpassingen in het SPvE, wordt het plan voorgelegd aan de commissie Ontwikkeling. De indieners van reacties worden uitgenodigd om in die vergadering hun reacties, indien gewenst, mondeling toe te lichten. Daarna wordt het SPvE De Remise ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad<sup>2</sup>.

#### *Vervolgprocedure*

Vergunningaanvragen worden altijd getoetst aan het vigerende bestemmingsplan (in dit geval dus nog aan het bestemmingsplan Pijlsiaan e.o). De vergunningaanvragen voor de nieuwe wijk de Remise passen uiteraard niet binnen dat bestemmingsplan. Op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan afgeweken worden van het bestemmingsplan, maar dan moet de gemeenteraad daarvoor een verklaring van geen bedenkingen afgeven. Deze procedure kost veel tijd, zeker omdat de plannen in het gebied gefaseerd zullen worden uitgevoerd en de noodzakelijke vergunningen daarvoor eveneens gefaseerd aangevraagd zullen worden. Elke keer opnieuw, dus bij elke vergunningaanvraag, zal met een aparte procedure aan de gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen moeten worden gevraagd.

---

<sup>2</sup> Tegen de raadsvaststelling van een stedenbouwkundig programma van eisen is geen beroep mogelijk. Het plan wordt aangemerkt als een beleidsregel waaraan bij vergunningverlening wordt getoetst; beroep is wel mogelijk bij de vergunningverlening waarbij onderhavig SPvE De Remise 2012 dient als ruimtelijke onderbouwing.

Om dit project niet onnodig te vertragen wordt aan de gemeenteraad gevraagd bij de vaststelling van het SPvE de Remise 2012 te besluiten dat alle aanvragen om een omgevingsvergunning die passen binnen de randvoorwaarden van het SPvE De Remise 2012 aangewezen worden als categorieën van gevallen waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen nodig is.

Voor dit project wordt een anterieure overeenkomst afgesloten met de ontwikkelaar waarin onder meer alle gemeentelijke kosten met betrekking tot dit project en de afwenteling van eventuele planschade is vastgelegd. Gelet op deze anterieure overeenkomst wordt aan de raad verzocht bij de vaststelling te besluiten dat er geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

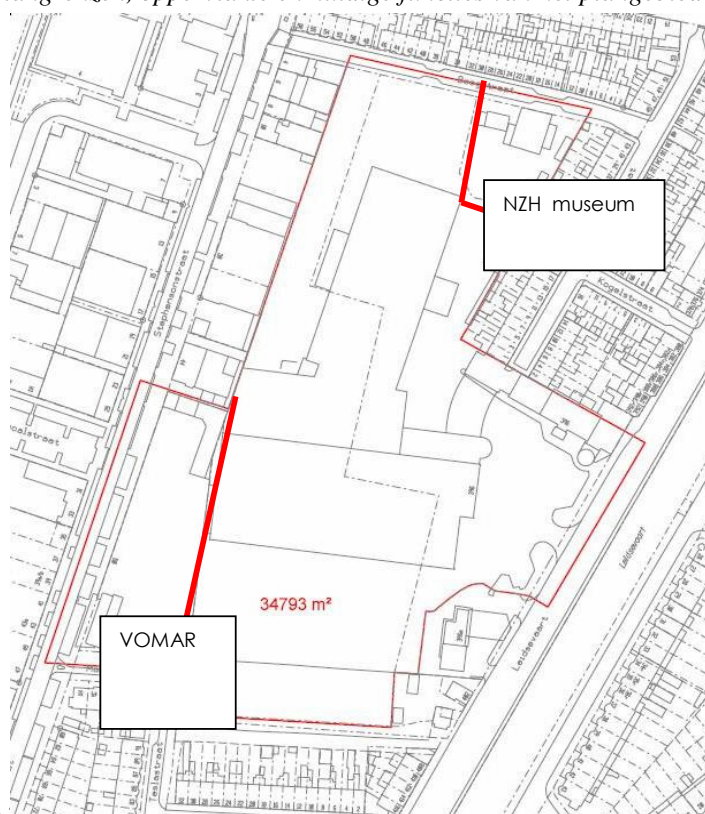
Het vastgestelde SPvE De Remise 2012 voldoet aan de eisen die aan een goede ruimtelijke onderbouwing voor de vergunningverlening<sup>3</sup> worden gesteld en dient als dwingend toetsingskader.

### 3. Kenmerken Connexionterrein en haar omgeving

#### 3.1 Plangrenzen

Het plangebied met een oppervlakte van circa 3,5 ha ligt ingeklemd tussen de bedrijventerrein aan de Stephensonstraat in het westen, een woonwijk in het zuiden (Marconistraat/Teslastraat/Edisonsstraat), een woonwijk in het noorden (Boogstraat/Geweerstraat/Kogelstraat) en de Leidsevaart in het oosten. Het gebied is ten opzichte van het FSPvE uit 2007 uitgebreid met het terrein van het NZH-museum en het Vomar-terrein.

*Plangrenzen, oppervlakte en huidige functies van het plangebied Remise*



#### 3.2 De geschiedenis van de Remise in Haarlem

In 1899 bouwt de Eerste Nederlandse Electriche Tram Maatschappij (ENET) een remise aan de Leidschevaart in Haarlem voor de exploitatie van de spoorlijn Haarlem-Zandvoort. De spoorlijn krijgt

<sup>3</sup> Bij de actualisering van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. (start 2012/2013) wordt het SPvE De Remise 2012 ingebed in het nieuwe bestemmingsplan.

hiermee een route langs de Leidsevaart. De Electricische Spoorweg Maatschappij (ESM) realiseert in 1904 op hetzelfde terrein een remise voor de te openen tramlijn van Haarlem naar Amsterdam. Niet lang daarna neemt ESM de exploitatie van beide lijnen over, waardoor er één lijn van Zandvoort naar Amsterdam ontstaat.

De Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij (NZH) neemt in 1924 de ESM over. De naam NZH doet haar intrede aan de Leidsevaart. De nieuwe kantoor van de NZH wordt in 1931 dwars op de Leidsevaart gebouwd. Vervolgens exploiteert de NZH vanaf 1932 behalve trams ook buslijnen, die na de tweede wereldoorlog steeds meer terrein winnen. Op 31 augustus 1957 rijdt de laatste tram (de Boedapester) zijn laatste rit tussen Zandvoort en Amsterdam. De oude ESM (tram)remise wordt in 1959 gesloopt om in 1960 plaats te maken voor het nieuwe NZH-hoofdkantoor met een nieuwe buswerkplaats. Dit hoofdkantoor wordt in de jaren tachtig voorzien van twee extra verdiepingen.

### *De tramremise aan de Leidsevaart*



De NZH gaat in 1999, samen met drie andere vervoersmaatschappijen, over in Connexxion. Wanneer begin eenentwintigste eeuw wordt besloten om het Connexxionterrein te verlaten voor een terrein in de Waarderpolder, dreigt een geschiedenis van ruim 100 jaar openbaar vervoer te verdwijnen van de Leidsevaart. Als herinnering aan deze oude tijden wordt in dit SPvE De Remise herhuisvesting van het NZH Vervoersmuseum mogelijk gemaakt op een prominente plek aan de Leidsevaart.

### **3.3 Stedelijke ontwikkeling Leidsebuurt en omgeving**

Het gebied tussen de Leidsevaart en Houtvaart was in de jaren twintig van de vorige eeuw nog grotendeels weiland, doorsneden door een laaggelegen spoorbaan en een trambaan, die met een hoog viaduct over de spoorbaan van de Leidsevaart richting Aerdenhout voerde. Door grenswijzigingen in 1927 is het gebied ten zuiden van de Pijlslaan bij de gemeente Haarlem gaan horen.

Systematische woonbebouwing van vóór 1920 was reeds aanwezig bij de hoek Pijlslaan – Leidsevaart (Geweerstraat, Kogelstraat, Boogstraat), ten zuiden van de tramremise van de Elektrisch Spoorweg Maatschappij (ter hoogte van de Edisonstraat) en ten zuiden van St. Bavobasiliek (Schreveliusstraat, Lourens Costerstraat, Adriaan de Jongestraat, Karel van Manderstraat, Ampzingstraat). Ook langs de Leidsevaart verscheen aan het eind van de negentiende eeuw al enige woningbouw. De bebouwing vormt gesloten, langwerpige bouwblokken die zich voegen in de schegvormige ruimte tussen de Leidsevaart en het spoor.

Het gebied ondergaat eind jaren vijftig van de vorige eeuw een ingrijpende wijziging nadat de trambaan werd opgeheven, het tramviaduct werd afgebroken, de spoorbaan vanaf de Pijlslaan naar het station Heemstede werd verhoogd en de Westelijke Randweg werd aangelegd. Dit heeft vanaf 1960 geleid tot de systematische vestiging van middelgrote bedrijven in de omgeving; eerst aan de Stephenson- en Rutherfordstraat, later aan de Grijpensteinweg. Het Connexxionterrein is dan helemaal omringd door bebouwing, met uitzondering van de zijde aan de Leidsevaart.

### **3.4 Functionele kenmerken van het Connexxionterrein en omgeving**

De omgeving van het Connexxionterrein wordt, op de bedrijvigheid aan de Stephensonstraat na, vooral gedomineerd door wonen, al dan niet met een aan huis verbonden beroep.

De bedrijven vormen grofweg een langgerekte cluster langs de oostelijke kant van de sporen (ten westen van het plangebied), en loopt vanaf de Eysinkweg in het noorden via de Stephensonstraat tot aan de kruising Westelijke Randweg met de Leidsevaart. Alleen de maatschappelijke cluster met de Gereformeerde Pelgrimskerk en het kinderdagverblijf (ter hoogte van de rotonde bij de Pijlslaan) en het Einsteinplantsoen vormen korte onderbrekingen van de bedrijvenfunctie langs de strook. Het gaat hierbij met name om kleine tot middelgrote bedrijven met een industriële/ambachtelijke karakter en om groothandel. Verder zijn er langs de Pijlslaan en de Leidsevaart nog enkele bedrijven en enkele kleinschalige commerciële voorzieningen gevestigd. Aan de Stephensonstraat is de Vomar-supermarkt gevestigd.

Het voormalig EKP-terrein aan de Westergracht (ten noordwesten van het plangebied) wordt in de komende jaren herontwikkeld tot een woonwijk met een buurtwinkelcentrum met de mogelijkheid voor maximaal twee nieuwe supermarkten. Hiermee is de maximale ruimte voor supermarkten in de omgeving benut op basis van het distributie planologisch onderzoek (DPO) dat is uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. (vastgesteld in 2003).

### **3.5 Kenmerken bebouwing op het Connexxionterrein en in de omgeving**

De woningen in de directe omgeving van het Connexxionterrein zijn overwegend grondgebonden en hebben een toegestane goothoogte variërend van vier tot negen meter. De woningen met een goothoogte van negen meter zijn voornamelijk langs de Leidsevaart gelegen. Vrijwel alle woningen zijn afgedekt met een kap. Het zijn qua omvang (kleinschalig) en stijl typische arbeiderswoningen van een bepaalde bouwperiode met een achtertuin en soms ook met voortuinen. Regelmatig is meer dan 50% van de achtertuin bebouwd. De woningdichtheid en de hiermee samenhangende bevolkingsdichtheid in de Leidsevaartbuurt is iets lager dan het Haarlemse gemiddelde.

De bedrijfsgebouwen, die zijn geconcentreerd rond het westen van de Stephensonstraat en Grijpensteinweg, hebben een maximaal toegestane goothoogte van 8 meter. Verschillende bedrijfsgebouwen én de Vomar aan de oostzijde van de Stephensonstraat hebben een volgens het bestemmingsplan toegestane goothoogte van respectievelijk 11 meter en 12 meter. De kerk aan het begin van de Stephensonstraat is overwegend 11 meter hoog met als piek het torentje dat 18 meter hoog is. Het hoogste punt op het connexxionterrein is het voormalige Connexxiongebouw, centraal op het Connexxionterrein met een volgens het bestemmingsplan maximaal toegestane goothoogte van 19 meter. De maximaal toegestane bouwhoogte ligt volgens het bestemmingsplan op het Connexxionterrein maximaal 1 meter boven deze goothoogte.

### **3.6 Kenmerken openbaar groen in de omgeving van het Connexxionterrein**

Het gebied wordt getypeerd als een verdichte stedelijke, groenarme woonomgeving met een beperkt aantal voortuinen (Groenstructuurplan; 1991). Ondanks dat deze voortuinen en de straatbomen in sommige straten een redelijk groen straatbeeld opleveren is er een tekort aan openbaar groen en aan ontmoetings- en speelruimte. Hoewel er belangrijke groenvoorzieningen relatief in de nabijheid van

het plangebied te vinden zijn<sup>4</sup>, is de bereikbaarheid door fysieke barrières, zoals de sporen, de Randweg en de Leidsevaart slecht te noemen.

### **3.7 Kenmerken verkeer, openbaar vervoer en parkeren in de omgeving van het Connexionterrein**

#### Autoverkeer<sup>5</sup>

De Westelijke Randweg behoort tot één van de stroomwegen in het Haarlemse weggennet met een bovenregionale functie. De Leidsevaart is aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg type A. De Pijlslaan, de Westergracht en de Ruyterweg zijn aangewezen als gebiedsontsluitingsweg B. Dat wil zeggen dat alle overige wegen in de omgeving van het Connexionterrein erftoegangswegen (30 km/u-regime) zijn. Het zuidelijk deel van de Stephensonstraat, bij de Vomar, is ingericht als eenrichtingsverkeerstraat.

#### Langzaam verkeer

De fietsverbinding naar de andere kant van de Leidsevaart is recentelijk verbeterd door de aanleg van een nieuwe fietsbrug ten zuidoosten van het plangebied. Langs de Leidsevaart zijn deels vrijliggende fietspaden aangelegd.

#### Openbaar vervoer

Er rijden momenteel een aantal buslijnen langs de Leidsevaart met een goede afstand tussen de bushaltes.

#### Parkeren

In de omgeving wordt overwegend langs geparkeerd aan de openbare weg en (half) op de stoep. Veel van de erftoegangswegen hebben een smal wegprofiel waardoor de ruimte krap is. De Vomar supermarkt aan de Stephensonstraat beschikt over een eigen bovengronds parkeerdek. Bezoekers van de Vomar parkeren ook in de Stephensonstraat en in enkele zijwegen van de Stephensonstraat.

### **3.8 Kenmerken water**

De watergangen in de directe omgeving van het plangebied zijn de Leidsevaart en de spoorloten die beiden een noord-zuid oriëntatie hebben. De Leidsevaart maakt onderdeel uit van het Rijnlandse boezemstelsel en heeft een belangrijke waterbergende functie. Daarnaast speelt de Leidsevaart een rol voor waterrecreatie (kleine recreatievaart en regionale kano- en schaatsroute).

Grenzend aan het plangebied is ten noorden van de Edisonstraat een matige open waterverbinding te vinden, die met duikers verbonden is met de Leidsevaart in het oosten en met de spoorloot in het westen.

---

<sup>4</sup> O.a. het Westelijk Tuinbouwgebied, Van Leeuwenhoekpark en Vogeltjesbos met aansluitend de Haarlemmerhout.

<sup>5</sup> Het weggennet is in Haarlem gecategoriseerd om binnen de stad grote stadsleefgebieden te creëren. Dit zijn gebieden waarin geen gebiedsvreemd autoverkeer wordt toegelaten (HVVP; 2003). Onderscheid wordt gemaakt tussen gebiedsontsluitingsweg 70 km/h, gebiedsontsluitingsweg type A, gebiedsontsluitingsweg type B en erftoegangswegen. Een stadsleefgebied bestaat uit een aantal verblijfsgebieden waar maximaal 30km/h gereden mag worden. Het autoverkeer dat de stadsleefgebieden in of uit wil, wordt via ontsluitingswegen type B zo direct mogelijk naar de randen van het gebied geleid. Op de buiten de stadsleefgebieden gelegen wegen van type A wordt het wijkvreemde en doorgaande verkeer afgewikkeld.

## 4. Ruimtelijke en programmatische kwaliteit in woonwijk De Remise

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het gewenste eindbeeld van de nieuwe woonwijk "De Remise". Diverse stukken<sup>6</sup> vormen tezamen de basis voor de beschrijving van de ruimtelijke - en programmatische kwaliteit.

Per deelonderwerp zijn in dit hoofdstuk de randvoorwaarden uitgewerkt waaraan de uiteindelijke vergunningaanvragen later, dus bij de vergunningverlening, zullen worden getoetst. Een overzicht van alle randvoorwaarden per deelonderwerp is opgenomen in bijlage 1 bij dit SPvE De Remise 2012.

### 4.2 De Remise: naar een toekomstbestendig nieuwe woonwijk

De Remise is een overwegend autovrije woonwijk, waar wonen maar ook andere functies een plek hebben. Naast ongeveer 220 woningen komt er onder meer een supermarkt en een gezondheidscentrum. Ook is horeca toegestaan. De woonwijk krijgt hiermee een wat gemengd karakter. De woonwijk krijgt een plein als hart van de buurt. Dit plein wordt deels groen ingericht. Aan het plein is onder andere ook de supermarkt gevestigd. Daarnaast is er een nieuwe icoon in Haarlem bijgekomen, namelijk het Remisegebouw met daarin onder meer het NZH-museum<sup>7</sup>. Dit gebouw krijgt een prominente plek aan de Leidsevaart. Het Remisegebouw is hiermee het gezicht van de nieuwe woonwijk.

Er wordt in de Remise voldoende ruimte gegeven aan kwalitatief hoogwaardig openbaar groen verspreid over het gebied, dat tezamen met de voor- en geveltuinen ervoor zorgt dat de wijk een aangename en groene uitstraling heeft. Ook de binnentuinen leveren daar uiteraard een belangrijke bijdrage aan. Het is een gebied waar men prettig woont en prettig verblijft.

Voor de Remise is hoog ingezet op het gebied van ruimtelijke en programmatische kwaliteit, waar duurzaamheid een integraal onderdeel van uitmaakt. Naast de aantrekkelijke woningen is de openbare ruimte zorgvuldig ingericht en zijn de voorzieningen op loopafstand te bereiken.

### 4.3 Dichtheid en bouwhoogte

De bebouwingsdichtheid van de wijk is hoger dan die van de omgeving. Stedenbouwkundig is dit acceptabel vanwege onder meer de kwaliteit van het stedenbouwkundige plan.

Langs de randen van het gebied krijgt de nieuwbouw op veel plaatsen een goothoogte van maximaal 6 meter, welke aansluit bij de bebouwingmogelijkheden in de omliggende bestaande woonstraten. Zo mogen de huizen aan de Boogstraat volgens het bestemmingsplan een goothoogte hebben van maximaal 6 meter en de huizen aan de Geweerstraat een goothoogte van maximaal 7 meter. Ook bij de huizen aan de Edisonstraat en de Marconistraat is op basis van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. een goothoogte van maximaal 6 meter toegestaan. Boven deze goothoogte is op basis van het bestemmingsplan Pijlslaan een kap toegestaan tot maximaal 4 meter boven goothoogte.

---

<sup>6</sup> Het FSPvE 2007 met de aanpassingen/actualisering, de stedenbouwkundige plannen (Krier&Kohl), het actueel gemeentelijk beleid en het Coalitieakkoord 2010-2014 (bijlage 3), de milieu- en omgevingsaspecten en de bestaande situatie zoals verwoord in Hoofdstuk 3 van dit SPvE de Remise 2012 .

<sup>7</sup>Uitgangspunt is dat het NZH-museum ondergebracht wordt in het nieuwe Museumgebouw aan de Leidsevaart. De maximale bouwhoogte is hierop afgestemd. Op het moment dat de aanvraag om omgevingsvergunning (bouwaanvraag) voor het remisegebouw met museum wordt ingediend moet er een haalbaarheidsstudie liggen, waaruit blijkt dat het gebruik als bovenwijkse voorziening, zoals het NZH museum, voor zeker 10 jaar is gegarandeerd. Kan die garantie op dat moment onvoldoende aannemelijk worden gemaakt, dan is alleen een gebouw mogelijk zonder museum en met een maximale bouwhoogte van 15 meter (het grondvlak blijft gelijk).



De nieuwe woningen worden in principe afgedekt met een kap, waarmee een bouwhoogte ontstaat van circa 10 meter (goothoogte 6 meter). In het geval van een gewenst architectonische verbijzondering of bij het breken van bouwblokken kan worden afgezien van een kap. Meer naar het centrum van de wijk (rond het plein) en langs de Stephensonstraat is hogere bebouwing mogelijk. Het Remisegebouw aan de Leidsevaart vormt een hoogteaccent in het gebied.<sup>8</sup>

#### **4.4 Beeldkwaliteit en verkaveling**

De Remise is een gevarieerde, kleinschalige wijk. Voor de gewenste beeldkwaliteit van De Remise is een toetsingskader Ruimtelijke Kwaliteit samengesteld. Dit toetsingskader is opgenomen in bijlage 4, behorende bij dit SPvE De Remise 2012.

De wijk is opgebouwd uit veelal gesloten bouwblokken en solitaire bouwvolumes. Samen vormen zij de wanden van smalle straten en de wanden van het centrale buurtplein. De bouwblokken worden schegvormig, zoals in omliggende buurten. De bebouwing langs de straten bestaat voornamelijk uit grondgebonden woningen. De woningen en de inrichting geven de straten een informeel woonkarakter. Mede vanwege de voor- en geveltuinen en de intieme sfeer van de smalle straten verloopt de grens tussen privé en openbaar zeer geleidelijk. Op bijzondere plekken komen in totaal drie gebouwen met een grotere schaal. In elk van de gebouwen zit onder in een bijzondere functie, zoals bijvoorbeeld een supermarkt, een museum, of een GOED. De gebouwen zijn duidelijk te zien als een object. Deze bijzondere gebouwen hebben elk een opvallende uitstraling naar de openbare ruimte. Zij liggen aan het plein en versterken met hun aanwezigheid het formelere karakter van deze nieuwe plek in de buurt.

Het stratenpatroon is zo gekozen dat er waar mogelijk aangesloten is op bestaande straten. In het gebied komen geen doodlopende straten. De bouwblokken hebben voldoende diepte voor eventuele functieveranderingen in de toekomst.

Langs alle gevels zijn inpandig buitenruimtes mogelijk, deze steken niet voorbij de rooilijn, met uitzondering van buitenruimtes die bijdragen aan de vormgeving van het gebouw en bij gebouwen rond het plein. Buitenruimtes mogen hier vanaf een hoogte van 6 meter maximaal 1 meter buiten het volume steken. Het ontwerp van de balkons mag geen afbreuk doen aan de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit.

De rooilijn van het Remisegebouw aan de Leidsevaart ligt terug ten opzichte van de bestaande rooilijn aan de rest van de Leidsevaart. Hiermee wordt aangesloten bij de situering van ander iconische gebouwen die zijn gelegen aan de Leidsevaart zoals de Volksuniversiteit Haarlem, de St. Bavokerk en de nieuwe schouwburg.

#### **4.5 Infrastructuur en parkeren**

De woonwijk De Remise wordt, zoals al eerder is aangegeven, een hoofdzakelijk autovrij en aangenaam woongebied met ruimte voor de fietser en voetganger. De nieuwe wijk is vanuit alle richtingen ontsloten voor langzaam verkeer.

Op de parkeerplaatsen bij het museumgebouw en die in het verlengde deel van de Geweerstraat na, vindt al het parkeren plaats in de grote nieuwe parkeergarage die onder de GOED, de Vomar en het plein wordt gerealiseerd. De toegang van deze parkeergarage komt aan de Stephensonstraat. Tevens komen er, net als nu het geval is, weer parkeerplaatsen op de nieuwe Vomar, mede ten behoeve van bezoekers van de Vomar en de nieuwe speciaalzaken en van de wijk. Extra aandacht moet worden besteed aan de ontmoeting tussen het openbare parkeerdek en de achterzijde van de appartementen die boven de Vomar zijn gesitueerd. Voor bezoekers van o.m. de Vomar blijft het daarnaast, net als nu het geval is, mogelijk om in de Stephensonstraat en in enkele zijstraten van de Stephensonstraat te parkeren. De oppervlakte van de Vomar neemt niet toe; extra supermarkt-parkeerplaatsen zijn derhalve niet nodig. De bevoorrading van de Vomar loopt net als nu via de Stephensonstraat en de expeditie vindt inpandig plaats.

---

<sup>8</sup> De maximaal toegestane goot- en bouwhoogtes en de verschillende functies zijn opgenomen op de plankaart die bij dit SPvE De Remise 2012 behoort. De kaart dient mede als toetsingskader bij de vergunningverlening.

Het aantal vereiste parkeerplaatsen in het gebied wordt berekend conform de parkeernorm die geldt ten tijde van het indienen van de vergunningaanvragen. Het parkeren voor alle nieuwe functies in de wijk wordt opgelost binnen het plangebied (zie ook de parkeerbalans in de onderzoekenbundel). Per woning wordt gekoppeld een parkeerplaats verkocht.

De huidige doodlopende Geweerstraat wordt geopend voor eenrichtingsverkeer (Leidsevaart - Kogelstraat – Geweerstraat - Leidsevaart. Voetgangers en fietsers kunnen gebruik maken van deze nieuwe route en tevens volgt hieruit een logische verkeersafwikkeling van de Kogel- en Geweerstraat. Nu moeten bewoners uit deze straten hun auto's nog keren in deze smalle straten om de wijk te kunnen verlaten (of achteruit rijden).

Alle nieuwe wegen in het gebied zullen worden ingericht als woonstraat met een inrichting conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig (CROW, Deel I uit 1997, Deel II uit 2000). Er is een duidelijk onderscheid tussen verblijven in het gebied en verplaatsen.

Bij de verdere uitwerking wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de locaties van de ondergrondse afvalcontainers en met de rijcurve (zodat onder meer hulpdiensten overal kunnen komen en de vuilniswagens de afvalcontainers kunnen bereiken). In het Programma van eisen Openbare Ruimte wordt dit verder uitgewerkt (zie ook 4.6).

Omdat de woningen een berging krijgen is het niet noodzakelijk fietsparkeervoorzieningen op straat aan te leggen. Bij de supermarkt, winkels, museum en GOED komen fietsparkeervoorzieningen conform de CROW-norm.

#### **4.6 Openbare ruimte, groen, spelen en water**

Om een aantrekkelijke woonomgeving te creëren wordt in het gebied ruim 7250 m<sup>2</sup> particulier groen ten behoeve van de gevel- en binnentuinen aangelegd. Verder wordt ruim 1300 m<sup>2</sup> openbaar groen aangelegd, onder andere op een deel van het centrale plein en achter het benzinstation. Daarbij komen er bomen in de straten. Waar je ook staat in de wijk, je hebt altijd zicht op essentieel groen (bijvoorbeeld bomen en geveltuinen). Omgerekend komt er per woning circa 40m<sup>2</sup> groen. Het groen op het parkeerdek van de Vomar is niet meegenomen in deze berekening. Bestaande (duurzame) bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd. Ze worden tijdens de bouw beschermd tegen beschadiging (kruin, de stam, wortels en de omringende grond). Indien handhaven niet mogelijk is worden de bomen herplant. Circa 900 m<sup>2</sup> van het gebied wordt ingericht als speelvoorziening, al dan niet in combinatie met de groenvoorzieningen. Verder biedt de autovrije inrichting van het gebied veel speelmogelijkheden.

De waterhuishouding in het gebied wordt verbeterd, aangezien de huidige verharding deels wordt vervangen door tuinen en groen. Alle verharde oppervlakken worden afgekoppeld. Uitgangspunt is de aanleg van een gescheiden rioolsysteem.

De maatvoering van het plein komt overeen met de grootte van de Botermarkt. De horeca aan het plein kan gebruik maken van het plein ten behoeve van terrassen.

In het Programma van eisen Openbare Ruimte worden hiervoor nadere eisen opgenomen.<sup>9</sup> De volgende zaken komen als randvoorwaarde in ieder geval terug in het Programma van eisen Openbare Ruimte De Remise.

---

<sup>9</sup> Evenals bij het opstellen van een bestemmingsplan worden ook in dit SpvE De Remise geen bepalingen opgenomen die betrekking hebben op de feitelijke inrichting van straten, de exacte locaties voor afvalinzameling, de plekken voor groen etc. Het plan laat de functies toe, maar zegt niet hoe en waar die uiteindelijk feitelijk worden uitgevoerd. Dat aspect wordt uitgewerkt in het programma van eisen openbare ruimte (PvE). Er is inmiddels een voorontwerp PvE Openbare ruimte voor dit gebied opgesteld.

- *Maatvoering/profielen van de wegen*
  - straat met voor- of geveltuin : profiel minimaal 9,0 meter (voor- of geveltuinen maximaal 1 meter);
  - straat zonder voor- of geveltuin : profiel minimaal 8,5 meter
- *Bezoekersparkeren*
  - bezoekers van de Vomar, winkels en GOED parkeren op de Vomar of in zijstraten bedrijventerrein (zoals nu ook al gebeurt);
  - overige bezoekers: op de Vomar en in zijstraten van het bedrijventerrein. Het parkeerdek van de Vomar ligt circa 200 meter van alle nieuwbouw en is daarmee beloopbaar;
  - bezoekersparkeren museum: 10 openbare parkeerplaatsen op straat;
  - fietsparkeren volgens Crow-norm.
- *Eenrichtingsverkeer Stephensonstraat*  
Grens van de plek waar nu eenrichtingsverkeer begint wordt teruggelegd tot hoek Marconistraat-Stephensonstraat om de verkeersveiligheid bij de Vomar te verbeteren.
- *Speelvoorzieningen*  
Nadere ideeën worden uitgewerkt in nauwe samenwerking met de werkgroep Connexxionterrein.
- *Afvalinzameling*  
Per 30-60 huishoudens komt één ondergrondse afvalcontainer (ruimtereservering 2x2 meter; afstand tot gevel minimaal 3 meter).
- *Bochtstralen/rijcurve*
  - de straten (bochten) in het plangebied voldoen aan de eisen die gesteld worden aan bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten (o.a. toegankelijk voor brandweerwagens);
  - de straten voldoen aan de eisen die gesteld worden aan de bereikbaarheid van de vuilniswagens. Deze moeten een doorgaande route kunnen rijden (dus zonder te keren) naar de ondergrondse afvalcontainers.
  - de woningen in het hele gebied zijn bereikbaar voor incidentele zaken zoals verhuishwagens en dergelijke.

#### **4.7 Energie en Duurzaamheid**

In het SpvE de Remise wordt op de volgende punten aandacht besteed aan duurzaamheid:

- ontwikkelaar en gemeente hebben meegedaan aan de testfase GPR stedenbouw. Dit is een systeem dat de duurzaamheid van een stedenbouwkundig plan test;
- in het op dit moment geheel verharde terrein van de Remise wordt een plein deels groen aangelegd en komen er op veel plekken privé-tuinen en geveltuinen. Hiermee wordt het aandeel onverhard oppervlak aanzienlijk uitgebreid;
- 100% van het regenwater wordt afgekoppeld indien dit technisch mogelijk is. In ieder geval is sprake van een gescheiden systeem.

Ten behoeve van het project heeft zoals gezegd een nadere toets plaatsgevonden naar de duurzaamheid van de plannen. Dit onderzoek heeft geresulteerd in het rapport “Duurzaamheidsprofiel plan De Remise”. Dit rapport is opgenomen in de aparte onderzoekenbundel.

De vertaling van de plangegevens en de stedenbouwkundige keuzen van het plan De Remise naar een duurzaamheidsprofiel in GPR Stedenbouw toont aan dat voldoende aandacht is besteed aan duurzaamheid. Dat wordt met name zichtbaar op het thema gebruikskwaliteit: hier wordt een vier sterrenkwaliteit gerealiseerd.

De themascores liggen op drie thema's net boven de 7, op gebruikskwaliteit wordt een 9,1 gehaald. Het thema milieu blijft onder de 7, met name door het ontbreken van een waterstructuur.

Naar aanleiding van de wens van de gemeente om van de Remise een extra duurzame wijk te maken heeft de ontwikkelaar de volgende punten toegevoegd aan het reeds opgenomen duurzaamheidspakket:

#### Energie

- De dakconstructie wordt sterk genoeg gemaakt om (in de toekomst) zonnecellen of een zonneboiler op het dak te kunnen plaatsen (bij 80% van de daken).
- Bij de verkoop worden zonnecellen, zonneboiler en extra isolatie als optie meegenomen.

#### Water en groen

- De straten worden groener gemaakt door het plaatsen van meer heggen, voor/geveltuinen en bomen dan in de oorspronkelijke plannen was bedacht.
- Gevelbeplanting wordt opgenomen in het architectonisch ontwerp.

### **4.8 Programma (functies)**

Het gebied wordt in hoofdzaak een woongebied. Beroepsuitoefening aan huis is toegestaan, mits ondergeschikt aan de woonfunctie. Daarnaast komen er maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De bestaande bedrijvenbestemming aan de Stephensonstraat blijft gehandhaafd; er komen naast de grondgebonden woningen, appartementen boven de GOED, boven de Vomar en in het Remisegebouw.

Publieksaantrekkelijke niet-woonfuncties krijgen hun ingang aan het plein en/of Stephensonstraat en/of Leidsevaart.

#### **4.8.1 Wonen**

##### *Achtergronden/uitgangspunten*

- In het FSPvE Connexxionterrein 2007 was 30% sociale woningbouw voorzien. Ook nu is uitgangspunt dat 30% van het totaal aantal woningen in De Remise als sociale woning wordt gerealiseerd. Dit kunnen zowel koop- als huurwoningen zijn. Kanttekening bij deze afspraak is dat als tijdens de totstandkoming van de nieuwe woonvisie blijkt dat de totale hoeveelheid sociale woningen in de gemeente de behoefte in de gemeente dekt gedurende de periode waarover deze woonvisie geldt, dat binnen het project kan worden afgeweken van de 30%-eis.
- Het voorziene prijsniveau van de sociale koopwoningen in het plan ligt rond de € 200.000,-. Het voorziene prijsniveau voor de overige koopwoningen ligt op circa € 250.000,- en hoger. Dit is hoger dan de gemiddelde taxatiewaarde van de woningen in de Leidsevaartbuurt en brengt dus differentiatie in het al aanwezige woningaanbod. Niet alleen in prijs, maar ook in een betere kwaliteit (o.a. grootte en wooncomfort). De bouw van deze woningen zal een positief effect hebben op de bestaande voorraad en de investeringsbereidheid hierin. Door het toevoegen van kwalitatief betere woningen dan in de buurt aanwezig zijn, kan doorstroming bewerkstelligd worden. Daarnaast worden bestaande bewoners hierdoor gestimuleerd om in hun woningen te investeren. De Leidsevaartbuurt wordt door PréWonen gezien als een vitale en gewilde wijk (vgl. Leefbaarheidmonitor).
- Het huidige aandeel huurwoningen in de Leidsevaartbuurt bedraagt 35%<sup>10</sup> van het totaal aantal woningen. Om doorstroming voor elkaar te krijgen, zou een deel van de appartementen ook in de middeldure en dure huursector gerealiseerd moeten worden. Uit het woonwensenonderzoek uit 2009 blijkt dat ouderen graag huren en tevens voor kwaliteit kiezen.

Voor de (financiële) haalbaarheid van het plan is het noodzakelijk dat er voor de ontwikkelaar vrijheid is het aanbod op de markt vraag af te stemmen. Vooral nog is het de bedoeling om naast het sociale segment ook woningen in een middeldure en hoger prijssegment in te zetten.

---

<sup>10</sup> Bron: Jaarstatistiek Haarlem 2010

#### **4.8.2 Maatschappelijke voorzieningen**

Aan de Leidsevaart wordt het NZH-museum ondergebracht in het solitaire markante Remisegebouw op een zichtlocatie<sup>11</sup>. Het museum heeft een toegang aan het plein en een duidelijk gezicht en voorkant aan de Leidsevaart. Het is de bedoeling dat de oude trams het plein op kunnen rijden.

Aan de Stephensonstraat komt een gezondheidscentrum onder een dak (een GOED). In het GOED kan onder meer een Zorgsteunpunt en een Centrum voor Jeugd en Gezin worden ondergebracht. Ook is een fysiotherapiepraktijk, een kinderdagverblijf en de vestiging van een apotheek mogelijk.

Boven het GOED zijn appartementen voorzien. Aandachtspunt hier is het mogelijke railverkeerslawaaï op deze woningen als gevolg van het spoor Haarlem-Leiden. Uit nader geluidonderzoek moet blijken of hier aanvullende geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn. Zowel het museum als het GOED krijgen een gemengde bestemming, om ook bijvoorbeeld de vestiging van een fitnesscentrum open te houden.

#### **4.8.3 Bedrijvigheid**

De bestaande bedrijven aan de Stephensonstraat maken geen deel uit van het plangebied.

Uitgangspunt is evenwel dat deze bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt door de komst van de nieuwe wijk. De bestaande bedrijfsfuncties langs de Stephensonstraat leveren ‘milieutechnisch’ gezien, geen beperkingen op voor de plannen om aan de achterzijde van deze bedrijven woningen te realiseren.

Het ruimtelijk beleid biedt beleidsvrijheid voor maatwerk daar waar het gaat om het mogelijk maken van woningen in de nabijheid van bedrijven. Uitgangspunt is dat een goed woon- en leefmilieu wordt gegarandeerd.

Langs de Stephensonstraat zijn volgens het vigerende bestemmingsplan, bedrijven toegestaan tot en met maximaal categorie 3 van de zoneringslijst die hoort bij het bestemmingsplan Pijlslaan e.o.. Van de bedrijven aan de Stephensonstraat, die met hun rug grenzen aan het plangebied (de “even” nummers) valt één bedrijf binnen een hogere categorie, namelijk de verfgroothandel op nummer 44. Volgens de zoneringslijst vallen groothandels in verf formeel binnen categorie 4. Dat een groothandel in verf in een hogere milieucategorie is ondergebracht heeft te maken met de wijze van opslag. Dit bedrijf levert volgens de milieu-afdeling van de gemeente, milieutechnisch gezien echter geen enkel probleem op. Het bedrijf kan worden aangemerkt als een lagere milieucategorie die geen beperkingen oplevert voor de voorgenomen woningbouw.

In de overige – even - panden zijn bedrijven gevestigd met een lagere milieucategorie. De bedrijven aan de overzijde (dus de oneven kant) vormen eveneens geen belemmering voor de voorgenomen woningbouw. Indien er sprake zou zijn van een beperking in de uitbreidingsmogelijkheden van deze bedrijven, komt de eventueel daaruit voortvloeiende planschade, ten laste van de ontwikkelaar (dit aspect wordt meegenomen in de anterieure overeenkomst).

De benzinepomp met wasstraat aan de Leidsevaart valt binnen milieucategorie 2 en levert geen beperkingen op voor de voorgenomen woningbouw.

Het vigerende bestemmingsplan Pijlslaan e.o. staat dienstwoningen toe bij de bedrijven aan de Stephensonstraat.

Voor wat betreft de nieuwe woningen geldt, dat binnen de woonfunctie beroepsuitoefening aan huis is toegestaan, mits ondergeschikt aan de woonfunctie.

---

<sup>11</sup> Uitgangspunt is dat het NZH-museum ondergebracht wordt in het nieuwe Museumgebouw aan de Leidsevaart. De maximale bouwhoogte (zie plankkaart) is hierop afgestemd. Op het moment dat de aanvraag om omgevingsvergunning (bouwaanvraag) voor het remisegebouw met museum wordt ingediend moet er een haalbaarheidsstudie liggen, waaruit blijkt dat het gebruik als bovenwijkse voorziening, zoals het NZH museum, voor zeker 10 jaar is gegarandeerd. Kan die garantie op dat moment onvoldoende aannemelijk worden gemaakt, dan is alleen een gebouw mogelijk zonder bovenwijkse voorziening en met een maximale bouwhoogte van 15 meter (het grondvlak blijft gelijk).

#### **4.8.4 Commerciële voorzieningen**

De bestaande Vomar wordt verbouwd en deels verplaatst. De ingang blijft aan de Stephensonstraat en er komt mogelijk een ingang aan het plein. Het toegestane winkelvloeroppervlak is maximaal 2.627 m<sup>2</sup>, overeenkomstig het meetrapport van Interim Bouwconsult dd 12 september 2011 (zie onderzoekenbundel).

Ter ondersteuning van de supermarkt is 500m<sup>2</sup> aanvullende detailhandel toegestaan ten behoeve van speciaalzaken, zoals een drogisterij. Deze extra detailhandelmeters mogen niet worden toegevoegd aan de supermarktmeters. Aan het plein kan horeca komen (maximaal horecacategorie 2), zoals een restaurant of een café. Deze vorm van horeca is ook mogelijk bij het museum. Op het plein zijn terrassen mogelijk.

De commerciële voorzieningen hebben een toegang aan het plein en/of aan de Stephensonstraat en/of Leidsevaart.

#### **4.9 Overige omgevingsaspecten**

##### **4.9.1 Bodem**

De bodem van een deel van het plangebied is verontreinigd. Een goedgekeurd bodemsaneringsplan wordt meegenomen in de verdere planontwikkeling.

##### **4.9.2 Geluid**

###### **Wegverkeerslawaai**

Onderzocht is of wegverkeerintensiteiten op de Leidsevaart, Stephensonstraat, Pijlslaan en N208 en de daarbij behorende geluidbelasting binnen voorkeursgrenswaarden blijven. Geconstateerd is dat in een aantal gevallen de voorkeursgrenswaarden worden overschreden. In die gevallen moet er, naast maatregelen zoals geluidluwe gevels, ten behoeve van de nieuwbouw, ook de ontheffingsprocedure hogere waarden doorlopen worden. Deze hogere-waarden procedure wordt meegenomen bij de vergunningverlening.

###### **Spoorweglawaai**

Het Connexionsterrein ligt op betrekkelijk korte afstand van de spoorlijn Haarlem-Leiden. Het gebied wordt deels afgeschermd door de bedrijfsbebouwing langs de Stephensonstraat. Onderzocht is wat de geluidbelasting als gevolg van railverkeerslawaai is op de voorgenomen appartementen boven de GOED, op de eventuele woonbebouwing boven de Vomar en in het plangebied zelf. Geconstateerd is dat in een aantal gevallen de voorkeursgrenswaarden worden overschreden.

Daar waar sprake is van een overschrijding moet, naast maatregelen zoals geluidluwe gevels ten behoeve van de nieuwbouw, ook de ontheffingsprocedure hogere waarden doorlopen worden. Deze hogere-waarden procedure wordt meegenomen bij de vergunningverlening.

De geconstateerde geluidwaarden weg- en spoorweglawaai vormen geen belemmering voor de verdere planontwikkeling.

Het akoestisch onderzoek De Remise Haarlem is opgenomen in de aparte onderzoekenbundel.

##### **4.9.3 Luchtkwaliteit**

In het kader van de Wet luchtkwaliteit is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd om de inpasbaarheid van het plan te bepalen. Uit het onderzoek blijkt dat in de nieuwe situatie de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden. Verder blijkt dat de bijdrage van het plan aan de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> zeker minder bedraagt dan 1,2 µg/m<sup>3</sup> en daarom niet in “betekende mate” is. Dit betekent dat het plan vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is.

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit is opgenomen in de aparte onderzoekenbundel.

#### **4.9.4 Externe veiligheid**

In de omgeving van het plangebied zijn geen bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid milieubeheer (Bevi) vallen, ook liggen er geen (grote) gasleidingen. Er vindt in het gebied geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Er heeft in maart 2011 een quickscan naar de externe veiligheid op het remiseterrein plaatsgevonden. Geconcludeerd is dat alle risicobronnen op een zodanige afstand van het plangebied liggen dat deze, conform de wet- en regelgeving met betrekking tot externe veiligheid, niet nader onderzocht hoeven te worden. De externe veiligheid vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

Deze quickscan is opgenomen in de aparte onderzoekenbundel.

#### **4.9.5 Water**

Uitgangspunt bij nieuwe ruimtelijke plannen is dat voorkomen moet worden dat door intensivering van bebouwing en verharding, de waterhuishoudkundige situatie in een gebied verslechtert. Als extra verharding wordt toegevoegd moet dit derhalve worden gecompenseerd door het toevoegen van water. Het Connexxionterrein is momenteel vrijwel geheel verhard. Watercompensatie is derhalve niet noodzakelijk. De waterhuishoudkundige situatie in het gebied wordt in feite enorm verbeterd door het verwijderen van de verharding ten behoeve van de bouw van de grondgebonden woningen met tuinen en de aanleg van groen in de straten. Daarbij wordt het verhard oppervlak afgekoppeld.

In maart 2011 heeft onderzoeksbureau Tauw een Watertoets Remise Haarlem uitgevoerd. De resultaten en aanbevelingen worden meegenomen in de verdere planontwikkeling. Deze watertoets waarborgt dat waterhuishoudkundige aspecten in een vroegtijdig stadium worden onderzocht en de uitkomsten van de watertoets meegenomen worden in het verdere proces. Het rapport is opgenomen in de aparte onderzoekenbundel.

#### **4.9.6 Flora en Fauna**

Ten behoeve van deze ontwikkeling is begin 2011 een onderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna in het plangebied. De resultaten zijn opgenomen in het rapport “Natuurtoets VOF De Remise te Haarlem” (zie onderzoekenbundel). Uit dit onderzoek blijkt dat er in het gebied mogelijk vleermuizen, gierzwaluwen en huismussen voorkomen. Tevens is er kans dat er broedvogels nestelen in het broedseizoen. Uit nader onderzoek, verricht in de maanden april tot en met september 2011 blijkt dat er in het gebied geen verblijfplaatsen van gierzwaluw of huismus aanwezig zijn. Ook zijn er geen verblijfplaatsen, foerageergebieden of vliegroutes van vleermuizen geconstateerd. Door de gewenste ontwikkeling wordt de Flora- en faunawet niet overtreden. De Flora- en faunawetgeving vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

De rapporten zijn opgenomen in de aparte onderzoekenbundel.

#### **4.9.7 Sociale veiligheid**

Bij de herinrichting van dit gebied moet worden voldaan aan een aantal eisen op het gebied van veiligheid, zoals die binnen de gemeente Haarlem worden gehanteerd. Hierbij spelen de fysieke veiligheid en de sociale veiligheid beide een rol. Enerzijds is er de fysieke component; deze ligt vast in wetgeving. Anderzijds is er de sociale veiligheid, dus dat mensen zich prettig en veilig in hun woonomgeving voelen. Op gebouwniveau wordt in ieder geval voldaan aan het politiekeurmerk.

## **5 Planning en uitvoerbaarheid**

### **5.1 Planning**

De planning voor dit project is opgenomen in bijlage 6 bij dit SPvE De Remise 2012.

## **5.2 Participatie/maatschappelijke uitvoerbaarheid**

Het SPvE De Remise 2012 heeft een uitgebreid participatieproces doorlopen. Nadat door de samenwerkende partijen was geconstateerd dat het vastgestelde FSPvE connexxionterrein uit 2007 op bepaalde onderdelen aangepast en nader uitgewerkt moest worden zijn aanvullende randvoorwaarden opgesteld<sup>12</sup>. In hoofdstuk 2.2 is reeds ingegaan op het proces. Bij het proces is de werkgroep Connexxionterrein zeer nauw betrokken geweest. De werkgroep maakte deel uit van de projectgroep. De inbreng van deze actieve werkgroep heeft geleid tot diverse aanpassingen en concrete verbeteringen in het plan. De werkgroep heeft de buurt lopende het proces geïnformeerd en regelmatig geraadpleegd over de voorgenomen plannen. Ook heeft de ontwikkelaar een aantal keren met buurtbewoners overleggen gevoerd over de plannen.

Het ontwerp SPvE is gepubliceerd en heeft 6 weken ter inzage gelegen (020611 – 150711). Op 6 juli 2011 is in de wijk een informatieavond georganiseerd. Deze is druk bezocht. Onder meer naar aanleiding van de reacties die zijn ontvangen op het ontwerpplan is nader onderzoek verricht naar mogelijke oplossingen. In een aantal gevallen heeft dit geleid tot aanpassingen en veranderingen in het plan.

Met de raadsvaststelling van het SPvE ligt de basis van het plan vast. Het SPvE De Remise 2012 wordt aangemerkt als een beleidsregel, waaraan de vergunningaanvragen worden getoetst. De werkgroep Connexxionterrein wordt ook in het vervolgproces weer nauw betrokken.

## **5.3 Financiële uitvoerbaarheid**

De kosten voor de bouw van de nieuwe wijk De Remise komen ten laste van de ontwikkelaar. Ook de gemeentelijke kosten (bovenwijkse voorzieningen, plankosten etc. ) komen ten laste van de ontwikkelaar en zijn vastgelegd in een anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar.

---

<sup>12</sup> Een overzicht van alle randvoorwaarden is opgenomen in bijlage 1. In bijlage 2 zijn FSPvE 2007 naast SPvE 2012 gelegd, zodat in een oogopslag de wijzigingen en aanpassingen zichtbaar zijn.



## **BIJLAGE 1 Overzicht randvoorwaarden SPvE De Remise 2012**

### **(per deelonderwerp)**

#### **A. Dichtheid en bouwhoogte (4.3)**

##### **Randvoorwaarden:**

1. FSI: max 1.16.
2. Maximaal toegestane goot- en bouwhoogtes: zie plankaart.
3. Het Remisegebouw heeft een voetprint van 800 m<sup>2</sup>. De goot- en bouwhoogtes (met en zonder museum/bovenwijkse voorziening): zie plankaart
4. Kappen hebben maximale hoek van 70 graden, met uitzondering van de kappen van de nieuwbouw aan de Boogstraat; deze hebben een maximale hoek van 60 graden.
5. In verband met de flexibiliteit in het plan is de 10% vrijstellingsregeling, die gebruikelijk is bij bestemmingsplannen ( 10% afwijken van de opgenomen maten is gemotiveerd mogelijk), ook van toepassing op dit SPvE De Remise 2012. Deze 10% regeling wordt niet gebruikt bij de hoogtematen van het Remisegebouw.

#### **B. Beeldkwaliteit en verkaveling (4.4)**

##### **Randvoorwaarden:**

1. Beeldkwaliteit: het toetsingskader Ruimtelijke kwaliteit is opgenomen in bijlage 4.
2. Er zijn geen doodlopende straten/stegen.
3. Langs alle gevels zijn inpandig buitenruimtes mogelijk, deze steken niet voorbij de rooilijn, met uitzondering van buitenruimtes die bijdragen aan de vormgeving van het gebouw en aan de gebouwen rond het plein. Buitenruimtes mogen hier vanaf een hoogte van 6 meter maximaal 1 meter buiten het volume steken. Het ontwerp van de balkons mag geen afbreuk doen aan de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit.
4. Het stratenpatroon sluit aan op bestaande straten en maakt bebouwingsprofielen af.
5. Profielen in straten met voor/geveltuinen zijn minimaal 9.0 meter ; bij huizen zonder geveltuin is het profiel minimaal 8,5 meter.
6. Bouwblokken hebben voldoende interne diepte, om functieverandering in de tijd op te vangen;
7. Langs de bestaande sloot (ten noorden van de Edisonstraat) wordt minimaal 5 meter als tuin uitgegeven.
8. De rooilijn van het museumgebouw aan de Leidsevaart ligt minimaal 2 meter terug ten opzichte van de rooilijn aan de Leidsevaart.

#### **C. Infrastructuur en parkeren (4.5)**

##### **Randvoorwaarden verkeersstructuur:**

1. Geen rechtstreekse autoverbinding tussen de Stephensonstraat en Leidsevaart.
2. De ontsluiting voor langzaam verkeer vanuit alle windrichtingen.

##### **Randvoorwaarden ontsluiting:**

1. Auto-ontsluiting bezoekers en bevoorrading van de Vomar en speciaalzaken wordt geregeld via de Stephensonstraat.
2. Expeditie van de Vomar en speciaalzaken vindt inpandig plaats, direct vanuit de Stephensonstraat.
3. Het gebied wordt een in hoofdzaak autovrije wijk.

### **Randvoorwaarden parkeren:**

1. Parkeren wordt geregeld conform de vastgestelde parkeernorm die geldt op het tijdstip van de vergunningaanvraag. Parkeren wordt opgelost binnen het plangebied.
2. Bewoners parkeren in/op de centrale parkeergarage; per woning wordt een parkeerplaats meeverkocht.
3. Parkeerplaatsen op het parkeerdak van de Vomar zijn geschikt voor dubbelparkeren; voor de supermarkt en speciaalzaken, maar ook voor bewoners/bezoekers (24 uur toegankelijk).
4. Het parkeren door bezoekers van de detailhandel mag ook op straat plaatsvinden (conform de huidige praktijk), op openbare parkeerplaatsen.
5. Voor het parkeren ten behoeve van museum zijn op straat parkeerplaatsen ingericht conform CROW.
6. De in/uitrit van de parkeergarage en de hellingbaan is opgenomen in de bebouwing.
7. Fietsenstalling ten behoeve van de voorzieningen: conform CROW norm; woningen krijgen een (fietsen)berging.

## **D. Openbare ruimte, groen, spelen en water (4.6)**

### **Randvoorwaarden:**

1. 7250 m2 particulier groen; 1300 m2 openbaar groen
2. Het plein krijgt een oppervlakte van ten minste 3000 m2 (komt overeen met de Botermarkt).
3. Reservering 900 m2 tbv speelvoorzieningen, eventueel in combinatie met groenvoorzieningen.
4. Afkoppeling regenwater waar technisch mogelijk/gescheiden rioolstelsel.
5. De waterhuishouding wordt verbeterd onder meer door verwijdering verharding.
6. Alle verharde oppervlakken worden afgekoppeld.
7. Waar je ook staat, je hebt altijd zicht op een essentieel groen element (zoals een boom en geveltuin).
8. Het inrichtingsplan openbare ruimte (PvE openbare ruimte) voor de inrichting waaronder de groenvoorzieningen (met groenplan) maakt onderdeel uit van de verdere planvorming. De randvoorwaarden van de inrichting van het gebied zijn (deels) reeds opgenomen in hoofdstuk 4.6.
9. Bestaande (duurzame) bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd. Ze worden tijdens de bouw beschermd, zowel betreft de kruin, de stam, als de wortels en de omringende grond. Indien handhaven niet mogelijk is worden deze bomen herplant.

## **E. Energie en duurzaamheid (4.7)**

### **Randvoorwaarden:**

#### *Water*

1. het aandeel onverhard oppervlak wordt aanzienlijk uitgebreid ten opzichte van de huidige situatie (aanleg groenplein, bomen in de straten, voor- achter en geveltuinen);
2. 100% van het regenwater wordt afgekoppeld.

#### *Energie*

3. De dakconstructie wordt sterk genoeg gemaakt om (in de toekomst) zonnecellen of een zonneboiler op het dak te kunnen plaatsen (bij 80% van de daken).
4. Bij verkoop van de woningen worden zonnecellen, zonneboiler en extra isolatie als optie aangeboden.

#### *Groen*

5. De straten worden groener gemaakt door het plaatsen van meer heggen, voortuinen en bomen dan oorspronkelijk ingetekend (zie verder onder D).

6. Gevelbeplanting wordt opgenomen in het architectonisch ontwerp.

## **F. Programma (4.8)**

### **Randvoorwaarden functies:**

1. Publieksaantrekkelijke niet-woonfuncties, waar onder horeca, hebben primair hun ingang aan het plein en/of Stephensonstraat of Leidsevaart.

### **Randvoorwaarden wonen:**

1. Het voorziene prijsniveau van de koopwoningen in het plan ligt op circa € 200.000 ,-- voor de sociale koopwoningen en € 250.000,-- en hoger voor de overige koopwoningen.
2. Beroepsuitoefening aan huis is toegestaan, mits ondergeschikt aan de woonfunctie.

### **Randvoorwaarden maatschappelijke voorzieningen:**

1. Ruimte voor een Gezondheidscentrum-onder-één-dak (GOED) met gemengde bestemming.
2. De ontsluiting van het GOED en het NZH-museum wordt in de planvorming meegenomen.
3. Het GOED, alsmede de maatschappelijke functies worden geclusterd aangeboden, bij voorkeur binnen één gebouw (conform Structuurplan Haarlem 2020).
4. Het GOED heeft een oppervlakte van tenminste 1.000 m2 bvo en kan worden aangevuld met een zorgsteunpunt voor de seniorenwoningen en een Centrum voor Jeugd en Gezin.
5. Het Museumgebouw is solitair gevestigd op de zichtlocatie aan de Leidsevaart.

### **Randvoorwaarden bedrijven:**

1. De bestaande bedrijfsfuncties in de Stephensonstraat blijven gehandhaafd.

### **Randvoorwaarden commerciële voorzieningen**

1. De (nieuwe) Vomar heeft een winkelvloeroppervlakte van maximaal 2.627 m2, overeenkomstig de vergunde (en gemeten) situatie van de bestaande Vomar. Er mag maximaal 500 m2 bvo extra detailhandel worden toegevoegd in de vorm van specialzaken. Deze extra detailhandel meters worden niet toegevoegd aan de supermarktmeters.
2. Horecafuncties (maximaal horecacategorie 2) zijn mogelijk aan het plein (solitair en/of verbonden aan het museum); tevens zijn terrassen toegestaan bij de horecafuncties.

## **G. Overige (4.9)**

### **Randvoorwaarden milieu**

1. Bodemsaneringsplan
2. Geluidonderzoek rail- en wegverkeerslawaai: opgenomen in de bijlagenbundel
3. Onderzoek externe veiligheid: opgenomen in de bijlagenbundel
4. Faunaonderzoek (oa vleermuis en zwaluw): opgenomen in de bijlagenbundel
5. Luchtonderzoek: opgenomen in de bijlagenbundel

## BIJLAGE 2 Overzicht aanpassingen SPvE 2012 ten opzichte van FSPvE 2007

Dit overzicht is een beknopte vergelijking tussen het FSPvE uit 2007 en het SPvE Remise 2012. De uitwerkingen en de toelichting van de actualisering zijn terug te lezen in het SPvE De Remise 2012 zelf.

	SPvE Connexionterrein (juni 2007)	SPvE De Remise 2012
<b>Plangebied</b>	Exclusief terrein huidige NZH-museum en exclusief Vomar	Inclusief terrein huidige NZH-museum Inclusief Vomar
<b>Beschikbare oppervlakte</b>	22.500 - 30.000 m <sup>2</sup>	34.793 m <sup>2</sup>
<b>Verdeling woonfunctie - niet woonfunctie</b>	Circa 70-30	Circa 70-30
<b>Aantal woningen</b>	circa 160	circa 200-220
<b>FSI</b>	0,75-1,0	1,16
<b>Soorten woningen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10% sociale huurwoningen</li> <li>• 20% middel(dure) huurwoningen</li> <li>• 20% sociale koopwoningen</li> <li>• 30% middeldure koopwoningen</li> <li>• 20% dure koopwoningen</li> </ul>	<p>30% sociale koop- en/of huurwoningen. Afwijken van dit % is mogelijk als tijdens de totstandkoming van de nieuwe woonvisie blijkt dat de totale hoeveelheid sociale woningen in de gemeente de behoefte in de gemeente dekt gedurende de periode waarover deze woonvisie geldt.</p> <p>Het voorziene prijsniveau van de sociale koopwoningen in het plan ligt rond de € 200.000,-- en op € 250.000,-- en hoger voor het duurdere segment.</p>
<b>Beeldkwaliteit bebouwing</b>	---	Toetsingskader Ruimtelijke Kwaliteit > Bijlage 4.
<b>Woonwagens</b>	Maximaal 7 woonwagens	Geen woonwagens; de voorziene woonwagens blijven in de Waarderpolder met een afbouwregeling
<b>Maatschappelijke voorzieningen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brede school (1.500 m<sup>2</sup>) gecombineerd met kinderopvang (800 m<sup>2</sup>) en buitenschoolse opvang</li> <li>• GOED</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen school</li> <li>• GOED circa 1.000 m<sup>2</sup>: kan worden gecombineerd met een zorgsteunpunt voor zorgwoningen, kinderopvang, centrum voor Jeugd en Gezin en andere zorg- en welzijnvoorzieningen, zoals een apotheek en een fitnesscentrum</li> </ul>
<b>Funciemenging</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zo veel mogelijk functies aan plein</li> <li>• Lichte funciemenging toegestaan aan begane grond bebouwing Leidsevaart</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zoveel mogelijk verschillende niet-woonfuncties aan plein</li> <li>• Lichte funciemenging toegestaan begane grond bebouwing Leidsevaart</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwaardere vorm van functiemenging aan Stephensonstr(zie bedrijven)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwaardere vorm van functiemenging aan Stephensonstraat (conform vigerende bestemmingsplan Pijlslaan e.o.)</li> </ul>
<b>Sport</b>	Sportschool, fitness (400 m2) (sociaal medische cluster)	De GOED krijgt een gemengde bestemming waar o.m. ook fitness mogelijk is
<b>Kantoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>geen nieuwe afzonderlijke kantoorbebouwing</li> <li>bij behoud bestaande connexxionkantoor&gt; herbestemmen tot bedrijfsverzamelgebouw (evt met ateliers praktijkruimtes)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bestaande Connexxionkantoor wordt gesloopt; er komen geen nieuwe kantoorbestemmingen in het gebied.</li> <li>Ondergeschikte beroepsuitoefening aan huis – en dus ook ondergeschikte kantoorfuncties – zijn binnen de woonfunctie toegestaan.</li> </ul>
<b>Detailhandel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bestaande supermarkt handhaven</li> <li>nieuwe bouwmarkt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>supermarkt met winkelvloeroppervlakte van maximaal 2.627 m2 (overeenkomstig de vergunde (en gemeten) situatie)</li> <li>500 m2 extra detailhandel tbv speciaalzaken. Extra m² mogen niet voor uitbreiding Vomar worden gebruikt.</li> <li>Geen nieuwe bouwmarkt.</li> </ul>
<b>Horeca</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>horecavestiging maximaal 2 bedrijven; maximaal horecacategorie 2, aan het plein, al dan niet gecombineerd met museum, al dan niet met terrassen op het plein</li> </ul>
<b>NZH Museum</b>	geen museum	Vrijstaand museumgebouw aan de Leidsevaart (adhv haalbaarheidsstudie)
<b>Bedrijven</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bedrijfsfunctie handhaven langs Stephensonstr max. milieucat. 3→ groothandel en ambachtelijke bedrijvigheid;</li> <li>mogelijkheid onderzoeken van extra bouwlaag aan de Stephensonstraat</li> <li>4000 m2 overige bedrijvigheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bedrijfsfunctie handhaven langs Stephensonstraat max. milieucategorie 3.</li> <li>circa 2.750 m2 overige bedrijvigheid</li> <li>extra bouwlaag aan de Stephensonstraat is op grond van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. reeds toegestaan) NB de bedrijvenstrook aan de Stephensonstraat maakt <u>geen</u> deel uit van deze planontwikkeling.</li> </ul>
<b>Groen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>groenplein (ruimtelijk van 4.500 m2)</li> <li>bomen in straten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>plein ten minste 3.000 m2 (al dan niet gecombineerd met andere openbare functies, zoals speelvoorzieningen)</li> <li>circa 40m2 groen per woning</li> <li>bomen in straten/zicht op groen</li> <li>grondgebonden woningen met tuinen</li> <li>geveltuinten</li> <li>(duurzame) bomen worden gehandhaafd of herplant</li> </ul>

<b>Water</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• waterhuishouding moet worden verbeterd</li> <li>• alle verharde oppervlakken moeten worden afgekoppeld</li> <li>• nieuwe waterverbinding tussen spoorloot en Leidsevaart</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• waterhuishouding wordt verbeterd door verwijdering verharding (+aanleg tuinen/groen)</li> <li>• alle verharde oppervlakken worden afgekoppeld</li> <li>• geen nieuwe waterverbinding tussen spoorloot en Leidsevaart; bestaande sloot (in zuiden) maakt geen deel uit van het plangebied.</li> </ul>
<b>Speelvoorzieningen</b>	100-200 m <sup>2</sup> per ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 900 m<sup>2</sup> (al dan niet gecombineerd met andere openbare functies, zoals groen)</li> <li>• autovrije wijk (speelmogelijkheden op straat)</li> </ul>
<b>Verkeer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• terughoudendheid met aantal aansluitingen op Leidsevaart</li> <li>• onderzoek naar ontsluiting via de Stephensonstraat</li> <li>• doorkruisbaarheid langzaam verkeer vanuit alle kanten</li> <li>• verkeersveilige oversteken op de meest drukke verkeerspunten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bestaande ontsluitingen op de Leidsevaart blijven gehandhaafd; verkeerscirculatie bij Geweerstraat wordt aangepast.</li> <li>• ontsluiting Vomar en centrale parkeergarage via de Stephensonstraat</li> <li>• doorkruisbaarheid langzaam verkeer vanuit alle kanten;</li> <li>• verkeersveilige oversteken op de meest drukke verkeerspunten;</li> <li>• in hoofdzaak autovrij</li> </ul>
<b>Parkeren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• alleen bezoekersparkeren op openbare weg</li> <li>• uitgangspunt is inpandig/ ondergronds parkeren</li> <li>• parkeergarage :NVN 2443</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• alleen bezoekersparkeren op openbare weg bij het museumgebouw, verlengde Geweerstraat en aan de Stephensonstraat bij de Vomar conform de huidige situatie (daar waar parkeren nadrukkelijk is toegestaan).</li> <li>• uitgangspunt is parkeren in de centrale parkeergarage en op het dak van de Vomar.</li> <li>• parkeergarage :NVN 2443</li> <li>• parkeren volgens vastgestelde parkeernorm die geldt op tijdstip vergunningverlening</li> <li>• fietsparkeren volgens CROW-norm</li> </ul>
<b>Bodem</b>	Saneringsplan	Saneringsplan: bouwen mag alleen met vastgesteld saneringsplan.
<b>Luchtkwaliteit</b>	Onderzoek	Onderzoek naar luchtkwaliteit is bij de bijlagenbundel gevoegd.
<b>Geluid</b>	Onderzoek	De uitgevoerde geluidonderzoeken weg-railverkeerslawaaai zitten in de bijlagenbundel.
<b>Duurzaam bouwen</b>	Conform nota duurzame nieuwbouwwoningen 2005	Eisen volgen uit GPR stedenbouw

<b>Energie</b>	Er moet een energievisie worden opgesteld EPL EPC	Eisen volgen uit GPR stedenbouw
<b>Afval</b>	Afvalinzameling ondergronds	Afvalinzameling ondergronds

## BIJLAGE 3 Relevante beleidsuitgangspunten voor De Remise

### 1. Structuurplan Haarlem 2020 (vastgesteld in 2005)

*Uitsnede plankaart Structuurplan Haarlem 2020*



- Primair wordt het plangebied Connexionterrein beschouwd als gebied waar het intensiveren van allerlei (geclusterde) voorzieningen voor welzijn en zorg kansrijk is en functiemenging geschikt wordt geacht. Hierbij heeft het accommoderen van meerdere functies binnen een gebouw in het kader van intensief ruimtegebruik de voorkeur ten opzichte van verspreid in het gebied aanbieden. Een gezondheidscentrum onder één dak is hier een goed voorbeeld van. Dit kan gekoppeld worden met andere welzijnsinstellingen als Centrum voor Jeugd en Gezin e.d. Het aanbieden van dit soort voorzieningen maakt het Connexionterrein geschikt voor een specifieke type woondoelgroep, zoals senioren die zo lang mogelijk zelfstandig willen wonen.
- Het Structuurplan heeft het Connexionterrein ook aangewezen als potentiële locatie voor een nieuwe basisschool in Zuidwest (*NB inmiddels is deze locatie niet meer in beeld voor een school*)
- De Leidsevaart is aangewezen als woonwerk-as, wat betekent dat langs deze as een menging van lichte niet-woonfuncties met woonfunctie passend wordt geacht.
- Daarnaast wordt in het Structuurplan aanbevolen de waterverbinding tussen de Leidsevaart en de spoorlood te verbeteren dan wel te vernieuwen. Aangezien de bestaande sloot buiten het plangebied ligt wordt dit aspect hier niet nader uitgewerkt.
- De bestaande werkgebieden in Haarlem, de Waarderpolder en bedrijvenstrook langs spoorlijn ten westen van het Connexionterrein, dienen beschermd te blijven.
- De binnenstadstangent is een belangrijke openbaarvervoers-netwerk voor de bereikbaarheid van de binnenstad van Haarlem. Deze loopt ook langs de Leidsevaart.

- De monofunctionaliteit van de in het structuurplan aangewezen woongebieden moeten als dusdanig gewaarborgd blijven, waarbij slechts aan huis verbonden beroepen toegestaan zijn.
- Waar plek is om te intensiveren moeten ontwikkelingen worden gecombineerd door ze te stapelen (dubbel grondgebruik). Dubbel grondgebruik betekent bijvoorbeeld dat bij nieuwe woningen niet meer voor de deur geparkeerd wordt maar in een ondergrondse parkeergarage. Of de verplichting voor nieuwe bedrijven die veel ruimte in beslag nemen om boven op het bedrijf woningen of kantoren voor andere bedrijven te bouwen. Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is dat nieuwe ontwikkelingen zo veel mogelijk plaatsvinden binnen de bestaande bebouwing van de stad.
- Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is uitbreiding van het aantal woningen en arbeidsplaatsen conform de toekomstvisie en het OPH, met als randvoorwaarde dat de leefbaarheid van buurten niet wordt aangetast. De stad wordt dus wel drukker, maar kan door meer woningen en werkgelegenheid te bieden, voor extra ontplooiingsmogelijkheden zorgen. Er komt meer dynamiek die ook vooruitgang geeft. Er moet wel gezorgd worden dat er voldoende maatschappelijke voorzieningen zijn (onderwijs, gezondheidszorg, hulpverlening, etc )
- Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is dat wonen en werken meer worden gemengd, daar waar dat (milieu)technisch mogelijk is. Menging van wonen en werken maakt zowel woongebieden levendiger.

## **2. Woonvisie 2006-2012 (2006)**

In de Woonvisie wordt het gemeentelijk beleid ten aanzien van de ontwikkeling van de woningvoorraad over de periode 2006-2012 geformuleerd. Kort samengevat kiest Haarlem voor: “meer, beter, dynamisch en betaalbaar”. Aandachtspunten hierbij zijn het ontwikkelen van een gedifferentieerd en duurzaam woningaanbod, het vernieuwen van de woningvoorraad, het vergroten van de toegankelijkheid en het verbeteren van de leefomgeving. Gestreefd wordt naar een dynamische woningmarkt met een goede doorstroming. Meervoudig ruimtegebruik en menging van de woonfunctie met werkfuncties (sociaal-economisch gemengde buurten) wordt hierbij gestimuleerd. Bij de uitbreiding van de woningvoorraad zal rekening gehouden worden met ontwikkelingen zoals vergrijzing en daling van de woningbezetting. Door onder andere meer betaalbare (huur)woningen te bouwen en meer koopwoningen te ontwikkelen wordt er gewerkt aan een zo passend mogelijk woonaanbod.

De nieuwe woonwijk De Remise is kansrijk in het faciliteren van “meer, beter, dynamisch en betaalbare” woningen, waarbij ook aandacht voor de bewoners met een specifieke zorgbehoefte passend is in relatie tot wat in het Structuurplan Haarlem 2020 voor dit gebied is beschreven.

*NB momenteel (februari 2012) wordt gewerkt aan een actualisatie van de woonvisie.*

## **3. Detailhandelsnota (2002)**

De Vomar supermarkt aan de Stephensonstraat ligt goed centraal binnen de winkelstructuur die in Zuidwest bestaat. In de Detailhandelsnota wordt het EKP-terrein aan de Westergracht aangehaald als nieuw te ontwikkelen buurtwinkelcentrum voor het stadsdeel Zuidwest waar het Connexxionterrein onder valt. Hierdoor vervalt de uitbreidingsruimte die er nog was binnen de winkelstructuur met name in de dagelijkse voorzieningen van Zuidwest. Dit mede naar aanleiding van het dpo-onderzoek dat in 2001 is uitgevoerd, dat hoort bij het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. (2003).

## **4. Coalitieprogramma: Met het Oog op Morgen (2010-2014)**

*Samenvatting acties coalitieakkoord (voor zover hier relevant)*

Actieve Haarlemmers

- Actief burgerschap



- Actieve rol bewoners tegengaan overlast en verloedering
- Participatie en inspraak die er toe doet
- Nieuwe vormen van participatie en inspraak
- Duidelijke rolverdeling overheid, partners en burgers

## **Groen en duurzaam**

### Een klimaatneutrale stad

- Actieplan Klimaatneutraal
- CO2 reductie en monitor
- Duurzaamheidstoets en -paragraaf investeringen

### Duurzame ruimtelijke ontwikkeling

- Ruimtelijke kwaliteit boven verdichting.
- Geen aantasting groen in en rond de stad
- Heroverweging bouwprojecten
- Structuurplan herzien (openbare ruimte, groenstructuur)
- Vervangen woonvisie

### Duurzame mobiliteit en goede bereikbaarheid

- Bereikbaarheid duurzaam verbeteren
  - Fietsgebruik en openbaar vervoer stimuleren
  - Betere fietsvoorzieningen (stallingen, routes)
  - Groei autoverkeer in de stad afremmen
  - Autoluwe binnenstad
- e.a.

### Versterking van de kwaliteit van groen en water

- Behoud groene zoom
  - Versterken bomen, plantsoenen, parken en perken
  - Bevorderen biodiversiteit
  - Ondersteunen burgers (groener maken eigen straat)
  - Groenarme wijken groener maken
  - In de hele stad ondergrondse afvalcontainers
  - Groenparagraaf in gebiedsvisies en plannen
- e.a.

## **Sociaal en betrokken**

### Betaalbaar wonen

- Betaalbaar bouwen (30% koop/huur stedelijk niveau)
  - Levensloopbestendig bouwen
  - Gevarieerd woningaanbod
  - Ruimte voor bouwen in het middensegment
  - Betaalbare woningen speciaal voor jongeren
- e.a.

## **BIJLAGE 4 Toetsingskader Ruimtelijke Kwaliteit**

### **Inleiding**

Dit toetsingskader is specifiek samengesteld voor het Remiseterrein. Allereerst worden de algemene uitgangspunten en beeldkwaliteitseisen beschreven. Daarna volgen beeldkwaliteitseisen per plandeel.

Dit toetsingskader komt na raadsvaststelling van het SPvE De Remise in de plaats van de welstandscriteria die voor dit gebied zijn opgenomen in de Welstands- en Monumentennota. Op het moment dat de Nota Ruimtelijke Kwaliteit is vastgesteld (deze vervangt de Welstands- en Monumentennota) dienen de criteria en randvoorwaarden uit die nota als toetsingskader.

### **Algemene uitgangspunten**

#### **Ligging in de omgeving en aansluiting maaiveld**

- De voorzijde van de woning dient op de straat te zijn georiënteerd.
- Grotere onderbreking van de bebouwing langs de rooilijn is toegestaan, mits er op de lijn een ontworpen erfafscheiding wordt opgetrokken.

#### **Massa en gevelcompositie**

- Elk bouwblok bestaat uit verschillende architectonische eenheden (bij voorkeur woningen) met een maximale gevelbreedte van 8 meter.
- Aan de achterzijde (binnenzijde van de bouwblokken) zijn deze eenheden eveneens zichtbaar.
- Hierop uitgezonderd vormen stedenbouwkundige ensembles geplaatst op stedenbouwkundig gedifferentieerde plekken.
- Ook in de aansluiting op de bestaande bedrijvzone (Stephensonstraat) is een grotere schaal gewenst.
- De architectonische korrel onderscheidt zich door middel van nok- en goothoogte terugliggende rooilijn (max. 50cm), variatie in kozijnhoogte per architectonische eenheid, plasticiteit en detaillering.
- De panden zijn individueel herkenbaar, maar vormen samen een niet al te bonte verzameling.

#### **Rooilijnen**

- Bebouwing mag afwijken van de rooilijn met een marge van 50cm binnen het bouwvlak.

#### **Plinten (begane grondlaag)**

- De verschijning van de plinten dient ter ondersteuning van de levendigheid en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte.
- De begane grondlaag heeft open gevels, met zicht op de straat.
- Uitzondering hierop mogen de blinde gevels van de Vomar vormen. Deze worden echter ook zorgvuldig en met hoogwaardige materialen ontworpen.
- Bergingen liggen niet aan de openbare ruimte.

#### **Luifels**

- Luifels bij entrees en ter ondersteuning van de plintvoorzieningen zijn in principe niet toegestaan.
- Reclame-uitingen dienen te worden afgestemd op de vormgeving van het gebouw en worden getoetst aan het reclamebeleid.

### **Parkeergarage**

- Het beeld van het dak en de inrichting van het dak is groen.
- Voorzieningen voor ventilatie/airco's en dergelijke dienen mee ontworpen te worden en samengesteld te zijn uit de gekozen gevelmaterialen.

### **Dak**

- Op ten minste 50% van de architectonische eenheden (exclusief de parkeerdekken) zit een kap (o.a. Boogstraat, Geweerstraat, Leidsevaart).
- Per gebouw wordt er een installatiezone gereserveerd op een niet storende plek (uit het zicht) en deze wordt zorgvuldig vormgegeven.
- Kappen hebben een maximale hoek van 70 graden m.u.v. de kappen van de nieuwbouw aan de Boogstraat, deze hebben een maximale hoek van 60 graden.

### **Gemeenschappelijke buitenruimte**

- De toegangshekken tot de achterommen maken onderdeel uit van het ontwerp en zijn van hoge kwaliteit.

### **Private buitenruimte/ erfafscheiding**

- Langs alle gevels zijn inpandig buitenruimtes mogelijk, deze steken niet voorbij de rooilijn, met uitzondering van buitenruimtes die bijdragen aan de vormgeving van het gebouw en aan de stedenbouw gebouwen rond het plein. Buitenruimtes mogen hier vanaf een hoogte van 6 meter maximaal 1 meter buiten het volume steken. Het ontwerp van de balkons mag geen afbreuk doen aan de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit.
- Erkers zijn alleen toegestaan op bijzondere hoekwoningen met een stedenbouwkundige nadruk.
- Eventuele privacyschermen worden zorgvuldig vormgegeven.
- De onderkant van uitkragende elementen is onderdeel van het gebouwontwerp.
- Erfafscheidingen zijn mee-ontworpen en uitgevoerd in metselwerk.

### **Entrees**

- De entrees zijn helder, gerieflijk en overzichtelijk en dragen ook bij aan de levendigheid op straat.

### **Entrees van parkeergarage**

- De garage-entree ligt op maaiveld in het gevelvlak en de helling naar het parkeerniveau start achter de poort ( en de rooilijn).
- Toegang tot de gemeenschappelijke garage is met kwaliteit en met aandacht voor de sociale veiligheid ontworpen.

### **Detaillering kleur en materialen**

- Een mooie veroudering is onderdeel van de materiaalkeuze en detaillering
- Gevels zijn opgetrokken in baksteen of wit gepleisterd. Voor bijgebouwen en opbouwen zijn andere hoogwaardige materialen ook mogelijk.
- In de gevel dient een subtiel, maar duidelijk waarneembaar reliëf te worden aangebracht door middel van neggen, kozijnhout, onderdorpels, gootlijsten etc.

- Er moet expliciet worden ontworpen aan voordeuren, kozijnen, balkon- en ander hekwerk, gootbakken, boeiboorden, lateien boven vensters en deuren, windveren etc.
- Niet toegestaan zijn grote oppervlakken (ongekleurd) beton.
- Roedes op glas van dubbel beglaasde ramen en op glas geplakt zijn niet toegestaan.
- Houtwerk dient merendeels te worden geschilderd in (crème)wit of met het metselwerk contrasterende aardewerk-tinten.
- Daken moeten worden gedekt met matte, keramische antraciet kleurige donkere of oranje pannen of met leien.
- Kunststof heeft niet de voorkeur. Wanneer gekozen wordt voor dit materiaal dient afgestemd te worden op natuurlijk materiaalgebruik, waaronder dieptewerking en profilering.

### **Aansluiting op de bestaande omgeving**

- De aansluiting op de bestaande omringende wijken dient zeer zorgvuldig te gebeuren.
- Bestaande achterkanten en zijkanten krijgen een nette beëindiging door er weer achterkanten / zijkanten op aan te sluiten. Dit geldt ook voor bestaande voorkanten; zij krijgen nieuwe voorkanten tegenover zich.

### ***Geweestraat***

- De straat wordt in profiel doorgetrokken; nieuwe rooilijnen sluiten aan op oude rooilijnen.
- Daar waar de overgang is tussen oud en nieuw sluiten rooilijnen precies op elkaar aan.
- De eventueel hogere zijgevels van de nieuwbouw die tegen de bestaande bebouwing aan worden gezet, zijn uitgevoerd in metselwerk of wit pleisterwerk.
- Er kan gekozen worden voor een duidelijke overgang; een entree naar de wijk of juist een vervaagde overgang die vanuit de bestaande beeldkenmerken van de straat langzaam het plangebied introduceert.
- Entrees en trapjes naar entrees bevinden zich binnen de rooilijn.

### ***De Leidsevaart***

- Woningen aan de vaart hebben een zeker allure. Zij vervullen vanuit de wijk en profilerende functie.
- Het zijn statige huizen, die enige verwantschap vormen.
- De overgang naar de bestaande bebouwing ten noorden van de woningen dient zeer zorgvuldig ontworpen te worden. De eventueel hogere zijgevels van de nieuwbouw die grenzen aan de bestaande bouw zijn uitgevoerd in metselwerk of wit pleisterwerk.
- Hoekwoningen worden alzijdig ontworpen waarbij hiërarchie in de gevels wel mogelijk is.
- Entrees en trapjes naar entrees bevinden zich binnen de rooilijn.

### ***De Stephensonstraat***

- De architectonische eenheid van de gebouwen aan de Stephensonstraat is minimaal 15 meter.
- Er bestaat een voorkeur voor een platte afdekking.
- Detaillering is sober maar zorgvuldig.
- Entrees en trapjes naar entrees bevinden zich binnen de rooilijn.

### ***Boogstraat***

- De nieuwbouw vormt het visitekaartje naar de noordelijker gelegen wijk.
- Zijgevels zijn zorgvuldig ontworpen met hoogwaardige materialen.
- De bebouwing sluit in korrel aan op de overzijde.
- Entrees en trapjes naar entrees bevinden zich binnen de rooilijn.

### ***Marconistraat***

- De noordelijke zijde van de Marconistraat wordt zorgvuldig ontworpen.
- De noordelijke zijde van de Marconistraat maakt volwaardig onderdeel uit van het gehele blok en heeft een hoge kwaliteit.
- Daar waar blinde gevels zijn in de noordelijke zijde worden deze met hoogwaardige materialen vormgegeven.
- Kopwoningen worden alzijdig ontworpen, waarbij de hoek van de Teslastraat extra aandacht krijgt
- Entrees en trapjes naar entrees bevinden zich binnen de rooilijn.

### ***Het centrale plein***

- Gebouwen aan het plein hebben enige allure en statigheid.
- De woningen aan het plein vertonen een verwantschap.

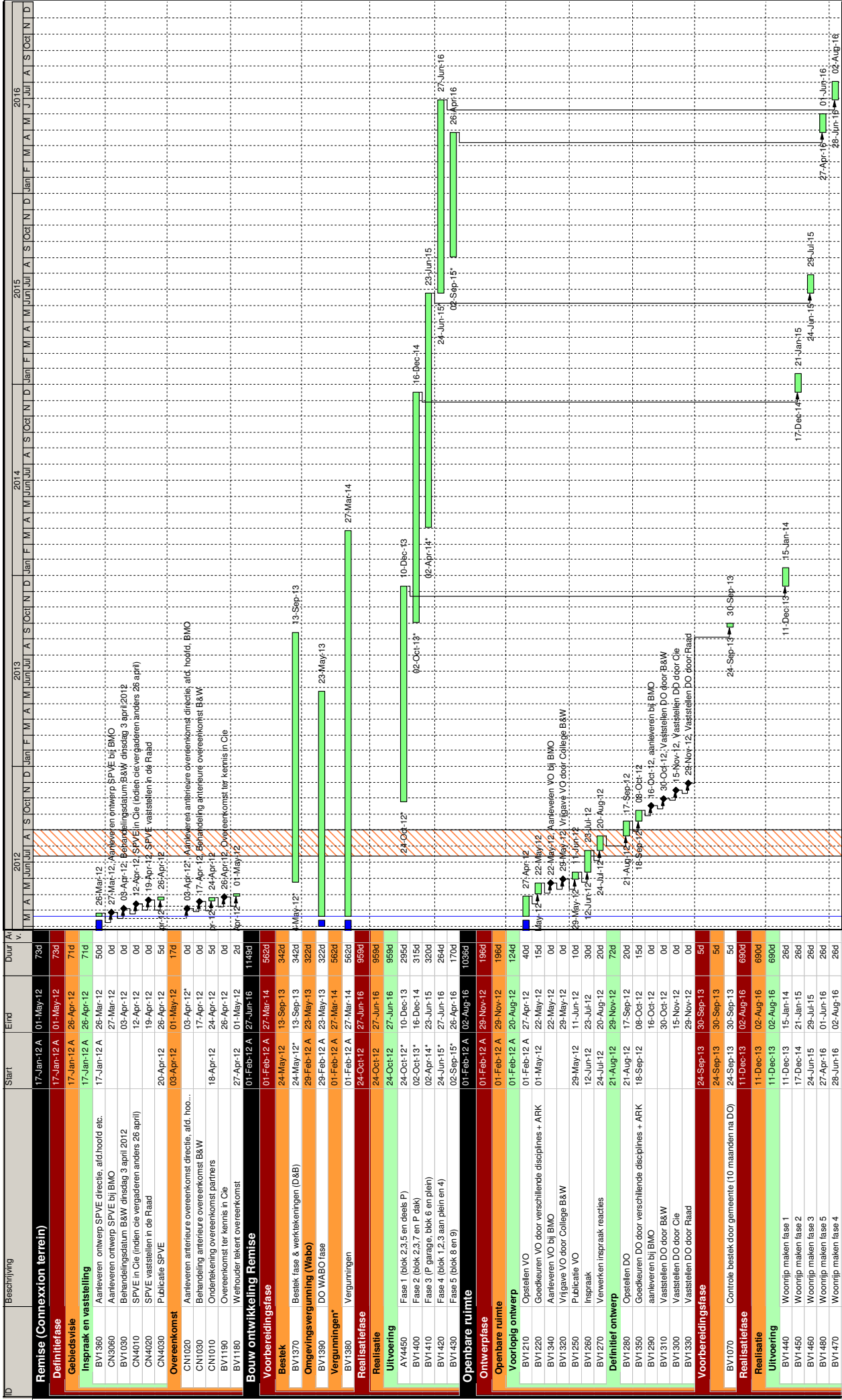
### ***Museumgebouw***

- Het museumgebouw ligt minimaal 2 meter naar achteren t.o.v. de rooilijn aan de Leidsevaart.
- Het museumgebouw wordt als één eenheid, één object vormgegeven.
- Horizontale verdeling als gevolg van woonlagen is ondergeschikt aan de eenheid van het gebouw.

## BIJLAGE 5 Begrippenlijst

- Bouwhoogte = de hoogte van een bouwwerk gemeten vanaf het peil tot aan het hoogste punt van het gebouw, met uitzondering van ondergeschikte onderdelen, zoals schoorstenen en naar aard daarmee gelijk te stellen onderdelen
- Bvo = bruto vloeroppervlakte
- CROW = richtlijnen die de gemeente hanteert bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen
- FSI = floor space index
- GOED = gezondheidszorg onder 1 dak (functies: o.a. apotheek, huisartsen, psychologen, fysiotherapiepraktijk)
- Goothoogte = de hoogte gemeten vanaf peil tot aan de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel
- GPR-stedenbouw = duurzaamheidstoets op wijkniveau
- Horeca categorie 2 = restaurant, cafeteria, snackbar (geen discotheek)
- Wvo = winkelvloeroppervlakte

## **BIJLAGE 6 Planning**





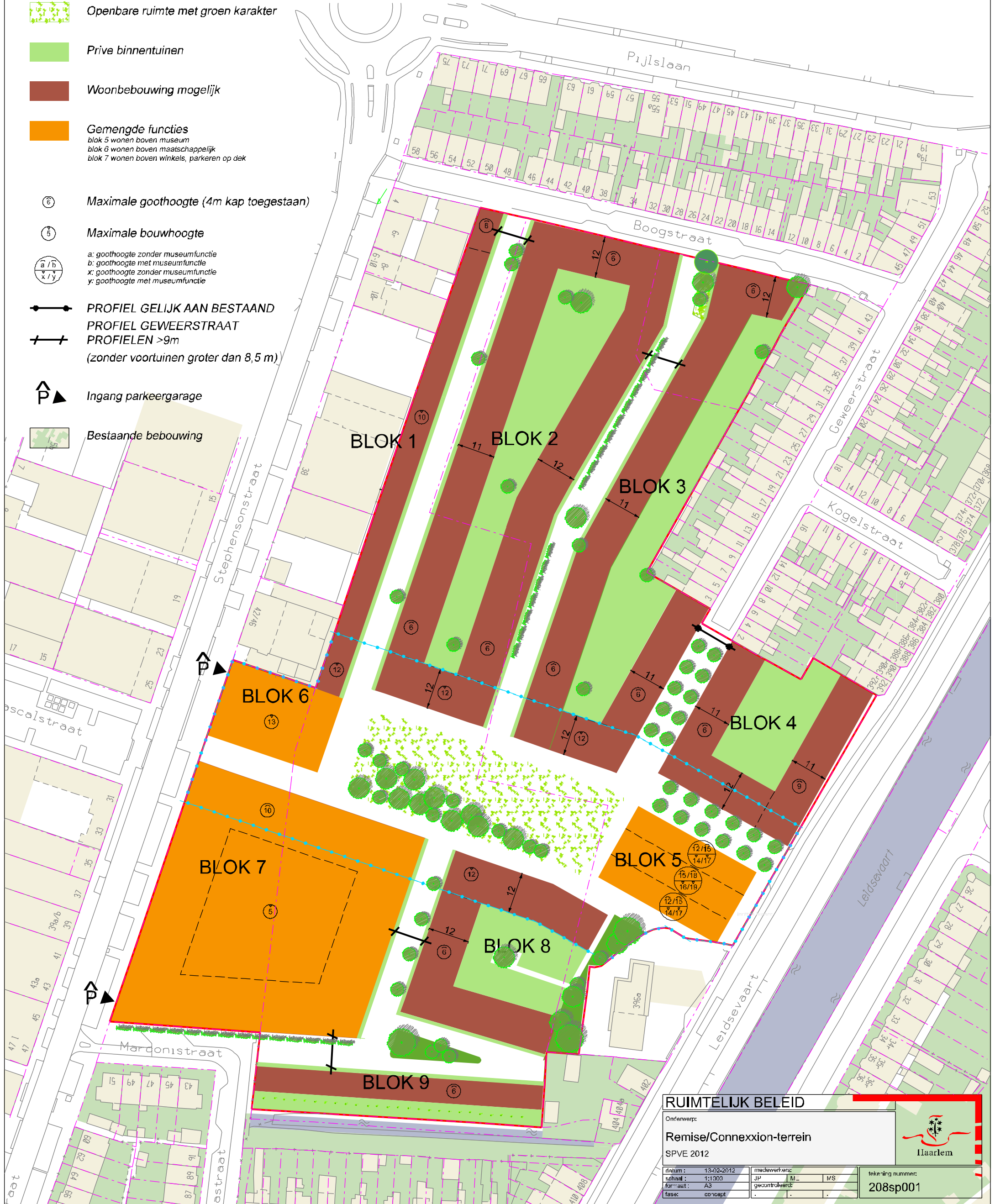
Gemeente Haarlem  
Afdeling Ruimtelijk Beleid  
Maart 2012  
Auteurs: Josette Polman, Mei van Eeghen

# PLANKAART REMISE/CONNEXION TERREIN

behorende bij SPVE de Remise 2012

## Legenda

- Plangrens
- - - Ondergrondse parkeergarage mogelijk  
inclusief 2 gebouwen t.b.v. ingang
- Openbare ruimte met groen karakter
- Prive binnentuinen
- Woonbebouwing mogelijk
- Gemengde functies  
blok 5 wonen boven museum  
blok 6 wonen boven maatschappelijk  
blok 7 wonen boven winkels, parkeren op dek
- Maximale goothoogte (4m kap toegestaan)
- Maximale bouwhoogte
- a: goothoogte zonder museumfunctie  
b: goothoogte met museumfunctie
- x: goothoogte zonder museumfunctie  
y: goothoogte met museumfunctie
- PROFIEL GELIJK AAN BESTAAND
- PROFIEL GEWEERSTRAAT
- PROFIELEN >9m  
(zonder voortuinen groter dan 8,5 m)
- Ingang parkeergarage
- Bestaande bebouwing



RUIMTELIJK BELEID			
Onderwerp: Remise/Connexion-terrein SPVE 2012			
datum:	13-02-2012	medewerkers:	JP M MS
schaal:	1:1000	gecontroleerd:	
formaat:	A3		
fase:	concept		
			tekening nummer: 208sp001



## NOTA VAN BEANTWOORDING

### Stedenbouwkundig Programma van Eisen De Remise: ingediende reacties en beantwoording gemeente

#### **I. Inleiding**

Het ontwerp-stedenbouwkundig programma van eisen De Remise (SPvE De Remise) is gepubliceerd in de Stadskrant en op de website van de gemeente en heeft ter inzage gelegen vanaf 2 juni 2011 - 15 juli 2011. Het plan was tevens digitaal raadpleegbaar. Op 6 juli 2011 is er een informatieavond over het ontwerp-SPvE gehouden. Er zijn 17 reacties ontvangen (per mail en per post). Deze reacties zijn verwerkt in deze nota. Veel reacties hebben betrekking op dezelfde onderwerpen. Om herhaling van beantwoording te voorkomen is voor deze onderwerpen een meer uitgebreide beantwoording geformuleerd. De overige gemeentelijke reacties zijn opgenomen bij het betreffende reactie.

Het betreft de volgende onderwerpen:

- A. Verkeersafwikkeling Leidsevaart/ verkeersafwikkeling rond de Vomar/ aansluiting op bestaande wijken
- B. Parkeerproblematiek
- C. Volume, bouwhoogte en gebruik Remisegebouw
- D. Voorgenomen nieuwbouw/bouwhoogte op het Connexxionterrein - relatie met bestaande bebouwing (bedrijven) aan de Stephensonstraat

#### **Ad A. Verkeersafwikkeling (Leidsevaart/ rond de Vomar/ Boogstraat)**

##### ***Leidsevaart***

Mede naar aanleiding van de ingediende reacties is in opdracht van de ontwikkelaar aanvullend verkeerskundig onderzoek uitgevoerd door de Grontmij. De resultaten van dat onderzoek zijn vastgelegd in het rapport “De Remise”, verkeerskundige analyse Stedenbouwkundig Programma van Eisen, (14 oktober 2011). Onderzoek is onder meer gedaan naar de kansen en mogelijkheden van één parkeergarage onder het centrale plein en Vomar, die groot genoeg is om de parkeerbehoefte van de blokken op te vangen (het rapport is opgenomen in de onderzoeksbundel). Deze variant heeft als groot voordeel dat de voorgenomen halfverdiepte parkeergarage onder de blokken 3 en 4 niet meer nodig is en dat verschillende (aan het parkeren in die blokken gerelateerde) verkeersstromen komen te vervallen. Met deze variant wordt de wijk nog meer autovrij en wordt aan de reacties die op dit onderwerp betrekking hebben tegemoet gekomen. In deze variant is de parkeergarage immers alleen via de Stephensonstraat bereikbaar. Vanuit de gemeente, de ontwikkelaar en de werkgroep wordt aan deze variant de voorkeur gegeven. Deze variant is daarom in het SPvE De Remise 2012 opgenomen. Overigens blijft ook in deze variant de gemeente bij haar standpunt dat de huidige doodlopende Geweerstraat moet worden geopend voor eenrichtingsverkeer. Voor zowel voetgangers, fietsers en auto's volgt hieruit namelijk een logische verkeersafwikkeling van de Kogel- en Geweerstraat voort. Nu moeten bewoners uit de Geweer- en Kogelstraat met hun auto's nog keren in deze smalle straten.

##### ***Verkeersafwikkeling rond de Vomar (Teslastraat, Marconistraat)***

Enkele reacties geven aan dat de Marconistraat en Teslastraat geen doorgaande route mag worden. In het ter inzage gelegde ontwerp-SPvE is uitgegaan

van het handhaven van de bestaande knip in de Marconistraat. Verkeer naar de centrale ondergrondse parkeergarage en naar het parkeerdek op de Vomar wordt via de Stephensonstraat geleid. De huidige knip blijft gehandhaafd in de definitieve variant. De plannen hebben geen veranderingen in de verkeersafwikkeling van de Teslastraat en Marconistraat tot gevolg.

### ***Verkeersafwikkeling via de Boogstraat***

Bij de voorgaande punten is ingegaan op de verkeersafwikkeling rond de Leidsevaart en rond de Vomar en omgeving. Blijft over de aansluiting van de nieuwe weg, die parallel komt te lopen aan de Stephensonstraat en die via de Boogstraat uitkomt op de Stephensonstraat. Aan de westzijde van deze straat zouden volgens de eerdere plannen onder meer drive-in-woningen komen met inpandige garages. Er waren echter twijfels of deze garages ook daadwerkelijk voor het stallen van auto's zouden worden gebruikt en dat de bewoners dus hun auto elders zouden gaan parkeren. Er is nu gekozen deze inpandige garages te schrappen en het parkeren ook van deze woningen in de centrale parkeergarage onder te brengen. Met dit besluit is de wijk in feite vrijwel helemaal autovrij geworden.

### Aanpassing SPvE De Remise

- Er komt één parkeergarage onder het centrale plein die samen met het parkeerdek op de Vomar voldoende capaciteit heeft voor de opvang van de totale parkeerbehoefte in het gebied. De capaciteit moet voldoen aan de parkeereisen uit de Haarlemse Bouwverordening (die gelden op het moment van indiening van de aanvraag om omgevingsvergunning).
- De huidige doodlopende Geweerstraat wordt geopend/heringericht voor eenrichtingsverkeer.

### **Ad B. Parkeerproblematiek**

De keuze voor een nieuwe, in hoofdzaak autovrije wijk (waar dus niet voor de deur geparkeerd mag worden), houdt in dat mensen een bepaalde afstand moeten lopen om bij hun auto te komen. Mensen die hier een woning betrekken zijn hiervan op de hoogte. Overigens is dit ook dagelijkse praktijk in de binnenstad, waar dit fenomeen algemeen geaccepteerd is. Zoals reeds in de randvoorwaarden van het ontwerp SPvE De Remise is opgenomen is er een verplichte koppeling tussen de koop van een woning en een parkeerplaats.

Dit plan lost uiteraard de parkeerproblematiek in de omliggende wijken niet op. Het plan moet voldoen aan de parkeernormen uit de Haarlemse bouwverordening. In het onderzoek van de Grontmij (dd 14 oktober 2011) is ook aanvullend onderzoek (met tellingen) verricht naar de beschikbare parkeercapaciteit en de parkeerdruk in het omliggende gebied. In de bijlage van het onderzoeksrapport van de Grontmij van 14 oktober 2011 zijn de resultaten van de tellingen opgenomen.

Geconcludeerd is dat de parkeerdruk in de huidige situatie in de woonstraten rond het Remiseterrein met name in de avond- en nachtperiode hoog is. Met de komst van de nieuwe wijk kan er sprake zijn van extra parkeerdruk op de omliggende straten, aangezien de nieuwe bewoners hun auto immers ook daar neer kunnen zetten (ook al hebben ze een plek in de parkeergarage). De enige mogelijkheid om dit tegen te gaan is de invoering van een vignettensysteem.

Los van dit project zal de gemeente komen met een voorstel voor een herinrichting van de Boog- Geweer en Kogelstraat, waardoor de straten beter gebruikt kunnen worden. Bij deze herinrichting zal ook de aansluiting met de nieuwe wijk betrokken worden.

### *Parkeren op de Vomar*

Volgens de plannen kunnen de bezoekers van de wijk en van het museum hun auto parkeren op het dak van de Vomar. Ook bewoners kunnen gebruik maken van dit parkeerdak. Uit het verkeeronderzoeksrapport dd 14 oktober 2011 blijkt dat er op het parkeerdak van de Vomar daarvoor voldoende capaciteit is.

### **Ad C. Volume, bouwhoogte en gebruik Remisegebouw**

De gemeente en ook een aantal indieners van reacties vinden het Remisegebouw (met een hoogte van 16 meter) een aanwinst en blikvanger voor deze nieuwe wijk. Meer bouwhoogte wordt stedenbouwkundig eveneens acceptabel geacht, maar dan alleen gekoppeld aan de komst van een bovenwijkse voorziening zoals het NZH-museum. In het ontwerp-SPvE dat ter inzage heeft gelegen, was hiervoor een maximale hoogte vermeld van 18 meter. Echter om het programma met de markante architectuur in dit gebouw mogelijk te maken is deels 19 meter noodzakelijk. Deze hoogte, gekoppeld aan de voorgestane functie is stedenbouwkundig acceptabel, ook in relatie met de bestaande bebouwing langs de Leidsevaart. Langs dit deel van de Leidsevaart is een maximale bouwhoogte toegestaan van 13 meter. Daarbij was op basis van het vigerende bestemmingsplan Pijlslaan e.o. terugliggend op het terrein al een gebouw met een bouwhoogte toegestaan van 20 meter. In het SPvE De Remise wordt, om de architectonische verbijzonderingen in het ontwerp mogelijk te maken, een maximale bouwhoogte van 19 meter opgenomen voor het Remisegebouw.

Samenvatting/schema toegestane goot- en bouwhoogtes Remisegebouw met en zonder museum

#### Zonder museum

	linkerzijde	midden	rechterzijde
goothoogte	12	15	12
bouwhoogte	14	16	14

#### Met museum

	linkerzijde	midden	rechterzijde
goothoogte	15	18	15
bouwhoogte	17	19	17

### *10 % vrijstellingsbevoegdheid*

In het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. is, zoals bij bestemmingsplannen gebruikelijk is, een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen van 10% voor de in dat plan opgenomen maten. Deze 10% regel wordt opgenomen om enige flexibiliteit te behouden. Deze 10%-regeling is om die reden ook toegevoegd aan de randvoorwaarden van het SPvE. Overigens zal deze 10% regeling (bevoegdheid) niet worden gebruikt om nog meer bouwhoogte toe te staan bij het Remisegebouw.

De gemeente deelt de zorg met een aantal indieners over de onzekerheid in de continuïteit van het gebruik van dit gebouw als NZH-museum. Tijdens de informatiebijeenkomst is daarom toegezegd dat er zekerheid moet zijn over de continuïteit van het gebruik als museum op de lange termijn (circa 10 jaar). In het SPvE De Remise – het toetsingskader voor de vergunningaanvragen - is daarom vastgelegd dat er op het moment dat de aanvraag om omgevingsvergunning (bouwaanvraag) voor het Remisegebouw **met** museum wordt ingediend er een haalbaarheidsstudie moet liggen, waaruit blijkt dat het gebruik als bovenwijkse voorziening, zoals het NZH museum, voor zeker 10 jaar is gegarandeerd. Kan die garantie op dat moment onvoldoende aannemelijk worden gemaakt, dan is alleen een gebouw mogelijk zonder museum en met maximale goot- en bouwhoogtes zoals zijn opgenomen in bovenstaand schema (het grondvlak blijft gelijk).

Indien het NZH-museum in het Remisegebouw wordt gehuisvest krijgt de eerste bouwlaag (de begane grond) de gemengde bestemming. Hier binnen is tevens lichte horeca (dagcafé, restaurant) met een terras mogelijk. De verdiepingen krijgen de woonbestemming. Indien het museum niet door gaat krijgt de eerste bouwlaag eveneens de gemengde bestemming, inclusief wonen en (lichte) horeca.. De lichte milieucategorie bedrijven zijn hier eveneens toegestaan. De verdiepingen krijgen de woonbestemming.

### **Ad D. Voorgenomen nieuwbouw op het Connexxionterrein - relatie bestaande bebouwing/bedrijven aan de Stephensonstraat**

#### *Bestemmingsbepalingen*

Het huidige connexxionterrein heeft in het vigerende bestemmingsplan Pijlslaan (2003) de bestemming Bedrijfsdoeleinden. Op grond van de zoneringslijst, die behoort bij dit bestemmingsplan, zijn op dit bedrijventerrein bedrijven toegestaan uit een zwaardere milieucategorie (categorie 5). Voor de bedrijven langs de Stephensonstraat geldt een maximale milieucategorie 3. Deze milieucategorie is verenigbaar met de nieuwe voorziene woonfunctie. De woonbestemming komt in dit deel van de Stephensonstraat overigens niet voor. Een dienst- of bedrijfswoning, dus een woning waar bijvoorbeeld de eigenaar van het bedrijf woont, is langs de Stephensonstraat wel toegestaan.

#### *Goot- en bouwhoogte*

Op basis van het vigerende bestemmingsplan is aan de westzijde van het Connexxionterrein (grenzend aan de bebouwing van de Stephensonstraat) een bouwhoogte toegestaan van 13 meter (12 meter goothoogte + 1 meter). Alleen direct achter Stephensonstraat 4 en 6 (ged.) is een bouwhoogte van 7 meter (6 meter goothoogte +1 meter) toegestaan. De toegestane bouwhoogte in de Stephensonstraat loopt van 6 en 9 meter bij de nrs 4 en 6 op naar een toegestane bouwhoogte van 16 meter (12 meter goothoogte + 4 meter) bij de Vomar. Het bestemmingsplan biedt, zoals eerder is aangegeven, het college van burgemeester en wethouders daarbij nog de bevoegdheid 10% vrijstelling te verlenen van deze maten. Behoudens privaatrechtelijke beperkingen mogen op basis van het vigerende bestemmingsplan zowel de percelen van de Stephensonstraat als de bebouwing op het Connexxionterrein tot aan de bebouwingsgrenzen worden bebouwd.

II. Ingekomen reacties (samengevat) en gemeentelijke reactie

	<b>Datum indiening</b>	<b>Naam/adres indiener</b>	<b>Reactie samengevat</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
1.	060711 mail	M.Zomer Geweerstraat 14 2014 JD HAARLEM email: <a href="mailto:mzomer@zomertijd.demon.nl">mzomer@zomertijd.demon.nl</a>	Er wordt alleen maar gesproken over de nieuwe wijk, maar de omliggende straten maken ook deel uit van deze wijk.  In de Geweerstraat zouden alleen voetgangers/ fietsers komen en nu komen er ook auto's. Nu al veel parkeeroverlast in bestaande wijk; straat is veel te smal; brandweer kan er niet door.	Uiteraard maken de omliggende straten deel uit van het gebied. Dit plan maakt het mogelijk om de twee wijken, die nu nog worden gescheiden door een bedrijventerrein, met elkaar te verbinden, waardoor er een geheel ontstaat. Het plein met de voorzieningen kan hierbij een verbindende rol spelen.  Zie beantwoording bij 1 onder A en B.
2.	070711 mail	R. en G. Agterberg Teslastraat 87 2014 KL HAARLEM email: <a href="mailto:agterberg.robort@gmail.com">agterberg.robort@gmail.com</a>	Reactie positief: gekozen bouwstijl spreekt aan;  Remisegebouw is aanwinst. - Zorgpunten: aansluiting nieuwe wijk aan omliggende wijk oa. hoe verkeerstromen gaan lopen. Marconistraat en Teslastraat mogen geen doorgaande route worden. De tekeningen hierover zijn niet eenduidig/ onduidelijk.  Zorg over behoud van het bestaande groen/vrees voor kap van de bomen ten noorden van de Edisonstraat. Verzoek om rekening te houden met het bestaande groen.	Wordt voor kennisgeving aangenomen.  Zie beantwoording onder 1 A. Er is aanvullend verkeersonderzoek met kaartmateriaal toegevoegd aan de onderzoeksbundel.  Zoals reeds in het ontwerp-SPvE is aangegeven wordt gestreefd naar behoud van het bestaande groen. Indien de bomen aan de noordzijde van de Edisonstraat in het ontwerp niet behouden kunnen worden, worden ze verplant.
3.	070711 mail	Drs. R.C.C.M. van Dijk Prinsessekade 33 2012 MB HAARLEM	- Positief: plan is een positieve ontwikkeling voor de buurt; goede keuze voor de architectuur.	Wordt voor kennisgeving aangenomen.

		<p>email: <a href="mailto:rcvdijk@online.nl">rcvdijk@online.nl</a></p>	<p>Kritiekpunten: - hoogte Remisegebouw in relatie tot bebouwing Leidsevaart en mogelijk strijdig met eerder vastgesteld plan voor het aanzien van de Leidsevaart.</p> <p>Verwijzing naar het bestemmingsplan is niet juist omdat het gebouw dan meer naar achteren moet. Voorstel is gebouw te verlagen naar 13 meter of 18 meter aan te houden en dan een stuk van de Leidsevaart te blijven (20 a 30 meter). Aan de vrije/groene ruimte wordt dan niet getornd.</p> <p>- de toestroom van auto's naar de nieuwe wijk zou met zoveel mogelijk toegangswegen gereguleerd moeten worden, dit om omwonenden te ontlasten die anders met teveel verkeer op 1 plaats te maken krijgen. Huidige voorstel om met eenrichtingsverkeer op meerdere plaatsen te werken wordt ondersteund, maar wel met zoveel mogelijk spreiding.</p>	<p>Zie beantwoording onder 1 C.  Voor wat betreft de verwijzing in deze reactie naar een eerder vastgestelde plan voor de Leidsevaart het volgende. Vermoed wordt dat hier bedoeld wordt op het beeldkwaliteitsplan voor de verkeerskundige herinrichting van de Leidsevaart uit 1999. Onderhavig plan is daar niet mee in strijd.  Met name de nieuwe bebouwing wordt gezien als een kwalitatieve verbetering.  Zie beantwoording onder 1 C .  De overige bedrijfsbebouwing mag op basis van het bestemmingsplan Pijlsaan 13 meter zijn (12 meter goothoogte +1 meter). Veel van de nieuwe bebouwing in het gebied blijft overigens onder deze hoogte. Er is voor gekozen om een hoogwaardige vrije openbare gebruikruimte in het midden van het gebied te leggen ipv aan de Leidsevaart.</p> <p>zie beantwoording onder 1 A.</p>
4.	080711 mail	<p>L.Smink  Stephensonstraat 64  2014 KE Haarlem  <a href="mailto:lex_smink@hotmail.com">lex_smink@hotmail.com</a></p>	<p>Ambitieuze en gewaagde plan om oude buurt een facelift te geven in deze vorm.</p> <p>Vraagt of het inkv verbetering verkeersveiligheid mogelijk is de Vomar-parkeerplaatsen schuin ipv recht te plaatsen, waardoor mensen minder tegen het verkeer in rijden.</p>	<p>Wordt voor kennisgeving aangenomen.</p> <p>De verkeersrichting wordt aangepast tot voorbij de nieuwe in/uitrit voor het parkeerdek van de Vomar. Hierdoor zullen mensen niet meer tegen het verkeer in rijden.</p>



5.	090711 mail	<p>H. van der Veldt  Geweestraat 15  2014 JB Haarlem  <a href="mailto:h.v.d.veldt@kpnplanet.nl">h.v.d.veldt@kpnplanet.nl</a></p>	<p>- Bouwhoogte museumgebouw: verhoudt zich niet met de bestaande bouw van de woningen aan de Leidsevaart (massaal gedrocht). Voorstel, hoogte terugbrengen naar 14 meter; is ook beter voor bezonning nieuwe woningen, of gebouw circa 10 meter naar achteren plaatsen en 18 meter behouden, waardoor een voorplein ontstaat.</p> <p>- Met dit plan wordt woongenot van bewoners Kogel- en Geweestraat opgeofferd tbv nieuwe bewoners door geplande aanrijroute naar de parkeergarage, door het aantal extra verkeersbewegingen, door slechts eenzijdig parkeren toe te staan (tov nu) zonder dat verlies te compenseren. Voorstel: in- en uitrit via de Leidsevaart.</p> <p>- Boogstraat: verkeersbewegingen nemen toe, de vraag is of deze straat dat wel aan kan. Het idee om (zonder compensatie) alleen eenzijdig parkeren toe te staan is ook in deze straat een probleem. voorstel: de nog te bouwen woningen enige meters terug te leggen en insteekhavens maken.</p>	<p>Zie beantwoording onder 1 C.</p> <p>Zie beantwoording onder 1 A en I B.</p> <p>Er is voor gekozen de rooilijn aan de Boogstraat op zijn oorspronkelijke plaats te leggen om zo de structuur zo helder mogelijk aan te helen. Wanneer de woningen enkele meters worden teruggelegd ontstaat een inham die stedenbouwkundig niet wenselijk is.</p>
6.	100711 mail	<p>L. Brandhorst  Geweestraat 4  2014 JD Haarlem</p> <p>J. Brandhorst-Portegies  Geweestraat 2  2014 JD Haarlem</p> <p><a href="mailto:de.ontdekking@planet.nl">de.ontdekking@planet.nl</a></p>	<p>-Verrast door nieuwste plannen waarin de Geweestraat open gaat, ook voor auto's en niet alleen voor fietsers zoals eerst in de plannen stond. Nu een doodlopende weg, met eigen karakter. Grote bezwaren tegen het opengooien van de Geweestraat.</p> <p>-Uit de getoonde schetsen blijkt niet hoe het er daadwerkelijk uit gaat zien (hoogte gebouwen tov bestaande bouw; hoe ziet de parkeergarage die grenst aan bestaande woningen er uit). Worden de schetsen/plannen nog getoond aan omwonenden.</p>	<p>Zie beantwoording onder 1 A.</p> <p>Het SPvE stelt de kaders waarbinnen het toekomstige plan moet blijven, maar is zelf niet het plan. De hoogtes van de bebouwing zijn weergegeven op het kaartmateriaal dat bij het SPvE De Remise zit. Doel van het SPvE De Remise is de randvoorwaarden vastleggen</p>

			<p>Nu veel onduidelijkheid.</p> <p>Sloop bestaande kantoorgebouw: grote zorg rond deze sloop, want Geweerstraat 2 grenst daar aan. Verzoek om op de hoogte gehouden te worden van de procedures. Ook verzoek om contactpersoon voor in het geval er problemen zijn bij de sloop. Worden huizen voor de sloop gescreend om schade door de sloop aan te tonen? Verzoek om op de hoogte gehouden te worden.</p>	<p>op basis waarvan de ontwikkelaar verder kan uitwerken. Deze uitwerking – dus de concrete bouwaanvragen - moeten voldoen aan en worden getoetst aan de randvoorwaarden uit het vastgestelde SPvE De Remise en het daarin opgenomen “Toetsingskader Ruimtelijke Kwaliteit”. Bouwaanvragen doorlopen de officiële procedure, waarin belanghebbenden alle mogelijkheden hebben om ook in die fase hun mening/bezwaren te laten horen, tot aan de Raad van State aan toe.</p> <p>Voor de sloop van een gebouw is een sloopvergunning vereist. Deze wordt gepubliceerd in de Stadskrant. Voordat wordt gesloopt wordt de (bouwkundige) staat van de omliggende panden door/namens de aannemer onderzocht en vastgelegd. Zonodig kunnen de bewoners (op eigen kosten) zelf ook zo’n onderzoek laten verrichten (contra-expertise). Bewoners worden bijtijds geïnformeerd door de ontwikkelaar/aannemer.</p>
7.	110711 mail	<p>M.Kuin Prinsessekade 52 2012 MC Haarlem <a href="mailto:haan_kuin@hotmail.com">haan_kuin@hotmail.com</a></p>	<p>- Er worden erg veel woningen gepland; dit zal grote parkeeroverlast geven (nu al parkeeroverlast in Bosch en Vaart door auto’s van de westkant van de Leidsevaart).</p> <p>-De toegang maken via de Geweerstraat is een illusie. Beter is een plein aan de Leidsevaart en naar achteren plaatsen van het Museum. Een woonlaag minder op het Remisegebouw levert ook</p>	<p>- In het in 2007 door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundige programma voor dit gebied was een aantal van 150-200 woningen opgenomen. In het onderhavige plan is het gebied van de Vomar en het gebied van het huidige NZH-museum aan het gebied toegevoegd.</p> <p>Het nu opgenomen aantal woningen wordt stedenbouwkundig en verkeerskundig acceptabel geacht voor de omvang van het gebied, mede gelet op de kwaliteit van de plannen. Zie ook beantwoording bij 1 onder A en I B.</p> <p>Zie beantwoording bij 1 A.</p>

			<p>meteen minder geparkeerde auto's.</p> <p>Betreurt het verdwijnen van de bestaande bebouwing, maar juicht een markant museumgebouw toe, mits in hoogte beperkt.</p> <p>Verder mist hij voorzieningen als een school en kinderopvang.</p>	<p>De gemeente acht het bestaande NZH-gebouw bijzonder, maar niet bijzonder genoeg om het gebouw te beschermen door het de status te geven van gemeentelijk- of rijksmonument.</p> <p>Zie verder de beantwoording bij 1 onder C.</p> <p>Kinderopvang is mogelijk binnen de HOED. De mogelijkheid/wenselijkheid van een school is onderzocht, maar blijkt niet haalbaar.</p>
8.	120711 mail	<p>L. Rietveld Berkenrodestraat 50 2012 LC Haarlem</p> <p>R. Jansen Prinsessekade 30 2012 MB Haarlem (vertegenwoordigers wijk Bosch en Vaart)</p> <p><a href="mailto:robericjansen@tiscali.nl">robericjansen@tiscali.nl</a></p> <p><a href="mailto:rietveld.cons@wxs.nl">rietveld.cons@wxs.nl</a></p>	<p>- Ondersteunen de ontwikkelingen op connexxionterrein en kunnen zich in hoofdlijnen vinden in het plan.</p> <p>- Remisegebouw is te hoog; gaan niet akkoord met hoogte aan de Leidsevaart. Meer hoogte richting Stephensonstraat is geen probleem. Huidige bestemmingsplan gaat uit van 12 meter. Trangebouw wordt te kolossaal en exploitatie is onduidelijk. De bewoners van de Prinsessekade willen niet tegen een kolossaal gebouw aankijken.</p> <p>- In het verleden is veel aandacht besteed aan Beeldkwaliteitsplan Leidsevaart. Remisegebouw voldoet niet aan de gestelde beleidsopvattingen. Uitgegaan wordt van lintbebouwing aan de Leidsevaart.</p> <p>Verdere punten die betrokken moeten worden bij de besluitvorming: goed uitgewerkt verkeerscirculatieplan en een kwalitatief groenplan. Verder wordt aangegeven het plan financieel op te nemen in het onderhoudsplan buitenruimten.</p>	<p>Wordt voor kennisgeving aangenomen.</p> <p>Zie beantwoording bij 1 C</p> <p>Vermoed wordt dat hier bedoeld wordt op het plan voor de verkeerskundige herinrichting van de Leidsevaart uit 1999. Onderhavig plan is daar niet mee in strijd.</p> <p>Zie beantwoording bij 1 onder A. In het kader van de verdere uitwerking wordt een Programma van Eisen Openbare Ruimte opgesteld. De randvoorwaarden mbt de inrichting van de openbare ruimte zijn (voor zover ruimtelijk relevant) opgenomen in het SPvE en/of zijn vastgelegd in de anterieure</p>

				<p>overeenkomst die is afgesloten tussen de ontwikkelaar en de gemeente.</p> <p>Bij de verdere uitwerking van de inrichting openbare ruimte wordt de werkgroep – net als bij de totstandkoming van dit het SPvE De Remise – zeer nauw betrokken.</p>
9.	130711 mail	<p>T. van Buuren namens VAC Haarlem Postbus 479 2000 AL Haarlem</p> <p><a href="mailto:t.buuren6@upcmail.com">t.buuren6@upcmail.com</a></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- VAC vraagt zich af of het plein qua schaal past in dit buurtje.</li> <li>- Door half verdiept parkeren krijgt plein een dooie plint. Aandacht voor de sociale beleving.</li> <li>- Nieuwbouw aanpassen aan de oude buurt vereist aandacht voor de uitstraling van de oudere straten.</li> <li>- stratenpatroon oogt smal. Parkeren op de stoep tegenaan. Onderzoeken of deels verspringen van de rooilijn oplossing kan bieden.</li> <li>- Poorten tussen de tuinen afsluitbaar maken; dit verhoogt het veiligheidsgevoel.</li> <li>- Geluidsoverlast spoor: optie, een geluidscherm plaatsen. Onderzoek is zinvol naar de mogelijkheid van hogere bebouwing langs het spoor, als geluidswal.</li> </ul>	<p>Stedenbouwkundig wordt deze maatvoering acceptabel geacht voor dit gebied.</p> <p>Zie beantwoording onder 1 A.</p> <p>De gekozen architectuur sluit aan bij de omliggende wijken.</p> <p>Het in het SPvE opgenomen minimale profiel is voldoende voor de toegankelijkheid van de nood- en hulpdiensten. De wijk wordt vrijwel geheel autovrij. Parkeren is hier nergens toegestaan (en dus ook niet op de stoep).</p> <p>Zie verder beantwoording bij 1 B.</p> <p>In de verdere planuitwerking zal toetsing conform het Politiekeurmerk plaatsvinden en wordt getoetst aan de normen die gelden binnen de gemeente. Sociale veiligheid heeft daarbij de aandacht.</p> <p>De effecten van het spoorweggeluid zijn reeds onderzocht in het akoestisch onderzoek (zie onderzoeksbundel bij het SPvE). Binnen het plangebied is een geluidscherm geen optie. De bebouwing langs het spoor ligt buiten het</p>

			<p>- NZH museum als eyecatcher is prachtig. Flexibiliteit in bestemming wordt geadviseerd voor het geval museum niet levensvatbaar is. Buurt heeft geen baat bij leegstand en verloedering.</p> <p>- Horeca koppelen aan museum is beter beheersbaar en zal minder overlast geven.</p> <p>- Voorkomen moet worden dat parkeerplaatsen museum ingenomen worden door buurtbewoners.</p> <p>- wonen: behoefte aan niet te dure seniorenwoningen en starterswoningen.</p> <p>- verkeer: een goed onderbouwd verkeersplan ontbreekt nog. Hoe gaan de verkeersstromen lopen? Half op stoep parkeren tegen gaan; aanleg van drempels remt snelheid af; meer overzicht dmv eenrichtingsverkeer; uitritten aan de Leidsevaart overzichtelijker maken, bv door spiegels.</p> <p>- Overwegen om het Museum meer dan de geplande 2 meter naar achteren te verplaatsen</p>	<p>plangebied. Bij de actualisering van het bestemmingsplan voor dit gebied (startdatum 2012/2013) zal het idee om hogere bebouwing toe te laten langs het spoor onderzocht worden. zie beantwoording bij 1 onder C.</p> <p>In het plan wordt alleen lichtere horeca toegestaan. Horeca, gekoppeld aan het museum, is in het plan mogelijk gemaakt, maar die koppeling is niet vereist. Zie verder 1 onder C,</p> <p>Het betreft hier openbaar gebied dat niet kan worden afgesloten. Bezoekers van het museum kunnen, net als andere bezoekers aan deze wijk, parkeren op het dak van de Vomar. Deze parkeerplaatsen kunnen worden aangemerkt als extra parkeerplaatsen ter vervanging in vervallen plaatsen elders.</p> <p>In de randvoorwaarden staan percentages opgenomen voor een minimaal aantal sociale koopwoningen, waaraan de plannen worden getoetst.</p> <p>Er is aanvullend verkeersonderzoek verricht ten behoeve van de uitwerking van de variant waarbij in feite al het parkeren onder het centrale plein wordt gerealiseerd. Dit onderzoek zit in de onderzoeksbundel bij het SPvE.</p> <p>Stedenbouwkundig is een rotonde aan de Leidsevaart niet wenselijk, omdat daarmee de belangrijke lange lijn van</p>
--	--	--	---	--

			<p>waardoor pleintje/rotonde aan voorzijde ontstaat.</p> <p>- Ivm veel verkeer en parkeerhavens in Stephensonstraat aparte gemarkeerde fietsstroken aanbrengen.</p> <p>- Groen: positief over het terugbrengen van meer groen, mn de geveltuinen. Inrichting plein in overleg met buurt. Aandacht voor onderhoudsovereenkomst om verval te voorkomen.</p> <p>Luifels: het niet toestaan van luifels boven toegangsdeuren wordt betreurt (extra comfort bij regen en wind).</p>	<p>de Leidsevaart wordt doorbroken. Een rotonde levert daarbij extra in/uiritten op en dat is uit verkeerskundig oogpunt niet wenselijk.</p> <p>Het iets terugleggen van het gebouw is zeker een goed idee: er ontstaat dan een podium waarop het gebouw zich laat zien aan de Leidsevaart.</p> <p>Een herinrichting van de Stephensonstraat maakt geen onderdeel uit van dit plan. Bij een eventuele herinrichting van de Stephensonstraat wordt dit idee in overweging genomen.</p> <p>De inrichting van het plein zal, net als bij de totstandkoming van dit SPvE is gebeurd, in nauwe samenwerking met de werkgroep plaatsvinden. De geveltuinen komen op eigen grond; bewoners zijn zelf verantwoordelijk voor het onderhoud. Daarbij behoort participatie in het onderhoud van openbaar groen door bewoners tot de mogelijkheden.</p> <p>Luifels passen niet in de voorgestane architectuur.</p>
10.	130711 mail	<p>D. Holster en L.X. Jonk Prinsessekade 26 2012 MB Haarlem</p> <p><a href="mailto:thea.holster@xs4all.nl">thea.holster@xs4all.nl</a></p>	<p>- Sluiten zich aan bij de zienswijzen van Bosch en Vaartbuurt;</p> <p>- Bebouwing pal aan de Leidsevaart is in strijd met uitgangspunten van het Beeldkwaliteitsplan Leidsevaart (“rustige wandelpromenade langs het water”). De nokhoogte van 18 meter wijkt af van de rest van de buurt en is in strijd met eerdere afspraken over de hoogte van gevels in de zg lintbebouwing. De zichtlijn langs de Leidsevaart wordt hierdoor doorbroken.</p>	<p>Zie voor beantwoording 1 onder C.</p> <p>De bebouwing is niet in strijd met het BKP. Net als in het BKP wordt er gestreefd naar hoge kwaliteit van de openbare omgeving.</p>

			<p>- Remisegebouw zou doen denken aan oude tramremise, maar wij kennen geen tramremise met appartementen erbovenop; deze doen hier afbreuk aan. Gebouw is te hoog en volumineus en past niet bij de kleinschaligheid van de oorspronkelijke bebouwing en karakter van de buurt.</p> <p>- Remisegebouw brengt schade toe aan woongenot en waarde van de huizen aan de overzijde. Bezinning en privacy worden aangetast en bij uitrijstraat haaks op Leidsevaart ontstaat overlast van in woonkamer schijnende autolampen. Uitrijstraat vanuit het gebied haaks op de Leidsevaart leidt tot gevaarlijke/ongewenste situaties met fietsers op de Leidsevaart.</p> <p>- bouwactiviteiten: heien kan dat gevolgen hebben voor de (veelal kwetsbare) funderingen van hout in de Bosch en Vaartbuurt. Gevraagd wordt welke voorzorgsmaatregelen worden voorgeschreven om schade te voorkomen.</p>	<p>Het Remisegebouw is inderdaad een nieuwe en eigentijdse interpretatie van een oud type gebouw en zal dus niet 1op1 lijken. Met name de schaal van het gebouw refereert aan de vroegere bedrijfsfunctie op dit terrein en vindt dan ook juist zijn bestaansrecht in de oorspronkelijke bebouwing en omgeving.</p> <p>Uit de bezonningsstudie blijkt dat de komst van het Remisegebouw (met museum) gelet op de afstand tot de Prinsessekade geen tot nagenoeg geen gevolgen heeft voor de bezinning aan de overzijde. Gelet op de afstand is er eveneens geen sprake van aantasting van de privacy. Voor wat betreft de "uitrijstraat" het volgende. De straat komt op circa dezelfde plek als waar voorheen de vele bussen en nu de gebruikers van het connexxionterrein in- en uit rijden. Deze straat wordt obv de plannen alleen nog gebruikt door de bewoners/gebruikers van de Kogel- en Geweerstraat. Zie verder de beantwoording onder 1 A.</p> <p>Voor de sloop van een gebouw is een sloopvergunning vereist. Deze wordt gepubliceerd in de Stadskrant. Voordat wordt gesloopt wordt de (bouwkundige) staat van de omliggende panden door/namens de aannemer onderzocht en vastgelegd. Zonodig kunnen de bewoners (op eigen kosten) zelf ook zo'n onderzoek laten verrichten (contra-expertise). Bewoners worden bijtijds geïnformeerd door de ontwikkelaar/aannemer</p>
11.	130711 mail en post	H.Drontmann Duinweg 2 2082 CB SANTPOORT-ZUID email: <a href="mailto:familie08@drontmann.com">familie08@drontmann.com</a>	De indieners zijn eigenaar van het bedrijfspand met bovenwoning aan de Stephensonstraat 4-6 (hoek Boogstraat). Verzocht wordt om de volgende zaken op te nemen in het SPvE:	

		<p>I.M.Drontmann Clematislaan 26 2111 BE AERDENHOUT <a href="mailto:idrontma@xs4all.nl">idrontma@xs4all.nl</a></p>	<p>- minimaal 2 meter tussen het bestaande bedrijfspand en het nieuw op te nemen bouwvlak (bewoners krijgen anders mogelijk overlast (geluid/veiligheid) wat kan leiden tot nadelige beïnvloeding bedrijfsvoering;</p> <p>- een maximale bouwhoogte van 6 resp. 9 meter voor de aangrenzende bouwvlakken aan de oostzijde van Stephensonstr. 4 en 6;</p> <p>- een parkeernorm van minimaal 1,6 per woning (in Stephensonstraat is nu redelijk te parkeren maar met nieuwbouw wordt druk groter. Verwezen wordt naar parkeernormen uit 2007 uit de Hbv);</p> <p>- een verkeersveiligheidsplan, waarbij de aansluiting dmv een rotonde tegenover het museum wordt geregeld en niet in de smalle straten rondom de Remise.</p> <p>- mogelijk wordt de reactie nog aangevuld.</p>	<p>- zie beantwoording onder 1 D. Dit betreffen privaatrechtelijke aspecten die geen onderdeel uitmaken van het SPvE en die door partijen onderling moeten worden besproken.</p> <p>Op basis van het vigerende plan is achter Stephensonstraat 4 en 6 (ged.) een maximale bouwhoogte toegestaan van 7 meter (6 meter goothoogte +1 meter). Het overige deel achter nr 6 mag een maximale bouwhoogte hebben van 13 meter (12 meter goothoogte +1 meter). Achter de nummers 4 en 6 wordt de goothoogte in de plannen 6 meter. Daarboven is 4 meter kap toegestaan. Dit volume wordt stedenbouwkundig acceptabel geacht. Met name de aansluiting op de Boogstraat waar ook 2 verdiepingen met een kap te vinden zijn is als uitgangspunt genomen.</p> <p>De aanvragen om omgevingsvergunning moeten voldoen en worden getoetst aan de parkeernormen die gelden op het moment van indiening. zie verder beantwoording bij 1 B.</p> <p>- Er is aanvullend verkeersonderzoek verricht ten behoeve van de uitwerking van de gekozen variant, waarbij in feite al het parkeren onder het centrale plein wordt gerealiseerd. Dit onderzoek zit in de onderzoeksbundel bij het SPvE. Zie verder beantwoording onder 1 A.</p> <p>-er is geen aanvullende reactie ontvangen.</p>
12.	140711 mail	<p>M.S.G Doggenaar (namens vd Bos bv) Stephensonstraat 8-10 zwart</p>	<p>- Er is in de plannen geen rekening gehouden met de bedrijven aan de Stephensonstraat 6-8-10, waar bewoning boven is gesitueerd en bij nr 8 ook nog</p>	<p>-zie voor beantwoording onder 1 D Dit betreffen privaatrechtelijke aspecten die geen onderdeel uitmaken van het SPvE en door partijen</p>



		<p>2014 KD Haarlem</p> <p>Familie Doggenaar Stephensonstraat 8 rood 2014 KD Haarlem</p> <p><a href="mailto:vdosbv@planet.nl">vdosbv@planet.nl</a></p>	<p>een tuintje aanwezig is. De 12 meter hoge bebouwing komt daar pal aan te liggen wat ook leidt tot minder daglicht. Ook de appartementen boven de bedrijven zullen overlast krijgen van de nieuwbouw (aantasting uitzicht, privacy en zonlicht).</p> <p>- Zorg over waardedaling van het onroerend goed en overlast van bouwactiviteiten.</p>	<p>onderling moeten worden besproken.</p> <p>- ingeschat wordt dat de komst van deze nieuwe wijk eerder leidt tot waardevermeerdering van aangrenzende panden. De Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht geven de mogelijkheid om via een planschadeprocedure eventuele schade te vergoeden.</p> <p>Voor de sloop van een gebouw is een sloopvergunning vereist. Deze wordt gepubliceerd in de Stadskrant. Voordat wordt gesloopt wordt de (bouwkundige) staat van de omliggende panden door/namens de aannemer onderzocht en vastgelegd. Zonodig kunnen de bewoners (op eigen kosten) zelf ook zo'n onderzoek laten verrichten (contra-expertise).</p> <p>Bewoners worden bijtijds geïnformeerd door de ontwikkelaar/aannemer</p>
13.	140711 mail en post	<p>Wieringa Advocaten C.Koenen Namens Westergracht Vastgoed BV Herengracht 425-429 1017BR AMSTERDAM email: <a href="mailto:koenen@wieringa.nl">koenen@wieringa.nl</a></p>	<p>WestergrachtVastgoed is eigenaresse van het noordelijk gelegen EKP-terrein.</p> <p>Er zitten volgens de reactie enkele onvolkomenheden in het SPvE, te weten het aantal m2 dat gehanteerd wordt voor de nieuwbouw van de Vomar. Het bvo en wvo wijkt af van de op 25 november 2005 vergunde situatie. De berekening is bij de reactie gevoegd.</p>	<p>Naar aanleiding van deze reactie heeft de ontwikkelaar het huidige aantal m2 nogmaals laten berekenen door een gespecialiseerd bureau. Uit dat onderzoek blijkt dat het aantal m2 winkelruimte iets hoger ligt dan in het ontwerp SPvE De Remise staat opgenomen te weten afgerond 2628 m2 winkelvloeroppervlak. Het onderzoek is in de onderzoeksbundel opgenomen.</p>
14.	150711 mail	<p>M. Sieger/E. Otten Edisonstraat 15 2014 KH Haarlem</p>	<p>Enthousiast over het plan, maar grote zorg over toenemend verkeer en de parkeerproblematiek. Niet akkoord met het plan zolang er zoveel onduidelijkheid bestaat. Het plan geeft nog veel</p>	<p>Zie beantwoording bij 1 A en 1 B.</p>

		<a href="mailto:elsbeth.otten@gmail.com">elsbeth.otten@gmail.com</a>	<p>onduidelijkheden om het goed te kunnen beoordelen. Onduidelijk is of Teslastraat richting Vomar alleen toegankelijk blijft voor fietsen en dus niet voor auto's; zorgen over de gevolgen toenemende verkeersdruk; onduidelijkheid over aantal parkeerplaatsen per huishouden en van bezoekers van het museum. En er wordt geen rekening gehouden met auto's die nu al iedere avond op het Connexxionterrein worden geparkeerd. Voor het plan kan worden vastgesteld moet hierover duidelijkheid zijn en moet daar ook inspraak op mogelijk zijn.</p> <p>Parkeren: nu reeds parkeerprobleem in buurt van de Remise (bij de Teslastraat 72 = voormalig Vomarterrein) Als project wat op die locatie gepland is ook doorgaat neemt verkeersdruk aan Teslastraat en omliggende straten toe. Eerst goed parkeeronderzoek doen ('s avonds als iedereen thuis is) voordat het plan wordt vastgesteld.</p> <p>-Parkeren op dak Vomar voor nieuwe bewoners en bezoekers: dit parkeerterrein is enige tijd geleden gesloten na winkeltijden ivm hangjongeren. Het opnieuw openstelling levert weer hangjongeren en vandalisme op.</p>	<p>Voor genoemd project is vergunning verleend met daarbij de vereiste hoeveelheid parkeerplaatsen conform de parkeernormen die gelden. Er moet gebouwd worden conform de vergunning. (Aanvullend)verkeers/ parkeeronderzoek is in de onderzoeksbundel opgenomen die bij het SPvE hoort. Zie verder ook I onder B.</p> <p>Aangezien er nieuwe woningen komen rond het parkeerdek is de verwachting dat daarmee door sociale controle ongewenst gedrag wordt voorkomen. Zonodig kan de politie gevraagd worden handhavend optreden, net zoals dat gebeurt in andere soortgelijke omstandigheden.</p>
15.	150711 mail	<p>P. van der Lit Stephensonstraat 42 2014 KD Haarlem</p> <p><a href="mailto:pum@vanderlit.nl">pum@vanderlit.nl</a></p>	<p>Gaat niet akkoord met de plannen. Het plan heeft gevolgen voor de twee woonhuizen boven ProCoating aan de Stephensonstraat 42-44. Links komt de GOED en aan de achterzijde hoge woonhuizen.</p> <p>Verkeer: er ontbreekt een deugdelijk onderzoek</p>	<p>Zie beantwoording bij 1 onder D. Verder betreffen dit privaatrechtelijke aspecten die geen onderdeel uitmaken van het SPvE en door partijen onderling moeten worden besproken</p> <p>zie beantwoording bij 1 A.</p>

		<p>naar de toekomstige verkeersstromen. Er wordt uitgegaan van een richtnorm van de wettelijke norm van het aantal auto's per woning. Deze norm wordt overschreden. Geadviseerd wordt a.d.h.v. een simulatiemodel (bijv. door TNO) de situatie te onderzoeken op basis van werkelijk aantal auto's per woning. Gevaar voor groot infrastructureel probleem.</p> <p>Veiligheid: gezien de dichtheid van de geplande huizen ontstaat een veiligheidsrisico mbt hulpdiensten. Nu al is Stephensonstraat overdag moeilijk bereikbaar.</p> <p>Projectrisico: Een risicoanalyse van dit project ontbreekt. Welk risico loopt de gemeente en hoe worden die afgedekt. Standpunt gemeente dat risico's voor de ontwikkelaar zijn is maar ten dele waar. Er dient een risicoanalyse te komen.</p> <p>Commercieel: wat gebeurt er als het project halverwege spaak loopt? Huizen van 5 ton lijkt te hoog gegrepen in deze buurt. Wonen boven Vomar is niet aantrekkelijk voor kopers.</p> <p>De GOED: verwacht wordt dat er geen huurders/kopers voor een dergelijk plan zijn. HOED aan de Zantvoortselaan is volledig mislukt (ambitie afgezet tegen kosten en realisatie).</p> <p>Museum: zeer groot risico om dit gebouw af te stemmen op de eisen van een semi prive museum, welke gerund wordt door vrijwilligers. Geadviseerd wordt te kiezen voor een multifunctionele toepassing zodat het gebouw ook</p>	<p>Zie verder het verkeersonderzoek van Tauw, + het aanvullend verkeersonderzoek dd 141011 dat in de onderzoeksbundel bij het SPvE zit.</p> <p>Bouwplannen worden altijd voorgelegd aan de hulpdiensten.</p> <p>Ten behoeve van dit project is een anterieure overeenkomst gesloten met de ontwikkelaar, waarin de gemeentelijke kosten worden verhaald en waarin de risico's bij de ontwikkelaar worden gelegd. De gemeente loopt geen risico.</p> <p>Door de ontwikkelaar is uitgebreid onderzoek gedaan naar de wenselijkheid en haalbaarheid van dit project. De verwachting is dat dit project zal slagen. Overigens is dit het risico van de ontwikkelaar.</p> <p>Uit onderzoek blijkt dat er gegadigden zijn voor deze GOED. Verder is dit voor risico van de ontwikkelaar.</p> <p>Zie beantwoording onder 1 C.</p>
--	--	---	--

			<p>voor andere doeleinden geschikt is.</p> <p>Informatievoorziening: er is nog geen goed visueel beeld gegeven hoe de plannen er uit gaan zien en wat de impact is van dit project op de omgeving. (alle tekeningen zijn van bovenaf gepresenteerd). Er zijn daarvoor goede technieken op de markt. Geadviseerd wordt die te gebruiken. De gemeente laat hier een steek vallen.</p> <p>Stephensonstraat 42: Toen er nog een wasstraat zat schudde het gebouw al erg. Hij maakt zich zorgen over de gevolgen van de bouw voor zijn gebouw. Conclusie: gemeente moet zich niet laten leiden door de druk van de ontwikkelaars en de verantwoordelijkheid nemen voor zijn inwoners.</p>	<p>Het SPvE stelt de kaders waarbinnen het toekomstige plan moet blijven, maar is zelf niet het plan. De maximale hoogtes van de bebouwing zijn weergegeven op het kaartmateriaal dat bij het SPvE De Remise 2012 zit. Doel van het SPvE De Remise is de randvoorwaarden vastleggen op basis waarvan de ontwikkelaar verder kan uitwerken. Deze uitwerking – dus de concrete bouwaanvragen - moeten voldoen aan en worden getoetst aan de randvoorwaarden uit het vastgestelde SPvE De Remise en daarin opgenomen ruimtelijke kwaliteitseisen. Bouwaanvragen doorlopen de officiële procedure, waarin belanghebbenden alle mogelijkheden hebben om ook in die fase hun mening/bezwaren te laten horen, tot aan de Raad van State aan toe.</p> <p>Bouwveiligheidsplan en inventarisatie van omliggende panden volgt bij de vergunningsaanvraag conform de indieningsvereisten van het bevoegde gezag.</p>
16.	150711 mail	<p>Werkgroep Connexionterrein Namens deze, Leon Groenemeijer Boogstraat 46 2014 JH Haarlem</p> <p><a href="mailto:liemf@xs4all.nl">liemf@xs4all.nl</a></p>	<p>Werkgroep is nauw betrokken geweest bij totstandkoming van SPvE. Plan is in grote lijnen acceptabel voor de omwonenden. Echter, er zijn nog een aantal cruciale punten die vóór raadsvaststelling kristalhelder moeten zijn.</p> <p>- <u>Onduidelijkheid over verkeersafwikkeling/ parkeerdruk Kogel- en Geweerstraat:</u> Nu wordt er geparkeerd aan beide zijde, deels op de stoep. Parkeerdruk is hoog. Ontwikkelaar wil</p>	<p>Zie beantwoording bij 1 onder A.</p>

		<p>ontsluiting parkeergarage vanaf de Leidsevaart en afsluiting Geweerstraat met paaltjes. Afdeling Verkeer wil ontsluiting via Kogelstraat, Geweerstraat, Verlengde Geweerstraat, Nieuwe Museumstraat. Dit betekent toename verkeer in deze smalle straten. M.a.w. autoluwe nieuwe wijk en de verkeersafwikkeling via de bestaande wegen. Bewoners Kogel- en Geweerstraat geven voorkeur aan variant ontwikkelaar.</p> <p>- <u>Onduidelijkheid Remisegebouw:</u> De Werkgroep is intern verdeeld over dit gebouw. De “overkant” vindt het gebouw veel te groot; de rest van de Werkgroep denkt dat een mooi gebouw goed is voor de wijk. Verder denkt de wijk gemengd over dit gebouw. Continuïteit van het gebruik is nog onzeker. Bij de vaststelling van het SPvE moet die zekerheid er zijn.</p> <p>- <u>Voor verbetering vatbaar: rooilijn Boogstraat:</u> Parkeerdruk is hoog (parkeren deels op de stoep). In eerdere varianten van het plan is op verzoek van de Werkgroep de rooilijn van de nieuwbouw teruggelegd om schuine insteekhavens mogelijk te maken. In de laatste plannen is de rooilijn weer naar voren gelegd, zodat er weer een hele smalle straat resteert.</p> <p>- <u>Zorgen over hoogwaardige uitvoering openbare ruimte:</u> De FSI van 1,16 is hoger dan de 0,75-1,00 die in het oude SPvE Connexxionterrein uit 2007 is opgenomen. De Werkgroep heeft geen bezwaar tegen een iets hogere FSI, mits er een kwalitatief</p>	<p>Zie beantwoording bij 1 onder C.</p> <p>Er is voor gekozen de rooilijn aan de Boogstraat op zijn oorspronkelijke plaats te leggen om zo de structuur zo helder mogelijk aan te helen. Wanneer de woningen enkele meters worden teruggelegd ontstaat een inham die stedenbouwkundig niet wenselijk is.</p> <p>Inrichting en realisatie openbare ruimte geschiedt voor rekening- en risico van de ontwikkelaar. Na realisatie volgt levering aan de Gemeente, welke zal zorgdragen voor het beheer. E.e.a. wordt ook vastgelegd in het programma van eisen openbare ruimte en in anterieure overeenkomst. Bij de verdere uitwerking van de openbare</p>
--	--	--	--

			<p>goed plan ligt. Dat plan ligt er nu, maar het aandeel groen cq openbare ruimte is tot een minimum gedaald en er kan geen meter meer van af. Een kwalitatief hoogwaardige uitvoering is noodzakelijk om aan het beeld van een prettige en groene uitstraling te voldoen, zoals vastgelegd is in het SPvE. Onduidelijk is wie dat gaat betalen en onderhouden. De Werkgroep is er niet gerust op dat die er echt gaat komen. Het inrichtingsplan en het kostenplaatje maakt geen deel uit van het SPvE.</p> <p>- <u>Zorgen mbt schade aan huizen:</u> Omwonenden maken zich ernstig zorgen over de mogelijke schade aan hun woningen als gevolg van de bouw. De Werkgroep vindt dat de gemeente nu reeds op globaal niveau een aantal zaken mbt funderingsmethoden, grondwater etc. moet vastleggen.</p>	<p>ruimte wordt de Werkgroep weer nadrukkelijk betrokken.</p> <p>Voor de sloop van een gebouw is een sloopvergunning vereist. Deze wordt gepubliceerd in de Stadskrant. Voordat wordt gesloopt wordt de (bouwkundige) staat van de omliggende panden door/namens de aannemer onderzocht en vastgelegd. Zonodig kunnen de bewoners (op eigen kosten) zelf ook zo'n onderzoek laten verrichten (contra-expertise). Bewoners worden bijtijds geïnformeerd door de ontwikkelaar/aannemer.</p>
17.	140711 post	N.V. Hollandsch Brabantsche Maatschappij v.OG K. Blankevoort Wagenweg 204 2012 NM HAARLEM	<p>Indiener is grond- en gebouweigenaar van Stephensonstraat 38.</p> <p>- De bestaande bebouwing aan de Stephensonstraat maakt om onduidelijke redenen geen deel uit van plangebied en dat belemmert hem in zijn rechten.</p> <p>Locatie behoorde tot 31 maart 2000 toe aan Connexion. Notarieel is bij verwerving vastgelegd dat eventuele toekomstige grondsanereringen op het perceel ongelimiteerd in tijd voor rekening komen van verkopende partij.</p> <p>De locatie is aangekocht in de wetenschap dat</p>	<p>- de grenzen van dit project zijn bepaald door de grenzen van het te ontwikkelen gebied. De Stephensonstraat hoort daar niet bij.</p> <p>Het betreft hier een privaatrechtelijk aspect dat geen onderdeel uitmaakt van dit SPvE De Remise. Private partijen dienen hier samen uit te komen.</p> <p>Zie ook beantwoording bij 1 onder D</p>

			<p>naastgelegen terrein de bestemming bedrijfsdoeleinden heeft. Bestemmingswijziging naar Wonen en maatschappelijk kunnen leiden tot beperking van het gebruik van de locatie en materiële schade tot gevolg hebben.</p> <p>Het SPvE staat bouwen tot op de erfrens toe met een hoogte van 12 meter. Hiermee komt de (brand)veiligheid van het gebouw in het geding. De bebouwingsgrens zou ten minste de afstand conform de (brand)veiligheidseisen in acht moeten nemen. Daarbij is bij bouwen tot de erfrens onderhoud aan gebouw niet meer mogelijk vanaf naburig erf. Grens moet worden aangepast, onverlet het bepaalde in het BW.</p> <p>De aangrenzende bebouwing mag volgens vigerende plan een bebouwings% van 60% en een goot- cq nokhoogte hebben van 7 resp 10 meter. Het SPvE geeft een bouwhoogte van 12 meter. Dit heeft gevolgen voor gebruiksgemak, de mogelijkheden en de waarde van de locatie. Gebouw heeft hoogte van 7.70 meter en de toegestane bebouwingshoogte is 11 meter.</p>	<p>Ingeschat wordt dat de komst van deze nieuwe wijk eerder leidt tot waardevermeerdering van aangrenzende panden. De Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht geeft de mogelijkheid om via een planschadeprocedure eventuele schade te vergoeden.</p> <p>Voor de sloop van een gebouw is een sloopvergunning vereist. Deze wordt gepubliceerd in de Stadskrant. Voordat wordt gesloopt wordt de (bouwkundige) staat van de omliggende panden door/namens de aannemer onderzocht en vastgelegd. Zonodig kunnen de bewoners (op eigen kosten) zelf ook zo'n onderzoek laten verrichten (contra-expertise). Bewoners/gebruikers worden bijtijds geïnformeerd door de ontwikkelaar/aannemer.</p> <p>Het uiteindelijke plan moet voldoen aan de eisen van het bevoegd gezag. Daarin zijn ook eisen mbt brandveiligheid geborgd. Bebouwing van in het vigerende bestemmingsplan toegestaan tot op de erfrens. De privaatrechtelijke aspecten maken geen onderdeel uit van het SPvE . Partijen moeten hier onderling uitkomen.</p> <p>Het toegestane bebouwingspercentage op het Connexxionterrein is op basis van het vigerende bestemmingsplan niet 60% maar 70 %. Grenzend aan het perceel van de indiener van de reactie (= Stephensonstraat 38) is in het bestemmingsplan een bouwhoogte toegestaan van maximaal 13 meter (12 meter goothoogte +1 meter kap). De toegestane maximale bouwhoogte van nummer 38 zelf is volgens het</p>
--	--	--	---	---

			<p>De verdieping heeft de bestemming Kantoor. Nu zit er rondom op de verdieping ramen en deuren tbv o.a. daglichttoetreding etc.</p> <p>De toegestane hoogte in het SPvE van 12 meter leidt er toe dat hun gebouw niet meer kan voldoen aan eisen van daglichttoetreding, vluchtwegen etc. Verzoekt om aanpassing van de bebouwingsgrenzen zo dat daglichttoetreding etc in zijn pand niet verminderd wordt. Verder zou de bouwhoogte in aanliggende gebied verlaagd moeten worden om daglichttoetreding etc. niet verminderd worden.</p> <p>In het plangebied wordt de bestemming wonen, bedrijvigheid, maatschappelijk, commercieel. De bestaande bebouwing aan de Stephensonstraat maakt geen deel uit van het plangebied, maar om belangen en rechten niet te belemmeren/verminderen dient de bedrijvenstrook ten minste dezelfde bestemmingsmogelijkheden te krijgen. De bestemmingsmogelijkheden aan de Stephensonstraat worden door de mogelijkheden die in het plangebied mogelijk worden gemaakt belemmerd en gehinderd, waardoor o.a. waardevermindering ontstaat.</p> <p>Verzoekt tot slot om schriftelijke reactie binnen 6 weken.</p>	<p>bestemmingsplan 12 meter (11 meter goothoogte +1 meter kap). De voorziene nieuwbouw in het project is hier eveneens 12 meter en dus lager dan op basis van het vigerende bestemmingsplan is toegestaan. Zie ook beantwoording bij 1 D.</p> <p>De bestemming van Stephenstonstraat 38 is bedrijfsdoeleinden. Daarbinnen zijn bedrijfskantoren toegestaan. Zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan aan de Stephensonstraat. Voor wat betreft de privaatrechtelijke aspecten, deze maken geen onderdeel uit van dit SPvE De Remise. Private partijen dienen hier samen uit te komen</p> <p>De Stephensonstraat maakt inderdaad geen deel uit van dit project. De gemeente wil de bedrijfsbestemming aan de Stephensonstraat behouden. Zie verder beantwoording bij 1 onder D.</p> <p>Indiener is schriftelijk geïnformeerd over de verdere procedure.</p>
--	--	--	--	--



18.	060711 (mondeling)	VOF De Remise	<p>1. Aandeel sociale woningen;</p> <p>2. Straatbreedtes en profilering</p> <p>3. Hoogte museumgebouw en garanties</p> <p>4. Toegestane extra m2 detailhandel (niet zijnde supermarkt m2)</p>	<p>1. De gemeente houdt vast aan de 30 % sociale koop/huur. Van dit percentage mag worden afgeweken als de nieuwe woonvisie daartoe <b>aanleiding geeft</b>.</p> <p>2. Opgenomen maatvoeringen zijn compromis.</p> <p>3. Hoogte is aangepast. Garantie haalbaarheid NZH-museum blijft van kracht.</p> <p>4. Er mag 500 m2 bvo detailhandel worden toegevoegd, ten behoeve van speciaalzaken. Deze 500 m2 bvo mag niet gebruikt worden voor uitbreiding van de supermarkt.</p>
-----	-----------------------	---------------	---	---

# **Luchtkwaliteitonderzoek De Remise Haarlem**

**Concept, 8 april 2011**



---

**Luchtkwaliteitonderzoek  
De Remise Haarlem**



Concept

Kenmerk R003-4751970XMA-evp-V01

---

## Verantwoording

<b>Titel</b>	Luchtkwaliteitonderzoek De Remise Haarlem
<b>Opdrachtgever</b>	VOF De Remise Haarlem
<b>Projectleider</b>	Rob van Nijburg
<b>Auteur(s)</b>	Marika Aalbers
<b>Projectnummer</b>	4751970
<b>Aantal pagina's</b>	22 (exclusief bijlagen)
<b>Datum</b>	8 april 2011
<b>Handtekening</b>	

## Colofon

Tauw bv  
Handelskade 11  
Postbus 133  
7400 AC Deventer  
Telefoon +31 57 06 99 91 1  
Fax +31 57 06 99 66 6

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

**Concept**

Kenmerk R003-4751970XMA-evp-V01

---

## Inhoud

<b>Verantwoording en colofon</b> .....	<b>5</b>
<b>1 Inleiding</b> .....	<b>9</b>
<b>2 Aanpak</b> .....	<b>11</b>
2.1 Wettelijk kader .....	11
2.2 Projectbeschrijving .....	13
2.3 Werkwijze .....	14
2.4 Model .....	15
2.5 Beoordeling .....	15
<b>3 Uitgangspunten</b> .....	<b>17</b>
3.1 Verkeersgegevens .....	17
3.2 Wegkenmerken .....	17
<b>4 Resultaten en beoordeling</b> .....	<b>19</b>
<b>5 Samenvatting en conclusies</b> .....	<b>21</b>

### Bijlage(n)

1. CAR II berekening



**Concept**

Kenmerk R003-4751970XMA-evp-V01

---

## 1 Inleiding

**Het project Remise te Haarlem omvat de herontwikkeling van het voormalige NZH / Connexionterrein ter hoogte van de Leidsevaart 396 in Haarlem West. Het gehele terrein wordt heringericht tot een woonwijk. Het plan maakt de realisatie mogelijk van 217 woningen (grondgebonden en appartementen), een museum, winkels, een supermarkt en een wijkcentrum op het Remiseterrein in Haarlem. Voor de voorgenomen ontwikkeling is een bestemmingsplanwijziging nodig.**

In het kader van de 'Wet luchtkwaliteit' (titel 5.2 van de Wet milieubeheer) moet een luchtkwaliteitonderzoek worden uitgevoerd om de inpasbaarheid van het plan te bepalen. Dit rapport bevat het benodigde onderzoek.

### *Leeswijzer*

Het volgende hoofdstuk bevat de aanpak van het onderzoek, met onder meer een beschrijving van het wettelijk kader en van de werkwijze. Hoofdstuk 3 beschrijft de uitgangspunten van het onderzoek en hoofdstuk 4 de resultaten van de berekeningen en de beoordeling van de resultaten.

**Concept**

Kenmerk R003-4751970XMA-evp-V01

---

## 2 Aanpak

**Dit hoofdstuk bevat de werkwijze van het luchtkwaliteitonderzoek. Eerst wordt het wettelijk kader beschreven. Vervolgens wordt uiteengezet wat het project inhoudt. Aan de hand van het wettelijk kader en de projectbeschrijving wordt de werkwijze uiteengezet. Vervolgens beschrijven wij welke modellen er gebruikt zijn voor de uitvoering van de verspreidingsberekeningen en hoe de resultaten worden beoordeeld.**

### 2.1 Wettelijk kader

Bestuursorganen nemen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, de regelgeving omtrent luchtkwaliteit in acht. Vanaf 15 november 2007 is de 'Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)' van kracht, in dit stuk verder de 'wet luchtkwaliteit' genoemd. Uit de wet luchtkwaliteit volgt dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is, indien in ieder geval aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden
2. Er treedt geen verslechtering van de luchtkwaliteit op, of er vindt *per saldo* een verbetering van de luchtkwaliteit plaats door compenserende maatregelen
3. De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging
4. De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

De ontwikkeling is niet opgenomen in het NSL, waardoor alleen de eerste drie voorwaarden gronden zijn waarop een bestuursorgaan kan besluiten dat de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

#### Ad 1. Geen overschrijding van grenswaarden

Een voornemen is inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit indien in de situatie met planontwikkeling nu en in de toekomst geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden overschreden. Daarbij wordt ook rekening gehouden met onlosmakelijk met het plan verbonden maatregelen.

#### *Relevante componenten*

In de 'Wet luchtkwaliteit' zijn grenswaarden gesteld voor de stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub>), benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), lood (Pb) en koolmonoxide (CO). Voor PM<sub>2,5</sub> geldt daarnaast een jaargemiddelde grenswaarde vanaf 2015.

## Concept

Kenmerk R003-4751970XMA-evp-V01

De grenswaarden voor C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, SO<sub>2</sub>, Pb en CO worden in Nederland al enkele jaren niet meer overschreden<sup>1</sup>. Deze stoffen worden daarom niet nader beschouwd in dit onderzoek. Daarnaast wordt ook PM<sub>2,5</sub> niet nader beschouwd in dit onderzoek. Conform voorschrift 4.4 lid 2 van bijlage 2 Wm blijft het toetsen aan de grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> tot 1 januari 2015 buiten beschouwing. Daarbij is de verwachting dat Nederland met de huidige en NSL-maatregelen voor PM<sub>10</sub> ook tijdig zal voldoen aan de grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub>.

Dit luchtkwaliteitonderzoek is daarmee beperkt tot de beoordeling van de stoffen PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>, de meest kritische componenten in Nederland. Tabel 1.1 geeft de grenswaarden voor de luchtkwaliteit voor deze stoffen weer.

**Tabel 1.1 Meest relevante grenswaarden uit de Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer**

Stof	Criterium	Grenswaarde
NO <sub>2</sub>	Jaargemiddelde concentratie <sup>1)</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>
	Aantal overschrijdingen van uurgemiddelde grenswaarde van 200 µg/m <sup>3</sup>	18 keer per jaar
PM <sub>10</sub>	Jaargemiddelde concentratie <sup>2)</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>
	Aantal overschrijdingen <sup>3)</sup> van daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m <sup>3</sup>	35 keer per jaar

1) De jaargemiddelde grenswaarde voor NO<sub>2</sub> wordt pas in 2015 van kracht (tot dan geldt een plandrempel van 60 µg/m<sup>3</sup>)

2) De jaargemiddelde grenswaarde voor PM<sub>10</sub> wordt pas op 11 juli 2011 van kracht (tot dan geldt een plandrempel van 48 µg/m<sup>3</sup>)

3) Tot 11 juli 2011 een plandrempel van 35 overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde van 75 µg/m<sup>3</sup>

### Ad 2. De luchtkwaliteit verslechtert niet

Indien de ontwikkeling van een project, inclusief de daarmee samenhangende maatregelen, nergens leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, of de luchtkwaliteit verbetert ten gevolge van de planontwikkeling, is de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. Dit geldt ook in gebieden waar grenswaarden worden overschreden.

Daarnaast is het, net als voorheen, toegestaan een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit te compenseren met behulp van compenserende maatregelen (saldobenadering), zodat de luchtkwaliteit *per saldo* niet verslechtert. Ook in dat geval is de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. In de Regeling projectsaldering is vastgelegd op welke wijze saldering plaats dient te vinden.

<sup>1</sup> Milieubalans 2004. Bilthoven, RIVM, 2004 en de uitspraak 200400323/1 van 9 februari 2005 van de Raad van State

### Ad 3. Projecten die niet in betekenende mate bijdragen

Projecten die niet 'in betekenende mate' (NIBM) een bijdrage leveren aan de luchtverontreiniging, hoeven op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer niet individueel getoetst te worden aan de genoemde grenswaarden. Het is in dat geval voldoende om aan te tonen dat een voorgenomen ontwikkeling 'niet in betekenende mate' is.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Voor de periode vanaf 1 augustus 2009, de ingangsdatum van het NSL, tot 1 augustus 2014 is het begrip 'niet in betekenende mate' gedefinieerd als 3 % van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Dit komt neer op een bijdrage van 1,2 µg/m<sup>3</sup> voor beide componenten. Dit betekent dat als aangetoond kan worden dat een voorgenomen ontwikkeling niet meer dan 1,2 µg/m<sup>3</sup> bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie van zowel PM<sub>10</sub> als NO<sub>2</sub>, het project niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarden en inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. In de Ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is voor enkele typen situaties nadere invulling gegeven aan het begrip NIBM.

## **2.2 Projectbeschrijving**

Het project Remise te Haarlem omvat de herontwikkeling van het voormalige NZH / Connexionterrein ter hoogte van de Leidsevaart 396 in Haarlem West. Het gehele terrein wordt heringericht tot een woonwijk. Het plan maakt de realisatie mogelijk van 217 woningen (grondgebonden en appartementen), een museum, winkels, een supermarkt en een wijkcentrum op het Remiseterrein in Haarlem.

Het te ontwikkelen gebied wordt aan de oostzijde begrensd door de Geweerstraat en de Leidsevaart. Aan de zuidzijde is de sloot achter de tuinen van de Edisonstraat de grens. De westgrens wordt gevormd door de achterkant van de bedrijven aan de Stephensonstraat en in het noorden is de Boogstraat de plangrens. In figuur 2.1 is de ligging en invulling van het plangebied opgenomen.



Figuur 2.1 De ligging en invulling van het plangebied.

### 2.3 Werkwijze

Om te beoordelen of de voorgenomen ontwikkeling inpasbaar is vanuit de Wet luchtkwaliteit, toetsen we de luchtkwaliteit langs de wegen rond het plangebied aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Daarbij houden we rekening met de achtergrondconcentratie in het gebied, de bijdrage van het autonome verkeer op de wegen en de bijdrage van het extra verkeer ten gevolge van de planontwikkeling. Er is gezien de omgeving van het plangebied en de aard van de voorgenomen inrichting van het gebied geen sprake van andere relevante lokale emissiebronnen.

**Concept**Kenmerk R003-4751970XMA-evp-V01

---

Bij het toetsen richten we ons op de stoffen NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Zoals beschreven in paragraaf 2.1 zijn dit de meest relevante bronnen van luchtverontreinigende stoffen voor verkeer wat betreft de Wet luchtkwaliteit. Als voor deze componenten geen knelpunt optreedt, zat dat voor de andere stoffen uit de Wet luchtkwaliteit ook niet het geval zijn.

Om de luchtkwaliteit te kunnen beoordelen, voeren we verspreidingsberekeningen uit voor het jaar 2011 (huidig). In 2011 is de achtergrondconcentratie in het gebied het hoogste; in toekomstige jaren neemt deze af. De bijdrage van het autoverkeer in 2011 voor de situatie met plan berekenen we door uit te gaan van de verwachte intensiteiten in 2020. Dit geeft een overschatting van de hoeveelheid verkeer (met plan) in 2011. Door deze aanpak is zeker dat als uit de berekeningen blijkt dat in 2011 wordt voldaan aan de grenswaarden, dat ook voor toekomstige jaren het geval zal zijn. Immers, in toekomstige jaren neemt de achtergrondconcentratie af en worden voertuigen schoner.

**2.4 Model**

De wegen zijn gelegen in stedelijk gebied. Volgens de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit dient de berekening van de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> langs dergelijke wegen uitgevoerd te worden volgens Standaard Rekenmethode 1. We gebruiken het model CAR II versie 9.03 voor de berekeningen. Dit model is goedgekeurd door I&M als implementatie van rekenmethode 1.

**2.5 Beoordeling**

We beoordelen de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub><sup>2</sup> op 10 meter van de wegrand conform de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit. Waar woningen dicht bij de weg staan gaan we uit van de concentraties ter hoogte van de gevel van de woning. We nemen de Pijlslaan, Stephensonlaan en de Leidsevaart mee als relevante wegen. Dit zijn de hoofdwegen waarop het plangebied ontsloten wordt.

<sup>2</sup> De uurgemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> en de 24-uursgemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> zijn voor Standaard Rekenmethode 1 direct gekoppeld aan de jaargemiddelde concentraties. Indien voor NO<sub>2</sub> aan de jaargemiddelde grenswaarde wordt voldaan, wordt eveneens aan de uurgemiddelde grenswaarde voldaan. Als voor PM<sub>10</sub> de jaargemiddelde concentratie 32,6 µg/m<sup>3</sup> of minder bedraagt, wordt aan de 24-uursgemiddelde grenswaarde voldaan



**Concept**

Kenmerk R003-4751970XMA-evp-V01

---

## 3 Uitgangspunten

De uitgangspunten van het onderzoek worden in dit hoofdstuk beschreven. Voor het onderzoek zijn verkeersgegevens en wegkenmerken nodig.

### 3.1 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens voor de huidige situatie en de situatie 2020 met plan zijn afkomstig uit de rapportage De Remise, Actualisatie onderzoek naar verkeerskundige gevolgen d.d.

14 maart 2011. We gebruiken de verkeersintensiteiten voor 2020 met plan voor de berekening van het jaar 2011 met plan. Omdat de verkeersintensiteiten in de gemeente Haarlem toenemen met het vorderen der jaren (autonome groei), betreft het hier een worst case aanname.

De gemeente Haarlem heeft de verdelingen van lichte, middelzware en zware motorvoertuigen aangeleverd. In tabel 3.1 zijn de gebruikte verkeersintensiteiten opgenomen.

Tabel 3.1 De gebruikte verkeersintensiteiten en vrachtpercentages

Wegvak	Intensiteit	Intensiteit	Percentage	Percentage	Percentage
	autonoom huidig (mvt/etm)	plansituatie (2020) (mvt/etm)	lichte voertuigen	middelzware voertuigen	zware voertuigen
Pijlslaan ten oosten van Stephensonstraat	9.300	10.900	97,5	1,5	1
Pijlslaan ten westen van Stephensonstraat	9.700	11.800	97,5	1,5	1
Stephensonstraat	4.700	7.000	97,5	1,5	1
Leidsevaart ten noorden van Geweestraat	4.500	5.100	95	3	2
Leidsevaart ten zuiden van Geweestraat	4.500	5.100	95	3	2

### 3.2 Wegkenmerken

Op basis van luchtfoto's zijn de kenmerken van de Pijlslaan en de Stephensonstraat bepaald. De wegkenmerken voor de Leidsevaart zijn overgenomen uit de Saneringstool 3.1. In tabel 3.2 zijn deze wegkenmerken opgenomen.

**Concept**

Kenmerk R003-4751970XMA-evp-V01

**Tabel 3.2 De wegkenmerken van de relevante wegen zoals gebruikt in het luchtkwaliteitonderzoek**

<b>Wegvak</b>	<b>Snelheidstype</b>	<b>Wegtype</b>	<b>Bomen- factor</b>	<b>Wegbreedte (afstand tot woningen vanaf wegas)</b>	<b>Fractie stagnatie</b>
Pijlslaan ten oosten van Stephensonstraat	Normaal stadsverkeer	4	1	9 m (10 m)	0 %
Pijlslaan ten westen van Stephensonstraat	Normaal stadsverkeer	4	1	11 m (12 m)	0 %
Stephensonstraat	Normaal stadsverkeer	4	1	7 m	0 %
Leidsevaart ten noorden van Geweerstraat	Normaal stadsverkeer	4	1	8 m (13 m)	0 %
Leidsevaart ten zuiden van Geweerstraat	Normaal stadsverkeer	4	1	8 m (13 m)	0 %

We beoordelen de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en PM10 op 10 meter van de wegrand<sup>3</sup> conform de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit. Waar woningen dichterbij de weg staan gaan we uit van de concentraties ter hoogte van de gevel van de woning (de waarde tussen haakjes in de tabel). De afstand die ingevoerd wordt in het CAR II model is de afstand tot de wegas. Dit is dus de helft van de wegbreedte plus 10 m of de afstand tussen de wegas en de bebouwing.

<sup>3</sup> De afstand die ingevoerd wordt in het CAR II model is de afstand tot de wegas. Dit is dus de helft van de wegbreedte plus 10 m of de afstand tussen de wegas en de bebouwing

## 4 Resultaten en beoordeling

**Dit hoofdstuk bevat de resultaten van de verspreidingsberekeningen. De resultaten van de berekeningen worden beoordeeld aan de hand van de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit.**

In tabel 4.1 zijn de resultaten van de verspreidingsberekeningen opgenomen voor de huidige situatie (2011 zonder plan) en voor de situatie met plan. Een totaaloverzicht van de invoergegevens en rekenresultaten is opgenomen in bijlage 1. Opgemerkt wordt dat bij de situatie met plan is gerekend met de (worst case) achtergrondconcentratie en emissiefactoren uit 2011, maar met de intensiteiten voor 2020. De resultaten geven daarom een 'worst case' beeld van de situatie met plan in alle jaren.

**Tabel 4.1 Resultaten berekeningen**

Wegvak	Jaargemiddelde concentratie NO <sub>2</sub>			Jaargemiddelde concentratie PM10		
	Huidig	Met plan	Bijdrage plan*	Huidig	Met plan	Bijdrage plan*
Pijlslaan ten oosten van Stephensonstraat	28,6	29,0	0,4	24,9	25,0	0,1
Pijlslaan ten westen van Stephensonstraat	28,4	28,9	0,5	24,9	25,0	0,1
Stephensonstraat	27,0	27,5	0,5	24,5	24,7	0,2
Leidsevaart ten noorden van Geweerstraat	27,3	27,5	0,2	24,6	24,6	0,0
Leidsevaart ten zuiden van Geweerstraat	25,3	25,5	0,2	24,2	24,2	0,0

\* Inclusief de autonome groei tussen huidig en 2020

Uit tabel 4.1 blijkt dat de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit van 40 µg/m<sup>3</sup> voor de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en PM10 in de situatie met plan niet worden overschreden. Het maximale aantal overschrijdingsdagen bedraagt 10 in de situatie met plan langs de Pijlslaan.

Het verschil in jaargemiddelde concentratie tussen de situatie met plan en de huidige situatie in 2011 is maximaal 0,5 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub> en maximaal 0,2 µg/m<sup>3</sup> voor PM10. Omdat hierin ook rekening is gehouden met de autonome verkeerstoename tussen 2011 en 2020, is de bijdrage van het plan kleiner.

**Concept**

Kenmerk R003-4751970XMA-evp-V01

---

## 5 Samenvatting en conclusies

**Het project Remise te Haarlem omvat de herontwikkeling van het voormalige NZH / Connexionterrein ter hoogte van de Leidsevaart 396 in Haarlem West. Het gehele terrein wordt heringericht tot een woonwijk. Het plan maakt de realisatie mogelijk van 217 woningen (grondgebonden en appartementen), een museum, winkels, een supermarkt en een wijkcentrum op het Remiseterrein in Haarlem.**

In het kader van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 van de Wet milieubeheer) is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd om de inpasbaarheid van het plan te bepalen. Uit het onderzoek blijkt dat in de situatie met plan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden. Verder blijkt dat de bijdrage van het plan aan de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en PM10 zeker minder bedraagt dan 1,2 µg/m<sup>3</sup> en daarom niet in betekenende mate is. Dit betekent dat het plan vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is.

**Concept**

Kenmerk R003-4751970XMA-erp-V01

---

# Bijlage

**1**

CAR II berekening





Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot weg	Fractie stagnatie
Haarlem	Pijlslaan oost	102497	487349	9300	0,98	0,02	0,01	0,00	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	10	0,00
Haarlem	Pijlslaan west	102220	487407	9700	0,98	0,02	0,01	0,00	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	12	0,00
Haarlem	Stephensonstraat	102309	487089	4700	0,98	0,02	0,01	0,00	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13,5	0,00
Haarlem	Leidsevaart noord	102480	487045	4500	0,95	0,03	0,02	0,00	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0,00
Haarlem	Leidsevaart zuid	102346	486834	4500	0,95	0,03	0,02	0,00	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0,00
Haarlem	Pijlslaan oost plan	102497	487349	10900	0,98	0,02	0,01	0,00	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	10	0,00
Haarlem	Pijlslaan west plan	102220	487407	11800	0,98	0,02	0,01	0,00	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	12	0,00
Haarlem	Stephensonstraat plan	102309	487089	7000	0,98	0,02	0,01	0,00	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13,5	0,00
Haarlem	Leidsevaart noord plan	102480	487045	5100	0,95	0,03	0,02	0,00	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0,00
Haarlem	Leidsevaart zuid plan	102346	486834	5100	0,95	0,03	0,02	0,00	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0,00

#### Rapportage no2pm10

Naam	rekenaar, vti
Versie	9.0.3
Stratenbestand	Remise Haarlem
Jaartal	2011
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	0 µg/m3
Schalingsfactor emissiefactoren	
Personenauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 (µg/m3)		NO2 (µg/m3)	
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
Haarlem	Pijlslaan oost	102497	487349	28,6	26,1	0	0
Haarlem	Pijlslaan west	102220	487407	28,4	26,1	0	0
Haarlem	Stephensonstraat	102309	487089	27,0	26,1	0	0
Haarlem	Leidsevaart noord	102480	487045	27,3	26,1	0	0
Haarlem	Leidsevaart zuid	102346	486834	25,3	24,2	0	0
Haarlem	Pijlslaan oost plan	102497	487349	29,0	26,1	0	0
Haarlem	Pijlslaan west plan	102220	487407	26,9	26,1	0	0
Haarlem	Stephensonstraat plan	102309	487089	27,5	26,1	0	0
Haarlem	Leidsevaart noord plan	102480	487045	27,5	26,1	0	0
Haarlem	Leidsevaart zuid plan	102346	486834	25,5	24,2	0	0
Plaats	Straatnaam	X	Y	PM10 (µg/m3)		PM10 (µg/m3)	
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
Haarlem	Pijlslaan oost	102497	487349	24,9	24,3	10	0
Haarlem	Pijlslaan west	102220	487407	24,9	24,3	9	0
Haarlem	Stephensonstraat	102309	487089	24,5	24,3	9	0
Haarlem	Leidsevaart noord	102480	487045	24,6	24,3	9	0
Haarlem	Leidsevaart zuid	102346	486834	24,2	23,9	8	0
Haarlem	Pijlslaan oost plan	102497	487349	25,0	24,3	10	0
Haarlem	Pijlslaan west plan	102220	487407	25,0	24,3	10	0
Haarlem	Stephensonstraat plan	102309	487089	24,7	24,3	9	0
Haarlem	Leidsevaart noord plan	102480	487045	24,6	24,3	9	0
Haarlem	Leidsevaart zuid plan	102346	486834	24,2	23,9	8	0



# meetrapport

meetcertificaatno. 11.058.532

*betreft* : Stephensonstraat 50  
*gelegen* : Haarlem  
*bouwdeel* : totaal  
*in opdracht van* : Hoorne Vastgoed b.v.  
*datum* : 12 september 2011



Interim Bouwconsult b.v.  
Van Houten Industriepark 23  
1381 MZ Weesp  
Postbus 250  
1380 AG Weesp  
telefoon (0294) 45 71 99  
telefax (0294) 45 78 53  
e-mail [bouw@interimbouwconsult.nl](mailto:bouw@interimbouwconsult.nl)  
website [www.interimbouwconsult.nl](http://www.interimbouwconsult.nl)



## inhoud

- voorwoord
- toelichting meetnorm NEN 2580
- meetstaten
- tekeningen
- bruto oppervlak
- verhuurbaar oppervlak

Gerapporteerde gegevens mogen slechts worden gehanteerd voor het doel waarvoor zij volgens de in de opdracht beschreven werkzaamheden zijn vermeld. Het gebruiken van gegevens door opdrachtgever of derden voor andere doeleinden, geschiedt voor eigen risico.

Interim Bouwconsult b.v. kan niet aansprakelijk worden gesteld voor conclusies die anderen verbinden aan door ons verstrekte gegevens.

De metingen zijn verricht op basis van de in het meetrapport vermelde tekeningen en indien deze door of namens de opdrachtgever zijn verstrekt, zijn eventuele afwijkingen met de werkelijkheid niet voor risico van Interim Bouwconsult b.v.

Niets uit dit rapport mag worden gebruikt, verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm op welke wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Interim Bouwconsult b.v.

© copyright 1998-2011 Interim Bouwconsult b.v.



## voorwoord

Dit meetrapport is vervaardigd in opdracht van Hoorne Vastgoed b.v. De meetresultaten zijn gebaseerd op de in het rapport vermelde tekeningen. Interim Bouwconsult b.v. verklaart dat de gerapporteerde meetgegevens voldoen aan de meetmethode en berekeningswijze zoals omschreven in de NEN 2580 (nl): mei 2007, inclusief correctieblad NEN 2580/C1 (nl).

namens **interim bouwconsult b.v.**

J.R. Teppema

ing. E.J.L. Freriks



## Toelichting en definities op de meetnorm volgens NEN 2580

Al de in het meetcertificaat en meetrapport genoemde meetwaarden zijn gemeten volgens de bepalingsmethoden volgens de NEN 2580 "Oppervlakten en inhouden van gebouwen", mei 2007 welke de termen, definities en bepalingsmethoden voor de oppervlakten van terreinen met een bouwbestemming en voor de vloeroppervlakten en inhouden van gebouwen of delen daarvan geeft.

Van de gebruikte terminologie volgen hieronder de definities zoals deze gebruikt zijn in het meetrapport: de nummers verwijzen naar de desbetreffende artikelen in de norm welke geraadpleegd dient te worden indien een nadere toelichting of nadere informatie m.b.t. de te volgen berekeningsmethode en voorwaarden is gewenst.

2.1.1 **Ruimte:** voor mensen toegankelijk deel van een gebouw, dat ten minste aan de onderzijde en/of de bovenzijde wordt begrensd door een scheidingsconstructie en dat een netto-hoogte heeft van ten minste 1,5 m.

2.1.2 **Binnenruimte:** ruimte die aan alle zijden volledig wordt begrensd door bouwkundige scheidingsconstructies.

2.1.3 **Gebouwgebonden buitenruimte:** ruimte die door het deels ontbreken van uitwendige bouwkundige scheidingsconstructies permanent in open verbinding staat met de bodem en/of de buitenlucht.

2.1.6 **Bouwlaag:** Een deel van een gebouw, dat bestaat uit één of meer ruimten, waarbij de bovenkanten van de afgewerkte vloeren van twee aan elkaar grenzende ruimten niet meer dan 1,5m. in hoogte verschillen.

2.4 **Verkorte termen:**

BVO	Brutovloeroppervlakte
GO	Gebruiksoppervlakte
NVO	Nettovloeroppervlakte
TO	Tarra-oppervlakte
VVO	Verhuurbare vloeroppervlakte

3.2 **Terreinoppervlakte:** is de oppervlakte van een door kadastrale of andere grenzen bepaald perceel, voor zover dit bestemd of gebruikt is voor de plaatsing van één of meer gebouwen met het daarbij behorende niet te bebouwen terreingedeelte.

3.3 **Bebouwde terreinoppervlakte:** is de oppervlakte binnen de buitenomtrek van een gebouw ter hoogte van het maaiveld, voor zover deze oppervlakte binnen de terreinoppervlakte is gelegen.



3.4 **Onbebouwde terreinoppervlakte:** is het gedeelte van de terreinoppervlakte dat niet als bebouwde terreinoppervlakte wordt aangemerkt.

3.5 **Overbouwde terreinoppervlakte:** is de som van de oppervlakten van de delen van een gebouw, die zich geheel boven het niveau van het maaiveld bevinden en daar niet mee gelijk liggen, voor zover deze oppervlakte binnen de terreinoppervlakte is gelegen.

3.6 **Onderbouwde terreinoppervlakte:** is de som van de oppervlakten van de delen van een gebouw, die zich geheel onder het niveau van het maaiveld bevinden en daar niet mee gelijk liggen op erboven uitsteken, voor zover deze oppervlakte binnen de terreinoppervlakte is gelegen.

4.2 **Bruto-vloeroppervlakte:** van een ruimte een groep van ruimten of van een gebouw is de oppervlakte, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte, groep van ruimten of het gebouw omhullen.

4.3 **Netto-vloeroppervlakte:** van een ruimte, een groep van ruimten of van een gebouw is de oppervlakte, gemeten op vloerniveau, tussen de begrenzend opgaande scheidingsconstructies van de afzonderlijke ruimten of het gebouw.

4.4 **Tarra-oppervlakte:** van een groep van ruimten of van een gebouw is gelijk aan het verschil van de bruto-oppervlakte en de netto-oppervlakte van respectievelijk de desbetreffende ruimte, groep van ruimten of het gebouw.

4.5.1 **Gebruiksoppervlakte:** van een ruimte, een groep van ruimten of van een gebouw is de oppervlakte, gemeten op vloerniveau, tussen de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte, groep van ruimten of het gebouw omhullen.

4.6.1 **Verhuurbare oppervlakte van een gebouw:** is de oppervlakte, gemeten op vloerniveau, tussen de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van binnenruimten of gebouw omhullen. Waar gelijke gebouwfuncties aan elkaar grenzen, wordt gemeten tot het hart van de betreffende scheidingsconstructie. Ter plaatse van raamopeningen in de opgaande scheidingsconstructies aan de buitengevels wordt gemeten tot aan de binnenzijde van het glas op 1,5m. boven de vloer en ter breedte van deze raamopeningen.



**Bij de bepaling van de VVO wordt niet meegerekend:**

- een ruimte die dient voor het onderbrengen of bedienen van gebouwinstallaties;
- een trappenhuis, met inachtneming van de een-op-eenregel;
- een voorziening voor verticaal verkeer, trapgat of liftschacht;
- toegangssluisen naar trappenhuizen indien de sluis uitsluitend toegang biedt tot het trappenhuis;
- een schalmgat of vide, indien de oppervlakte daarvan groter is dan of gelijk is aan 4,0 m<sup>2</sup>;
- een ruimte die dient voor het parkeren van motorvoertuigen;
- de oppervlakte van delen van vloeren waarboven de netto-hoogte kleiner is dan 1,5 m;
- een vrijstaande bouwconstructie en een leidingschacht indien de horizontale doorsnede daarvan – bij schuine kolommen inclusief het gedeelte van de ruimte daaronder dat lager is dan 1,5 m – groter is dan of gelijk is aan 0,5 m<sup>2</sup>;
- een dragende binnenwand;
- een ruimte voor horizontaal verkeer indien deze uitsluitend dient voor het bereiken van een installatieruimte of een nooduitgang, met inachtneming van de een-op-eenregel.

**een-op-eenregel:** een trapbordes wordt als voorziening voor verticaal verkeer gerekend, tenzij de NVO van de hierop aansluitende verhuurbare ruimte groter is dan of gelijk is aan de NVO van het bordes zelf.

Ditzelfde principe geldt voor een ruimte voor horizontaal verkeer die uitsluitend dient voor het bereiken vaneen installatieruimte of een nooduitgang

**4.6.2 Toe te rekenen delen van de verhuurbare oppervlakte van algemene ruimten**

De volgens 4.6.1 bepaalde oppervlakte van een gebruikseenheid wordt vermeerderd met een deel van de VVO van de in dat gebouw gelegen gemeenschappelijke ruimten waarop die gebruikseenheid is aangewezen, met inbegrip van de gemeenschappelijke verkeersruimten gelegen tussen de toegang van die gebruikseenheid en die gemeenschappelijke ruimten, met dien verstande dat die gemeenschappelijke ruimten moeten zijn opgevat als een groep van ruimten. De omvang van dat deel moet zijn bepaald naar rato van de omvang van de volgens 4.6.1 bepaalde gezamenlijke VVO van de op die gemeenschappelijke ruimten aangewezen gebruikseenheden.





# MEETSTATEN

---

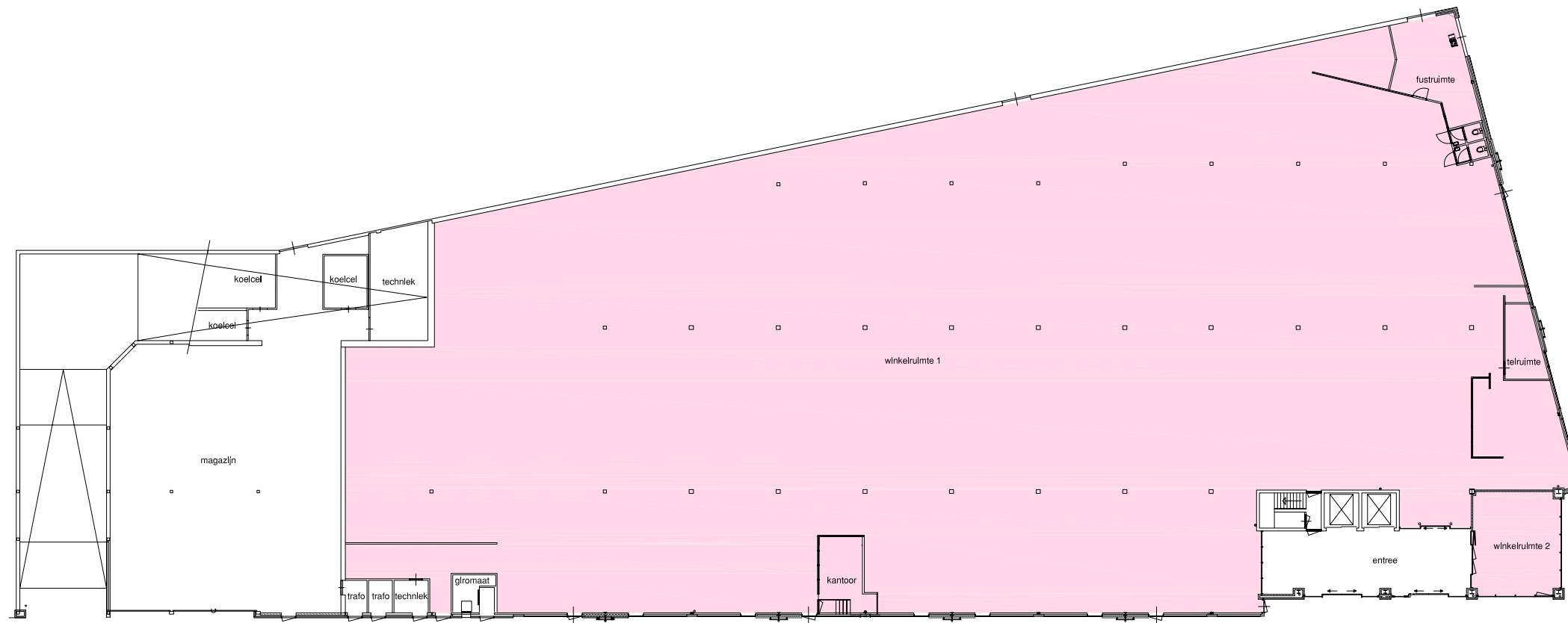


betreft	: Stephensonstraat 50	meetnorm	: NEN 2580
locatie	: Haarlem	uitgave	: NEN 2580(nl) : mei 2007, C1:2008
bouwdeel	: totaal	bestand	: meetrapport11058532
projectno.	: 11.058	datum	: 12.09.2011
in opdracht van	: Hoorne Vastgoed b.v.	blad	: 1

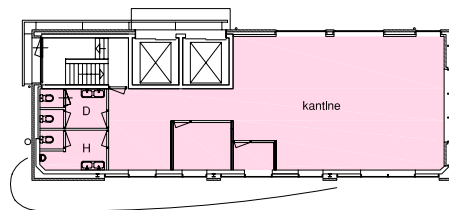
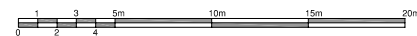
bruto vloeroppervlakte (BVO)	:	3.385,43	m2
verhuurbaar oppervlakte (VVO)	:	3.212,33	m2
percentage VVO / BVO	:	94,89	%

### totaaloverzicht

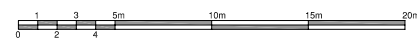
algemene gegevens		bruto	verhuurbaar		
ruimte/bouwdeel verdiepingsno.	ruimte/bouwdeel/ verdieping	bruto-vloer- oppervlakte	verhuurbare oppervlakte	correctie glaslijn	totaal verhuurbaar
0	begane grond	3.222,07	3.092,29		3.092,29
1	verdieping	163,36	117,38	2,66	120,04
<b>totaal</b>		<b>3.385,43</b>	<b>3.209,67</b>	<b>2,66</b>	<b>3.212,33</b>



## begane grond



## verdieping



Omschrijving:	Gebruiksfunctie:	Gebruiksoppervlak:
winkelruimte 1 (incl. overdege ruimtes)	verblijfsruimte	2.584,09 m <sup>2</sup>
winkelruimte 2	verblijfsruimte	43,62 m <sup>2</sup>
kantine	verblijfsruimte	114,86 m <sup>2</sup>
totaal (GO):		2.702,57 m <sup>2</sup>

## GEBRUIKSOPPERVLAK



interim bouwconsult  
buro voor bouwmanagement

Stephensonstraat 50  
Haarlem

revisie: 16.09.2011

bladnr.: 01

## Notitie

Referentienummer  
HB1

Datum  
25 januari 2012

Kenmerk  
313693

Betreft  
Samenvatting verkeerseffecten masterplan Remise Haarlem

### 1 Het plan

V.O.F. De Remise Haarlem ontwikkelt het voormalige Connexionterrein in Haarlem. Diverse voorzieningen en woningen krijgen een plek op de oude tram- en busremise aan de Leidsevaart. In figuur op de volgende pagina is het definitieve model van het masterplan voor Remise Haarlem met de ontsluitingsstructuur opgenomen. Parkeren wordt voornamelijk geconcentreerd in de ondergrondse stallinggarage en het parkeerdek van de Vomar.

### 2 Verkeerseffecten

Het meeste autoverkeer zal via de Stephensonstraat gaan rijden. Binnen het plan zal beperkt autoverkeer rijden. Alleen bezoekers van Blok 5 (die op straat parkeren) zullen 'binnen' het plangebied rijden. Daarnaast zal direct bestemmingsverkeer, zoals bijvoorbeeld laden en lossen in de straten van de woningen plaatsvinden.

De parkeerdruk in de bestaande woonstraten van de Leidsevaartbuurt is met name in de avond- en nachtperiode hoog. Het masterplan zal leiden tot extra parkeerdruk in de omliggende straten aan de noordoostzijde van de Leidsevaartbuurt.

#### 2.1 Centrale parkeervoorziening

De centrale parkeervoorziening (parkeerbak + parkeerdek) is een verkeerskundig goede oplossing. Er ontstaat een duidelijke verkeerscirculatie met nauwelijks verkeer door het plan en de omliggende straten. De aan- en afvoer van verkeer zal vrijwel geheel via de Stephensonstraat plaatsvinden. De Leidsevaart wordt slechts in beperkte mate belast. De autoluwheid van het plangebied is groot. Doordat al het verkeer via de Stephensonstraat rijdt, kan dit op piekmomenten leiden tot extra wachttijd op de Stephensonstraat bij de rotonde Stephensonstraat-Pijlslaan.

#### 2.2 Geweerstraat

De Geweerstraat is nu doodlopend. In het Masterplan wordt de Geweerstraat opengesteld voor verkeer naar het plangebied. In de bestaande Geweerstraat wordt eenrichtingsverkeer ingesteld richting plangebied. Op deze manier zal alleen verkeer richting het Masterplan rijden via de bestaande woonwijk.

Om eenrichtingsverkeer op de bestaande Geweerstraat te benadrukken wordt geadviseerd het tweezijdig langsparkeren te behouden. Hierdoor blijft het profiel smal en wordt hard rijden en tegen de richting in rijden tegen gegaan.



Routing naar parkeerplaatsen Masterplan

### **3 Conclusies en aanbevelingen**

Het verkeer als resultante van het masterplan zal vooral via de randen afgewikkeld worden. Het binnengebied zal autoluw zijn.

Bij het openstellen van de Geweerstraat moet extra verkeer via de bestaande wegen zoveel mogelijk voorkomen worden. Om dit te bereiken wordt geadviseerd eenrichtingsverkeer op de bestaande Geweerstraat in te stellen en tweerichtingsverkeer op de verlengde Geweerstraat.

De parkeerdruk in de woonstraten van de Leidsevaartbuurt is met name in de avond- en nachtpriode hoog. Het masterplan zal leiden tot extra parkeerdruk in de omliggende straten aan de noordoostzijde van de Leidsevaartbuurt. Als oplossing hiervoor wordt geadviseerd het parkeren te reguleren middels vergunninghoudersparkeren.

Nieuw

Programma parkeren totaal				Met toepassing van aanwezigheid percentage														
	norm	aantal	eenheid	Aantal pp	Werkdag overdag		Werkdag middag		Werkdag avond		Koopavond		Zaterdagmiddag		Zaterdagavond		Zondagmiddag	
woning duur	1,5	131	woningen	196,5	50%	98,25	60%	117,9	100%	196,5	90%	176,85	60%	117,9	60%	117,9	70%	137,55
woning midde	1,4	78	woningen	109	50%	55	60%	66	100%	109	90%	98	60%	66	0%	0	70%	76
woning goedk	1,2	0	woningen	0	50%	0	60%	0	100%	0	90%	0	60%	0	0%	0	70%	0
wijkcentrum	0,025	3800	m2 bvo	95	30%	29	70%	67	20%	19	100%	95	100%	95	0%	0	0%	0
hoed	1,5	15	per beh. Kmr	23	100%	23	100%	23	30%	7	15%	3	15%	3	5%	1	5%	1
museum	0,005	800	m2 bvo	4	20%	1	45%	2	20%	1	0%	0	100%	4	0%	0	90%	4
<b>Totaal parkeren</b>				427		205		274		332		<b>374</b>		286		119		219

Programma parkeren Buiten/Bezoekers				Met toepassing van aanwezigheid percentage														
	norm	aantal	eenheid	Aantal pp	Werkdag overdag		Werkdag middag		Werkdag avond		Koopavond		Zaterdagmiddag		Zaterdagavond		Zondagmiddag	
woning duur	0,5	131	woningen	65,5	50%	32,75	60%	39,3	100%	65,5	90%	58,95	60%	39,3	60%	39,3	70%	45,85
woning midde	0,5	78	woningen	39	50%	20	60%	23	100%	39	90%	35	60%	23	0%	0	70%	27
woning goedk	0,3	0	woningen	0	50%	0	60%	0	100%	0	90%	0	60%	0	0%	0	70%	0
wijkcentrum	0,025	3800	m2 bvo	95	30%	29	70%	67	20%	19	100%	95	100%	95	0%	0	0%	0
hoed	0,975	15	per beh. Kmr	15	100%	15	100%	15	30%	4	15%	2	15%	2	5%	1	5%	1
museum	0,00475	800	m2 bvo	4	20%	1	45%	2	20%	1	0%	0	100%	4	0%	0	90%	3
<b>Totaal</b>				218		96		146		129		<b>191</b>		164		40		77

Programma parkeren Binnen cq. exclusieve parkeerplaatsen				Met toepassing van aanwezigheid percentage														
	norm	aantal	eenheid	Aantal pp	Werkdag overdag		Werkdag middag		Werkdag avond		Koopavond		Zaterdagmiddag		Zaterdagavond		Zondagmiddag	
woning duur	1	131	woningen	131	50%	65,5	60%	78,6	100%	131	90%	117,9	60%	78,6	60%	78,6	70%	91,7
woning midde	0,9	78	woningen	70	50%	35	60%	42	100%	70	90%	63	60%	42	0%	0	70%	49
woning goedk	0,9	0	woningen	0	50%	0	60%	0	100%	0	90%	0	60%	0	0%	0	70%	0
wijkcentrum	0	3800	m2 bvo	0	30%	0	70%	0	20%	0	100%	0	100%	0	0%	0	0%	0
hoed	0,525	15	per beh. Kmr	8	100%	8	100%	8	30%	2	15%	1	15%	1	5%	0	5%	0
museum	0,00025	800	m2 bvo	0	20%	0	45%	0	20%	0	0%	0	100%	0	0%	0	90%	0
<b>Totaal</b>				209		109		129		204		<b>182</b>		122		79		141

Remise is schilgebied  
 supermarkt en winkels is wijkcentrum  
 Museumgegevens zijn afkomstig uit CROW publ. 182 (maximum genomen)  
 Norm voor Hoed is 1,5 ppl. per behandelkamer met minimaal 3 ppl. Per praktijk  
 goedkope woning is < 250.000  
 midden is >250.000 en < 350.000 deze gegevens moeten nog gechecked worden met de gemeente.  
 duur is > 350.000



## Notitie

---

**Contactpersoon** Dennis Ruumpol

**Datum** 14 maart 2011

**Kenmerk** N001-4751970RUD-kmn-V01

## Quickscan externe veiligheid Haarlem, De Remise (Connexionterrein)

### 1 Inleiding

Het voormalig risicoterrein van Connexion, langs de Leidsevaart in Haarlem, wordt herontwikkeld. Hiertoe is een masterplan voor het plangebied opgesteld.

Bij alle ruimtelijke plannen, in dit geval de benodigde bestemmingsplanwijziging, dient onderbouwd te worden of het voornemen redelijkerwijs uitvoerbaar is. Een onderzoek naar de externe veiligheid maakt hier onderdeel van uit. Er dient onderzocht te worden aan welke risico's de voorgenomen ontwikkelingen bloot komen te staan en hoe zich dit verhoudt met de huidige situatie van het terrein.

In dit onderzoek zijn alle, voor de externe veiligheid, relevante risicobronnen bekeken en beoordeeld welke invloed deze hebben op het plangebied. Voor de inventarisatie van de risicobronnen is gebruik gemaakt van de provinciale risicokaart. De bevindingen zijn opgenomen in deze notitie. In hoofdstuk twee wordt een samenvatting van de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot de externe veiligheid gegeven, hoofdstuk drie beschrijft de resultaten uit de inventarisatie van risicobronnen waaruit vervolgens een conclusie is getrokken in hoofdstuk vier.

### 2 Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor de externe veiligheid verschilt per type risicobron. Hieronder wordt dit nader toegelicht.

#### *Transport van gevaarlijke stoffen over de weg, water en spoor*

Voor wat betreft transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en over het water, is de wet- en regelgeving vastgelegd in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Verwacht wordt dat deze in 2012 zal worden vervangen door het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) waarin de Basisnetten Weg, Water en Spoor zullen worden opgenomen. Met het Basisnet wordt een duurzaam evenwicht gecreëerd tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en externe veiligheid. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen komt dit tot uiting in plafondwaarden die worden gesteld aan het transport van GF3 (LPG). Voor de ruimtelijke ordening gaan vaste veiligheidszones gelden (plaatsgebonden risico) waarbinnen geen kwetsbare objecten zijn toegestaan.



De Basisnetten Weg en Water zijn al geruime tijd vastgesteld en alvast opgenomen in bijlage 5 en 6 van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Hierdoor kan er tijdig op het Basisnet worden geanticipeerd. Het ontwerp Basisnet spoor is onlangs vastgesteld en nog niet opgenomen in de wet- en regelgeving.

#### *Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen*

Voor buisleidingen staat de relevante wet- en regelgeving sinds 1 januari 2011 in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). De bijhorende regeling is de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb). In afwijking van voorgaande wet- en regelgeving omtrent buisleidingen (Circulaire zonering langs hogedruk aardgasleidingen) geldt er nu ook voor buisleidingen een PR  $10^{-6}$  contour.

#### *Inrichtingen met gevaarlijke stoffen*

Voor inrichtingen gelden het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi).

#### *Plaatsgebonden risico en Groepsrisico*

Alle bovengenoemde regelgeving gaat in op twee typen risico's: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico (PR) is het risico op een plaats buiten een inrichting of langs een transportroute, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of op die transportroute. Het PR wordt weergegeven met veiligheidscontouren. De PR  $10^{-6}$  contour wordt als wettelijke grenswaarde gehanteerd. Binnen deze contour zijn kwetsbare objecten, zoals woningen, niet toegestaan.

Het groepsrisico (GR) is de kans per jaar dat een groep van 10 of meer personen dodelijk slachtoffer wordt als gevolg van een ongeval op de transportroute of in de inrichting. Het GR is mede afhankelijk van de bevolkingsdichtheid binnen het invloedsgebied van de inrichting of transportroute. Het GR wordt weergegeven in een zogenaamde fN-curve, op de verticale as staat de cumulatieve kans per jaar f op een ongeval met N of meer slachtoffers en op de horizontale as het aantal slachtoffers. Richtwaarde voor het groepsrisico is de oriëntatiewaarde.

De wet- en regelgeving verschilt per type risicobron wanneer deze, in het kader van de externe veiligheid, moet worden beschouwd bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van een transportroute, buisleiding of inrichting. Hieronder wordt dit nader toegelicht.

- Vanuit de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen worden aan het gebied verder dan 200 meter van een transportroute doorgaans geen ruimtelijke beperkingen gesteld. Daarom wordt transport over de weg, over het spoor of over het water niet beschouwd, wanneer de transportroute verder dan 200 meter van het plangebied ligt. Indien het plangebied wel binnen 200 meter van de transportroute met gevaarlijke stoffen ligt, dient het PR en GR als gevolg van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling te worden bepaald. Dit gebeurt middels een berekening met het programma RBMII
- Voor buisleidingen geldt de 1 % letaliteitafstand (invloedsgebied), welke afhankelijk is van de diameter en de druk van de buisleiding. Het PR en GR van buisleidingen moet worden bepaald indien het plangebied (gedeeltelijk) binnen het invloedsgebied van de buisleiding ligt. Dit gebeurt middels een berekening met het programma Carola
- Vanuit het BEVI moet voor inrichtingen het PR en GR worden bepaald wanneer het plangebied (gedeeltelijk) binnen het invloedsgebied van de inrichting ligt. Dit gebeurt meestal middels een berekening met het programma Safeti-NL. In de bijlagen van de REVI zijn voor verschillende typen (categoriale) inrichtingen afstanden opgenomen voor het plaatsgebonden risico en het invloedsgebied. Voor deze inrichtingen mag het PR niet met Safeti-NL worden berekend. Buiten het invloedsgebied is het effect van de risicovolle inrichting zodanig beperkt, dat hiermee bij ruimtelijke ontwikkelingen geen rekening hoeft te worden gehouden

### **3 Inventarisatie risicobronnen**

#### **3.1 BEVI-inrichtingen**

In de omgeving van het plangebied bevindt zich één inrichting die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen valt, namelijk Visprox B.V. De inrichting bevindt zich op 450 meter van het plangebied. Na contact met de gemeente Haarlem kan geconcludeerd worden dat de PR  $10^{-6}$  contour niet buiten de terreingrens valt en het invloedsgebied naar verwachting niet zal overlappen met het plangebied. Nader onderzoek naar deze inrichting is daarom niet noodzakelijk.

#### **3.2 Transport van gevaarlijke stoffen over de weg**

Zoals in hoofdstuk twee beschreven is, geldt dat binnen 200 meter van de transportroute de externe veiligheid moet worden meegenomen bij ruimtelijke besluiten. De weg waar mogelijk transport van gevaarlijke stoffen over wordt vervoerd is de N208. Hiervan zijn geen telgegevens beschikbaar. Deze weg ligt echter verder dan 200 meter van het plangebied. Nader onderzoek naar het transport van gevaarlijke stoffen en/of een berekening van de risico's is daarom niet nodig.

### **3.3 Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor**

Op circa 120 meter ten westen van het plangebied loopt een spoorlijn. Er is navraag gedaan bij Prorail en het blijkt dat hierover geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Dit is gebaseerd op de meest recente realisatiegegevens (uit 2009) van het vervoer in beladen ketelwagens/tankcontainers. Op basis van het ontwerp basisnet spoor worden ook in de toekomst over dit traject geen gevaarlijke stoffen vervoerd. Het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

### **3.4 Transport van gevaarlijke stoffen over het water**

Er zijn geen vaarwegen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, waarvan het plangebied binnen 200 meter van die vaarweg ligt. Het transport van gevaarlijke stoffen over het water vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

### **3.5 Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen**

Er liggen geen hogedruk aardgastransportleidingen waarvan het invloedsgebied overlapt met het plangebied. Hogedruk aardgasleidingen hebben daarmee geen effect op het plangebied en vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## **4 Conclusie**

In het kader van de herontwikkeling van het voormalig remiseterrein van Connexxion, langs de Leidsevaart in Haarlem, zijn de externe veiligheidsrisico's geïnventariseerd. Voor alle mogelijke risicobronnen die relevant zijn voor de externe veiligheid is bekeken of deze invloed kunnen hebben op het plangebied en of deze nader moeten worden onderzocht.

Uit de inventarisatie is gebleken dat alle risicobronnen op een zodanig grote afstand van het plangebied liggen dat deze, conform de wet- en regelgeving van de externe veiligheid, niet nader onderzocht hoeven worden. De externe veiligheid vormt daarmee geen belemmering voor de planontwikkeling.

---

## **Watertoets Remise Haarlem**

**Concept, 28 maart 2011**



Concept

Kenmerk R002-4751970AKR-evp-V01

---

## Verantwoording

<b>Titel</b>	Watertoets Remise Haarlem
<b>Opdrachtgever</b>	VOF De Remise Haarlem
<b>Projectleider</b>	ir. F.C. (Floris) Boogaard
<b>Auteur(s)</b>	ing. A. (Alexander) Kreuger
<b>Projectnummer</b>	4751970
<b>Aantal pagina's</b>	24 (exclusief bijlagen)
<b>Datum</b>	28 maart 2011
<b>Handtekening</b>	

## Colofon

Tauw bv  
Vestiging Amsterdam  
Zekeringstraat 43 g  
Postbus 20748  
1001 NS Amsterdam  
Telefoon +31 20 60 63 22 2  
Fax +31 20 68 48 92 1

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

**Concept**

Kenmerk R002-4751970AKR-evp-V01

---

## Inhoud

<b>Verantwoording en colofon .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Inleiding.....</b>	<b>7</b>
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 De watertoets .....	7
1.3 Leeswijzer .....	7
<b>2 Huidige situatie.....</b>	<b>9</b>
2.1 Algemeen .....	9
2.2 Bodem .....	9
2.3 Waterhuishoudkundige situatie .....	10
2.3.1 Waterkwantiteit.....	10
2.3.2 Riolering .....	11
2.3.3 Grondwater.....	11
2.3.4 Regionale waterkering.....	11
<b>3 Toekomstige situatie.....</b>	<b>13</b>
<b>4 Relevant waterbeleid.....</b>	<b>15</b>
4.1 Europees beleid .....	15
4.1.1 Europees Kaderrichtlijn Water.....	15
4.2 Nationaal beleid.....	15
4.2.1 Vierde Nota Waterhuishouding .....	15
4.2.2 Waterbeheer 21 <sup>ste</sup> eeuw .....	15
4.3 Provinciaal beleid .....	16
4.3.1 Provinciaal waterplan Noord-Holland, 2010-2015.....	16
4.4 Beleid hoogheemraadschap Rijnland.....	16
4.4.1 Waterbeheerplan.....	16
4.4.2 De Keur .....	16
4.4.3 Nota integrale inrichtingscriteria oppervlaktewateren en kunstwerken .....	17
4.4.4 Handreiking watertoets.....	17
4.5 Gemeentelijk beleid.....	17
4.5.1 Integraal waterplan Haarlem .....	17



**Concept**

Kenmerk R002-4751970AKR-evp-V01

---

<b>5</b>	<b>Bepaling relevante wateraspecten.....</b>	<b>19</b>
5.1	Inleiding .....	19
5.2	Veiligheid.....	19
5.3	Wateroverlast .....	19
5.4	Riolering .....	19
5.5	Watervoorziening .....	20
5.6	Volksgezondheid .....	20
5.7	Bodemdaling .....	20
5.8	Grondwateroverlast .....	20
5.9	Oppervlaktewaterkwaliteit .....	21
5.10	Grondwaterkwaliteit .....	21
5.11	Verdroging.....	21
5.12	Natte natuur.....	21
<b>6</b>	<b>Uitwerking van de relevante wateraspecten .....</b>	<b>23</b>
6.1	Waterkwantiteit.....	23
6.2	Waterkwaliteit .....	23
6.2.1	Riolering .....	23
6.3	Grondwater.....	24

**Bijlage(n)**

1. Huidige waterhuishouding
2. Tekening toekomstige situatie

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

In opdracht van Hoorne Vastgoed BV verzorgt Tauw de watertoets voor de herinrichting van het voormalige remise terrein van Conexxion. De herinrichting heeft consequenties voor de waterhuishouding in het plangebied en wordt in de watertoets nader bekeken. Om de herinrichting te kunnen uitvoeren, is een wijziging van het bestemmingsplan nodig. De wijziging wordt in het kader van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening van het bestemmingsplan herzien.

## 1.2 De watertoets

De watertoets is een overlegverplichting tussen initiatiefnemer en waterbeheerder(s) en geldt voor het opstellen van een (regionaal) structuurplan en een bestemmingsplan (of planologische afwijking in het kader van de WABO). De watertoets omvat het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

In het Nationaal Bestuursakkoord Water is afgesproken dat de partijen de watertoets uitvoeren zoals beschreven in de Bestuurlijke Notitie Watertoets. De gemaakte afwegingen betreffende waterhuishoudkundige aspecten worden vastgelegd in de waterparagraaf van ruimtelijke plannen.

Los van de formele verplichting om aan een aantal ruimtelijke plannen een waterparagraaf toe te voegen, wordt aangeraden ook andere plannen met de waterbeheerder te bespreken.

## 1.3 Leeswijzer

In dit watertoetsdocument is de huidige en toekomstige situatie beschreven in hoofdstuk 2 en 3. In hoofdstuk 4 worden de relevante beleidsdocumenten voor dit project opgesomd. In hoofdstuk 5 worden vervolgens de relevante wateraspecten belicht, waarna in hoofdstuk 6 de voorgenomen ontwikkelingen worden uitgewerkt.

**Concept**

Kenmerk R002-4751970AKR-esp-V01

---

## 2 Huidige situatie

### 2.1 Algemeen

Voorheen is het plangebied door Conexxion als remiseterrein gebruikt. Het plangebied is in figuur 2.1 weergegeven. Het plangebied wordt grofweg begrensd door de Leidsevaart, Boogstraat, Stephonstraat en Edisonstraat (achtertuinen) ten zuiden.



**Figuur 2.1 Plangebied**

Op het terrein staan een aantal grote gebouwen. Daarnaast zijn grote oppervlaktes aanwezig waar bussen geparkeerd worden. In het noorden en oosten bevinden zich kleine plantsoenen. Het plangebied heeft een grote van circa 3,5 ha. In het zuiden net buiten het plangebied ligt een watergang met bomenrij.

### 2.2 Bodem

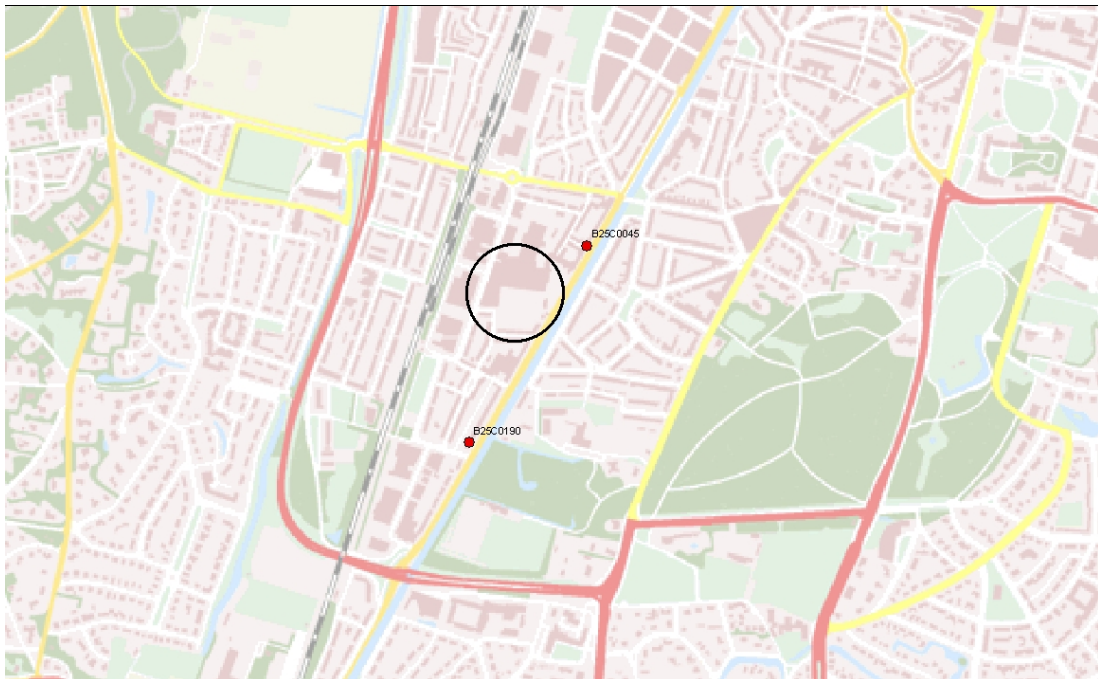
Het plangebied ligt in de Veenpolder. De maaiveldhoogte in het plangebied is vrij vlak en neemt licht af richting het oosten (Leidsevaart). De maaiveldhoogte in het plangebied bedraagt circa 0,40 meter NAP.

## Concept

Kenmerk R002-4751970AKR-evp-V01

Volgens beschikbare gegevens (boringen B25C0190 en B25C0045) van TNO bestaat de eerste 4,5 meter van de bodem uit fijn tot matig grof zand. Op beide boorlocaties wordt op een diepte van 4,5 tot 20,0 meter onder maaiveld siltig zand. Ter plaatse van boring 190 wordt op 7,0 onder maaiveld een kleilaag aangetroffen van circa 9,0 meter.

Over de bodemdoorlatendheid is niets bekend. In het grondwaterplan Haarlem wordt het plangebied als kansrijke locatie bestempeld voor infiltratie.



Figuur 2.2 Ligging TNO boringen inclusief zwart omcirkeld plangebied

## 2.3 Waterhuishoudkundige situatie

### 2.3.1 Waterkwantiteit

De huidige waterhuishouding is weergegeven in bijlage 1 (beheerkaarten ROR-38-5000 en ROR-37-5000 van Hoogheemraadschap Rijnland). Het plangebied wordt ter plaatse van twee zijdes begrensd door oppervlaktewater. In het oosten is dit de Leidsevaart en ten zuiden is een gemaalsloot gelegen. De gemaalsloot is verbonden middels een duiker met achterliggend oppervlaktewater. Het plangebied is gelegen in de Veenpolder. Deze polder wordt bemalen door het gemaal Veenpolder, welke is gelegen aan de zuidelijke gemaalsloot.

De watergangen hebben verschillende peilen:

- Gemaalsloot Veenpolder, -\* meter NAP, *nog te ontvangen van Rijnland*
- Leidsevaart, boezempeil -0,60 meter NAP

### 2.3.2 Riolering

In de huidige situatie ligt in het plangebied een gemengd rioolstelsel. Rondom het plangebied is een gemengd stelsel gelegen van de gemeente. De diameter varieert van 400 mm tot 800 mm. In de huidige situatie wordt het hemelwater en vuilwater gemengd afgevoerd naar het omliggende gemeentelijk riool. Het rioolstelsel ligt als een ringleiding aan de randen van het terrein. Er is geen verhard oppervlak van het gemengde rioolstelsel afgekoppeld en er zijn geen infiltratievoorzieningen aanwezig (wadi's, IT-riolen et cetera) in het plangebied.

### 2.3.3 Grondwater

Het plangebied is in de Leidsevaartbuurt gelegen, het noordelijke gedeelte van deze buurt omgeving Pijlslaan en Boogstraat is als grondwaterprobleemgebied gekenmerkt. Dit zijn gebieden waar 's winters (in een maatgevend natte periode) de grondwaterstand hoger komt dan 0,7 m -maaiveld. In het plangebied is beperkt oppervlaktewater aanwezig, wat invloed heeft op de ontwaterings situatie, enkel een gemaalsloot en naast gelegen Leidsevaart is aanwezig. Oppervlaktewater heeft een ontwaterende functie, deze functie wordt bepaald door de drooglegging (afstand waterpeil tot maaiveld) en de afstand tot het oppervlaktewater.

De beschikbare grondwatergegevens van Dinoloket kunnen niet gebruikt worden voor het plangebied. De metingen hebben een te grote afstand tot het plangebied.

Het plangebied ligt in de Veenpolder. De freatische, ondiepe grondwaterstand in het plangebied wordt naast neerslag en verdamping bepaald door de stijghoogte in de diepere watervoerende pakketten (kwel of infiltratie), de ligging en het peil van oppervlaktewater, drainage en andere ontwateringsmiddelen. In het plangebied is overwegend sprake van infiltratie naar het eerste watervoerende pakket.

*Actuele grondwatergegevens worden nog door de gemeente Haarlem geleverd.*

### 2.3.4 Regionale waterkering

Nabij het plangebied is geen regionale waterkering gelegen. Ter bepaling hiervan is leggerkaart blad 256 en beheerkaart ROR 37-5000 van Rijnland geraadpleegd.

**Concept**

Kenmerk R002-4751970AKR-esp-V01

---

### 3 Toekomstige situatie

Het plangebied zal in de toekomstige situatie bestaan uit een nieuwe woonwijk met een dichtheid van circa 280 woningen en appartementen, een school, een supermarkt en een gezondheidscentrum. In bijlage 2 is het masterplan van de ontwikkeling weergegeven. Dit plan voorziet in verschillende blokken van de woningen en appartementen.



**Figuur 3.1 Toekomstige situatie remise terrein Haarlem**

De huidige bebouwing wordt ten behoeve van de herinrichting grotendeels gesloopt. De woonfuncties worden gecentraliseerd aan de noordoostzijde van het plangebied. De school, supermarkt en gezondheidscentrum worden centraal van het plangebied aangebracht. Het plangebied zal een stedelijk karakter krijgen met verschillende groenstroken. Onder blokken 2,4 en 8 wordt een half verdiepte garage aangebracht. Onder blok 7 wordt een 1-laagse parkeergarage aangebracht.

Het voornemen is om het vuil- en hemelwater gescheiden te verzamelen en af te voeren.



**Concept**

Kenmerk R002-4751970AKR-esp-V01

---

## 4 Relevant waterbeleid

**In dit hoofdstuk wordt het vingerend beleid beschreven welke is gehanteerd bij het doorlopen van het watertoets proces.**

### 4.1 Europees beleid

#### 4.1.1 Europees Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW, 2000) schrijft voor dat in 2015 alle waterlichamen een 'goede ecologische toestand' (GET), en voor sterk veranderde/kunstmatige wateren een 'goed ecologisch potentieel' (GEP) moeten hebben bereikt. De chemische toestand moet voor alle waterlichamen (natuurlijk en kunstmatig) in 2015 goed zijn.

### 4.2 Nationaal beleid

#### 4.2.1 Vierde Nota Waterhuishouding

In de Vierde Nota Waterhuishouding (NW; 1998) is de doelstelling van het water beleid als volgt geformuleerd: 'Het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar landschap en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd'. Water in de stad dient als 'drager' voor stadslandschappen. Ecologische, landschappelijke en recreatieve waarden vormen de basis voor een hoogwaardig woon-, werk- en leefklimaat in de bebouwde kom.

#### 4.2.2 Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw

Ook in het advies Waterbeheer 21ste eeuw (ook wel commissie Tielrooij genoemd) wordt aandacht en ruimte voor water gevraagd. Deze commissie pleit voor toekomstig waterbeheer volgens het principe vasthouden, bergen en vervolgens pas afvoeren van het water. Dit principe is overgenomen in de Startovereenkomst waterbeleid 21ste eeuw (WB21). In de startovereenkomst is verder overeenkomst bereikt over de volgende waterhuishoudkundige principes, waarmee rekening dient te worden gehouden bij de (her)inrichting van een bepaald gebied:

- Niet afwentelen (bestuurlijk, financieel en geografisch)
- Meer ruimte voor water naast techniek
- De kwaliteitstrits schoonhouden - scheiden - zuiveren
- Van schoon naar vuil

In het kader van het Waterbeheer 21ste eeuw hebben de bevoegde overheden in 2001 afgesproken bij nieuwe ruimtelijke plannen een watertoets uit te voeren. Dit is uiteindelijk vastgelegd op 3 juli 2003 in het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). De watertoets is per 1 november 2003 wettelijk verankerd in het Besluit Ruimtelijke Ordening.

### **4.3 Provinciaal beleid**

#### **4.3.1 Provinciaal waterplan Noord-Holland, 2010-2015**

In het provinciaal waterplan wordt Europees en nationaal beleid vertaald naar hoofdlijnen voor het provinciaal waterbeleid. Bij deze vertaling wordt ingespeeld op actuele ontwikkelingen zoals klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling, intensiever ruimtegebruik en de toenemende economische waarde van wat beschermd moet worden.

### **4.4 Beleid hoogheemraadschap Rijnland**

#### **4.4.1 Waterbeheerplan**

In het Waterbeheersplan (2010 – 2015) beschrijft Rijnland hoe het waterbeheer de komende jaren wordt vormgegeven. In het waterbeheerplan is de missie en ambitie van het Hoogheemraadschap voor het watersysteem en het beheer daarvan geconcretiseerd in de vorm van strategische doelen: het waarborgen van veiligheid tegen overstromingen, het realiseren van voldoende water en het bereiken van gezonde watersystemen.

#### **4.4.2 De Keur**

De Keur (2009) en beleidsregels maken het mogelijk dat Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor waterkeringen (dijken en kaden), watergangen (kanalen, rivieren, sloten, beken) en andere waterstaatswerken (bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen). Er kan een ontheffing van de in de Keur vastgelegde gebods- en verbodsbepalingen worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt wordt dat geregeld in een Keurvergunning. In de beleidsregels, die bij de Keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt.

#### **4.4.3 Nota integrale inrichtingscriteria oppervlaktewateren en kunstwerken**

In de Nota wordt invulling gegeven aan het Waterbeheerplan, in de vorm van aandachtspunten, vuistregels en concrete maatregelen met betrekking tot de (her)inrichting van het watersysteem. In principe gelden de volgende overwegingen:

- Het 'niet afwentelen principe', met andere woorden: de gevolgen van de ontwikkeling voor de waterhuishouding dienen zoveel mogelijk binnen het plangebied te worden opgelost
- De ontwikkeling dient minimaal te voldoen aan het 'waterneutraal-principe', met andere woorden: negatieve effecten door toename van het verhard oppervlak en/of afname van het waterbergend vermogen dienen te worden voorkomen; extra verharding moet worden gecompenseerd door het realiseren van extra open water (het extra oppervlak aan open water dient ten minste 15% van het extra oppervlak aan verharding te zijn binnen het zelfde peilgebied; bovendien dient het in open verbinding te staan met het overige oppervlaktewater en dient de compensatie te worden gerealiseerd voordat er sprake is van een toename van het verhard oppervlak). Voor dempingen van oppervlaktewater geldt dat deze 100% dient te worden gecompenseerd voorafgaand aan de demping
- Ten aanzien van het treffen van maatregelen gaat de voorkeur uit naar het vasthouden van water in de bodem, vervolgens het bergen van water in bijvoorbeeld waterlopen en/of referentiegebieden en als laatste het afvoeren van (extra) water (door bijvoorbeeld de uitvoering van technische maatregelen als extra pompcapaciteit etc.); het doel is derhalve om de afvoer van water te vertragen

#### **4.4.4 Handreiking watertoets**

In de Handreiking Watertoetsproces (2008) wordt beschreven hoe het Hoogheemraadschap omgaat met de watertoets. Tevens wordt beschreven wat zij van derden verwacht in geval van ruimtelijke ontwikkelingen en plannen.

### **4.5 Gemeentelijk beleid**

#### **4.5.1 Integraal waterplan Haarlem**

Het Integraal Waterplan Haarlem (2004) bestaat uit drie delen: analyse, visie en uitvoering. Het doel van het Waterplan is het ontwikkelen en behouden van een veilig, veerkrachtig en ecologisch gezond watersysteem en bevat daarnaast doelstellingen met betrekking tot de waterketen. De in het Waterplan opgenomen duurzaamheidsprincipes, visie, streefbeelden en doelstellingen dienen als leidraad en beleidskader bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

**Concept**

Kenmerk R002-4751970AKR-esp-V01

---

## 5 Bepaling relevante wateraspecten

### 5.1 Inleiding

In de Bestuurlijke Notitie Watertoets zijn door rijk, provincies, gemeenten en waterschappen afspraken gemaakt over de wijze waarop watertoetsen zullen worden uitgevoerd. Daarbij zijn 11 waterthema's gedefinieerd, met doelstellingen. Deze Thema's zijn overgenomen in de Handreiking Watertoets 2. Onderstaand wordt per thema ingegaan op de relevantie voor het plangebied.

### 5.2 Veiligheid

*Waterdoelstelling: Waarborgen veiligheidsniveau*

Nabij het plangebied is geen regionale waterkering aanwezig.

### 5.3 Wateroverlast

*Waterdoelstelling: Reduceren van wateroverlast. Vergroten veerkracht van watersystemen*

Door het creëren van voldoende berging is het watersysteem in staat om klimaatsveranderingen op te vangen. Bij voorkeur wordt water zo lang mogelijk vastgehouden. Men kan dit doen door berging ter plaatse te creëren in de vorm van 'groene daken'. Daarnaast kan men de bestaande waterstructuur uitbreiden.

Als men besluit om regenwater van het bestaande gemengde rioolstelsel af te halen, dient men er zorg voor te dragen dat er in het hemelwaterriool en watersysteem voldoende berging en afvoercapaciteit is, zodat wateroverlast voorkomen wordt.

### 5.4 Riolering

*Waterdoelstelling: Vasthouden-bergen-afvoeren. Reductie hydraulische belasting rwzi*

Bij het herstructureren van het gebied zal het gemengde rioolstelsel vervangen worden. Daarbij heeft het de voorkeur om zoveel mogelijk regenwater van het gemengde rioolstelsel af te koppelen. Bij afkoppelen geldt het gemeentelijk waterplan Haarlem als uitgangspunt. Rijnland heeft voorkeur voor oppervlakkige afstroming van regenwater naar oppervlaktewater, gevolgd door ondergrondse afvoer. Volgens het grondwaterplan Haarlem zijn ter plaatse van het plangebied kansen om te infiltreren. De initiatiefnemer dient dan wel met berekeningen aan te tonen dat infiltreren mogelijk is zonder grondwateroverlast te veroorzaken.

## 5.5 Watervoorziening

*Waterdoelstelling: Het voorzien van de bestaande functie van water van de juiste kwaliteit en de juiste hoeveelheid op het juiste moment. Het tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebruik op de behoefte aan water.*

De waterkwaliteit moet gewaarborgd worden door voldoende doorstroming te creëren in het watersysteem. Dit kan verkregen worden door een robuust systeem aan te leggen. In de huidige en de toekomstige situatie is er beperkt oppervlaktewater aanwezig. Er vinden geen wijzigingen aan het oppervlaktewater plaats. Wel heeft de gemeente de voorkeur voor het extra aanbrengen oppervlaktewater in het plangebied.

## 5.6 Volksgezondheid

*Waterdoelstelling: Minimaliseren risico water-gerelateerde ziekten en plagen. Reduceren verdrinkingsrisico's.*

Water-gerelateerde ziekten en/of plagen spelen in het plangebied geen rol. Met het afkoppelen van regenwater zal de waterkwaliteit verbeteren, doordat meer schoon water rechtstreeks naar het oppervlaktewater afgevoerd wordt en minder vuilwater overstort vanuit het gemengde rioolstelsel.

## 5.7 Bodemdaling

*Waterdoelstelling: Het tegengaan van verdere bodemdaling en reductie functiegeschiktheid.*

Op het plangebied worden geen noemenswaardige zettingen verwacht. Wanneer gewenst kan dit in een geotechnisch onderzoek nader onderzocht worden.

## 5.8 Grondwateroverlast

*Waterdoelstelling: Het tegengaan van grondwateroverlast.*

Bij nieuwe gebouwen met een kruipruimte is de maximaal toelaatbare hoogste grondwaterstand 0,20 meter beneden de kruipruimtebodem. Bij kruipruimteeloos bouwen is de hoogst toelaatbare grondwaterstand van 0,50 meter beneden vloerpeil. Perceeleigenaren zijn verantwoordelijk voor de ontwatering van eigen terrein. In overleg met de gemeente is het mogelijk grondwater te lozen op een gemeentelijke voorziening.

Met de herinrichting zal een parkeergarage worden aangebracht welke één ondergrondse laag heeft. De invloed van deze ondergrondse laag op de grondwaterhuishouding is in dit stadium nog niet bekend.

## 5.9 Oppervlaktewaterkwaliteit

*Waterdoelstelling: Behoud/realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur.*

Voor de afvoer van regenwater van wegen en daken hanteert het hoogheemraadschap van Rijnland de 'Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken' van de Werkgroep Riolering West-Nederland als richtlijn. Regenwater vanaf daken en gevels wordt als licht verontreinigd beschouwd en kan daarom rechtstreeks worden afgevoerd naar het oppervlaktewater. In de daken en gevels mogen dan geen uitloogbare materialen toegepast zijn, zoals zink en koper. Parkeerterreinen worden als matig verontreinigd beschouwd, er dient vóór lozing op het oppervlaktewater een zuiverende voorziening te worden geplaatst. Het lozen van licht verontreinigd en matig verontreinigd regenwater op het oppervlaktewater vereist een watervergunning met algemene en specifieke voorschriften.

## 5.10 Grondwaterkwaliteit

*Waterdoelstelling: Behoud / realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur.*

Tauw heeft een historisch onderzoek uitgevoerd, kenmerk N001-4751970BHD-leh-V01-NL, maart 2011. In dit onderzoek zijn zes gevallen bestempeld als verontreiniglocaties. Ter plaatse van deze gevallen dienen geen veranderingen van grondwaterstroming plaats te vinden.

## 5.11 Verdroging

*Waterdoelstelling: Bescherming karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden.*

Binnen en buiten het plangebied zijn geen karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden aanwezig. Verdroging is niet relevant voor de ontwikkeling van het plangebied.

## 5.12 Natte natuur

*Waterdoelstelling: Ontwikkeling/bescherming van een rijke, gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.*

Binnen het plangebied zijn geen aquatische natuurwaarden aanwezig. Er is ook geen ambitie om deze te ontwikkelen. Het plangebied ligt op een afstand van meer dan 500 meter van het Natura-2000 gebied Kennemerland-Zuid dat tevens onderdeel is van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).



**Concept**

Kenmerk R002-4751970AKR-esp-V01

---

## 6 Uitwerking van de relevante wateraspecten

### 6.1 Waterkwantiteit

In het plangebied is momenteel circa 3,5 ha verhard oppervlak. Deze oppervlakte is aangeleverd door Hoorne Vastgoed BV.

In de toekomstige situatie zal een toename plaatsvinden van groenstroken. Door deze toename is het verhard oppervlak in de toekomstige situatie circa 3,0 ha groot. Door de herinrichting ontstaat dus een afname van verhard oppervlak. Hierdoor is er geen compensatie benodigd.

### 6.2 Waterkwaliteit

#### 6.2.1 Riolering

Conform het beleid van het waterschap en de gemeente dient zoveel als mogelijk regenwater en vuilwater gescheiden te worden. Hierbij hanteert het waterschap dat er minimaal een verbeterd gescheiden stelsel wordt aangebracht, waarbij tenminste 60 % van het verhard oppervlak wordt afgekoppeld. De gemeente Haarlem heeft de ambitie 100 % af te koppelen.<sup>1</sup>

Ten eerste kan men regenwater vasthouden door groene daken toe te passen. Om regenwater in het plangebied vast te houden kan men overwegen dit in de bodem te infiltreren met IT-riolen of met wadi's (in de groenstroken). Hierdoor zal de grondwaterstand (tijdelijk) hoger worden. Wij adviseren om door middel van een geohydrologische studie na te gaan of er voldoende regenwater geïnfilteerd kan worden, zonder grondwateroverlast te veroorzaken. Op basis van het grondwaterplan Haarlem lijken er mogelijkheden te liggen.

Indien men niet voor groene daken of infiltratie kiest, dan kan men regenwater naar het oppervlaktewater afvoeren. Regenwater vanaf daken mag men rechtstreeks op het oppervlaktewater lozen, mits er geen uitlogende materialen worden gebruikt. Regenwater vanaf licht verontreinigde oppervlakken, zoals buurtwegen, lozen bij voorkeur via een zuiverende voorziening op het oppervlaktewater. Voor matig verontreinigde oppervlakken als buurt ontsluitingswegen stelt Rijnland dit als eis.

Een alternatief voor zuiverende voorzieningen in het regenwaterriool, is de aanleg van een hiervoor genoemd verbeterd gescheiden stelsel.

<sup>1</sup> Telefonisch contact, mevrouw Vermeulen, gemeente Haarlem, 1 maart 2011

### 6.3 Grondwater

De beschikbare gegevens zijn enigszins tegenstrijdig, enerzijds is ten noorden van het plangebied een grondwaterprobleemgebied aangeduid. Anderzijds beschrijft het grondwaterplan Haarlem dat er mogelijkheden zijn voor het infiltreren van water ter plaatse.

Om grondwateroverlast te voorkomen kan men het best het terrein voldoende ophogen en voldoende oppervlaktewater aanbrengen voor de ontwatering van het terrein. In bestaand gebied, is ophogen echter vaak lastig vanwege de omliggende bestaande bebouwing en de kans is aanwezig dat afwenteling van grondwater plaatsvindt. Een betere optie voor het verhelpen van mogelijk grondwateroverlast kan het creëren van extra oppervlaktewater zijn of het infiltreren van water. Verder zijn oplossingen als kruipruimteloos bouwen en de aanleg van drainage mogelijk. Het lokaal bergen van hemelwater kan de aanvoer beperken, waardoor mogelijk overlast voorkomen kan worden, bijvoorbeeld in de vorm van vegetatiedaken.

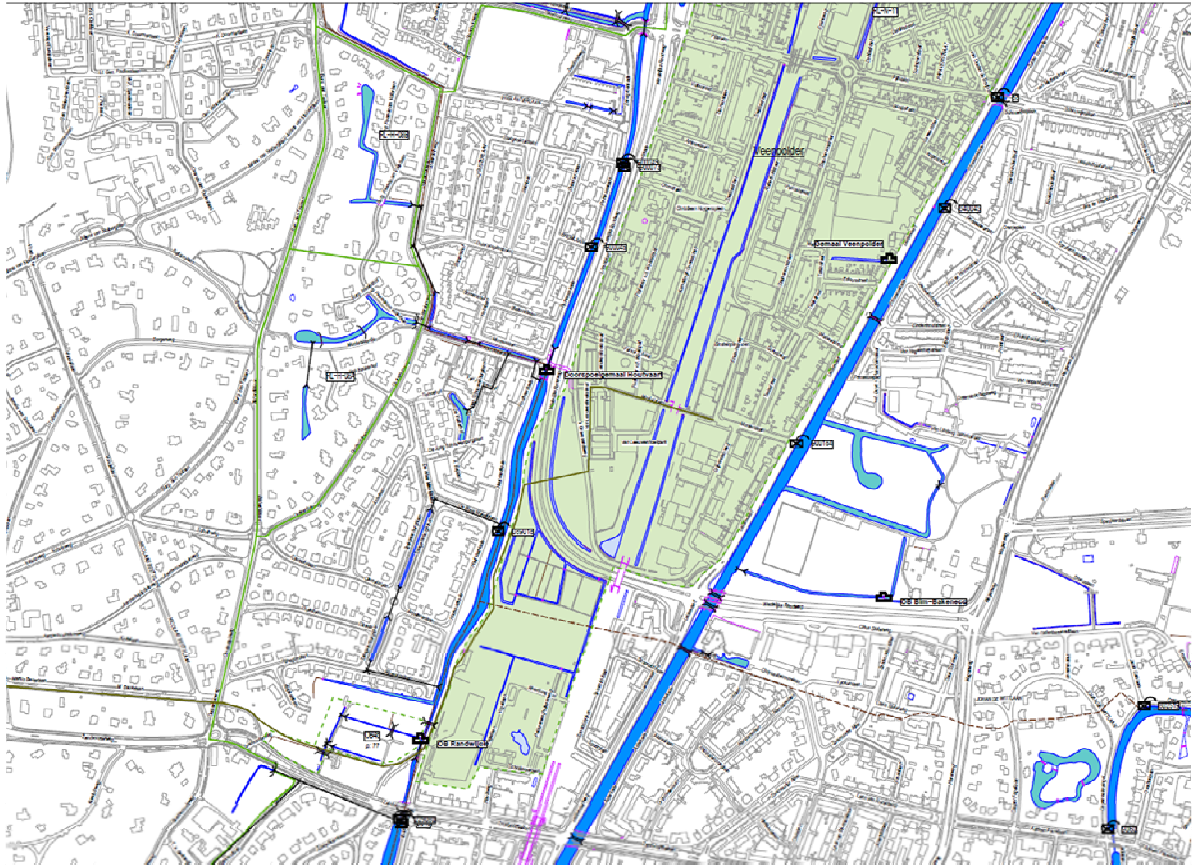
De invloed van de ondergrondse laag (parkeergarage) is op dit moment onzeker. Wij adviseren daarom een geohydrologisch onderzoek uit te voeren waarbij men eerst de grondwaterstanden en de doorlatendheid van de bodem meet en vervolgens met een modelberekening de invloed van de herontwikkeling op de grondwaterstand in beeld brengt. Het geohydrologisch onderzoek kan ook uitkomst bieden naar de (on-) mogelijkheden voor het lokaal infiltreren van hemelwater.

# Bijlage

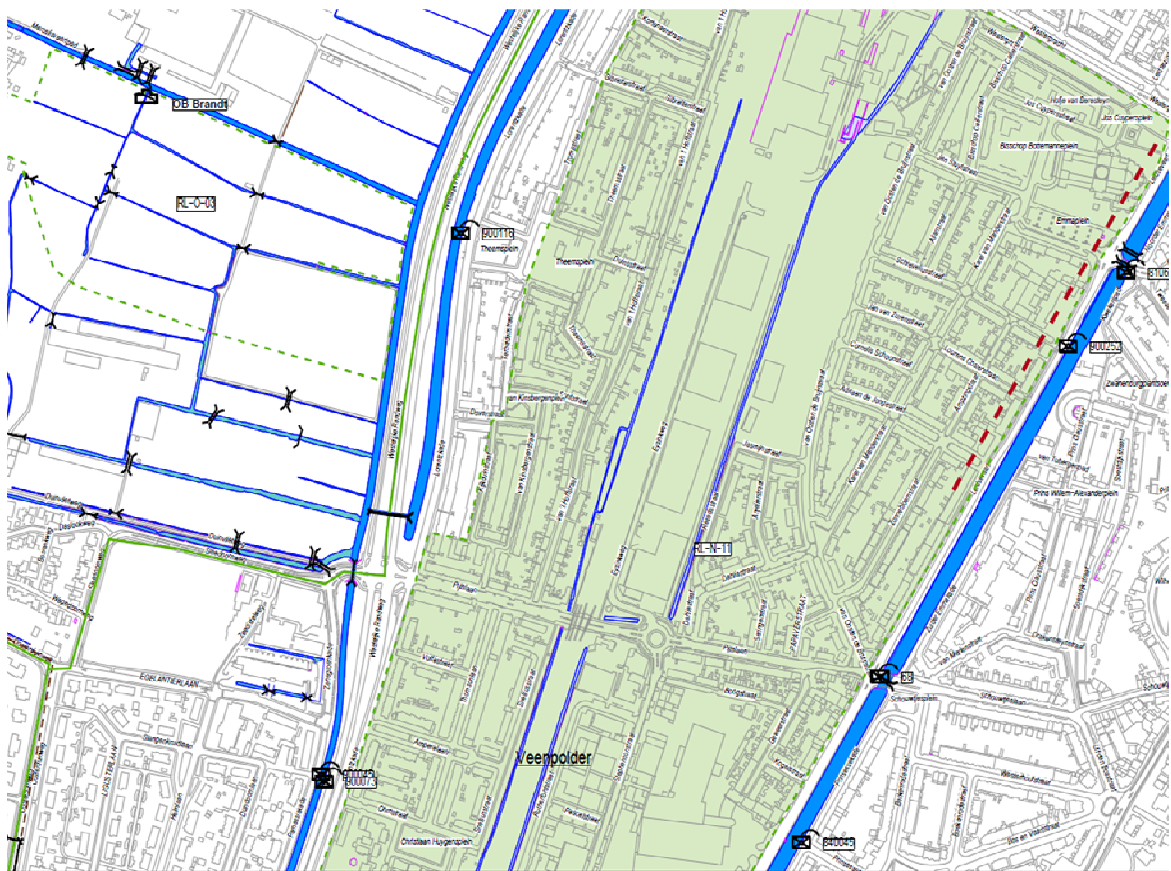
## 1

Huidige waterhuishouding





ROR-37(A0)-5000



ROR-38(A0)-5000

BEHEERKAART ROR



# Bijlage

## 2

Tekening toekomstige situatie









## Notitie

---

**Contactpersoon** drs. B. (Bart) Hoogendoorn

**Datum** 8 maart 2011

**Kenmerk** N001-4751970BHD-leh-V01-NL

## Historisch onderzoek Leidsevaart 396 te Haarlem

Tauw bv heeft in het kader van de voorgenomen ontwikkeling van de locatie Leidsevaart 396 te Haarlem een historisch onderzoek uitgevoerd. In deze notitie worden de gegevens die zijn voortgekomen uit het historisch onderzoek beschreven. Het vooronderzoek is uitgevoerd op basis van de NEN 5725.

### 1.1 Situatie en locatiebeschrijving

De locatie is gelegen aan de Leidsevaart 396 te Haarlem. De kadastrale gegevens zijn als volgt: kadastrale gemeente Haarlem II, sectie C, nummers 902, 903, 1497, 1595, 2600, 2062 en 2753. De ligging van de bedrijfslocatie is weergegeven in figuur 1.



**Figuur 1 Regionale ligging locatie schaal 20.000**

De onderzoekslocatie heeft een totale oppervlakte van circa 3 hectare (inclusief gebouwen). Momenteel wordt de locatie gebruikt als stalling, kantoorruimte en werkplaats. Op het noordelijk terreindeel is een museum voor oude bussen en trams gevestigd.

Voor de locatie zijn herontwikkelingsplannen opgesteld, waarbij onder andere nieuwe woningen met tuin worden gerealiseerd en een supermarkt wordt herbouwd.

## 1.2 Archiefonderzoek

Bij de gemeente Haarlem zijn op 22 februari 2011 de beschikbare dossiers van de onderzoekslocatie ingezien. Het betreft de volgende archiefstukken.

Tabel 1 Overzicht archiefstukken

Archiefstuk-nummer	Archiefstukken	Datum	Kenmerk
1	Beoordeling Eindsituatie bodemonderzoek Leidsevaart 396 te Haarlem	24-10-2006	SB/MIL/OJ/hl/2006/2501 Gemeente Haarlem
2	Eindsituatie bodemonderzoek Leidsevaart 396 te Haarlem	10-05-2006	R001-4422986EFB-ber-V04-NL
3	Geschiedenis Leidsevaart 396 te Haarlem 1899 - 2005	1-11-2005	
4	Goedkeuring evaluatie sanering Shell-tankstation geval 3 fase 2	1-8-2005	SB/MIL/JK/nd/2005/1551
5	Eindevaluatierapport sanering Shell-tankstation geval 3 fase 2	18-5-2005	9P4518 Haskoning
6	Monitoring ondergrondse tanks	30-12-2004	KIWA
7	Beschikking plan van aanpak sanering Shell-tankstation geval 3 fase 2	22-11-2004	2004/2899 Gemeente Haarlem
8	Plan van Aanpak sanering Shell-tankstation geval 3 fase 2	20-10-2004	9P4518 Haskoning
9	Afperkend onderzoek Shell-tankstation geval 3 fase 2	17-9-2004	9P4518 Haskoning
10	Monitoring olie/slibafscheiderinstallatie	20-7-2004	CH
11	Monitoring ondergrondse tanks	30-6-2003	Alcontrol
12	Beoordeling knelpunten saneringstermijn bodemsanering geval 1	6-6-2002	Provincie Noord-Holland SB/MIL/RZ/hl/2002/1164
13	Notitie saneringsverplichtingen voor de gehele locatie	4-6-2002	Ecobrain U2-0472
14	Monitoring ondergrondse tanks	9-9-2002	Alcontrol
15	Monitoring ondergrondse tanks	27-9-2001	Alcontrol
16	Monitoring ondergrondse tanks	3-10-2000	Alcontrol
17	Goedkeuring sanering geval 3 fase 1	25-7-2000	Provincie Noord Holland
18	Goedkeuring sanering geval 3 fase 1	28-3-2000	SB/MIL/OJ/nd/2000/676 Gemeente Haarlem
19	Goedkeuring sanering geval 2	9-3-2000	Provincie Noord Holland
20	Evaluatie saneringswerkzaamheden geval 4 ondergrondse tank en olie-afscheider	5-1-2000	M98.2090 BK
21	Evaluatierapport sanering geval 3 fase 1	6-12-1999	M98.2090 BK
22	Monitoring ondergrondse tanks	25-10-1999	Alcontrol
23	Aanvullend nulsituatie onderzoek gehele locatie	31-3-1999	Ut240.3 W&B
24	Nulsituatie onderzoek gehele locatie	26-11-1998	Ut240.1 W&B
25	Evaluatierapport sanering geval 2	31-8-1998	M97.2159 BK
26	Monitoring gehele locatie	10-7-1998	Alcontrol
27	Beschikking verontreinigingen en saneringsplan gevallen 1 t/m 4	25-8-1997	97-514860 Provincie Noord Holland
28	Monitoring gehele locatie	26-7-1997	Soil Select
29	Saneringsplan gevallen 1 t/m 4	20-5-1997	B-6631/221 Fugro
30	Saneringsonderzoek gevallen 1 t/m 4	7-4-1997	B-6631/220 Fugro

Kenmerk N001-4751970BHD-leh-V01-NL

31	Tweede afperkend bodemonderzoek gevallen 1 t/m 4	25-3-1997	B-6370/120 Fugro
32	Afperkend bodemonderzoek gevallen 1 t/m 4	4-6-1996	A-6032/110 Fugro
33	Tankonderzoek gehele locatie	1-7-1995	Tactron
34	Verkennd bodemonderzoek gehele locatie	14-11-1994	X-6110 Fugro
35	Verslag mkb bij ontgraving v/e werkput in werkplaats	28-7-1994	S-2047 Fugro
36	Grondwateronderzoek tankstation	16-6-1992	1123/92/N Grontmij
37	Verslag betreffende sanering nieuwbouwlocatie middenterrein locatie	24-4-1992	D-4042 Fugro
38	Evaluatie Leidsevaart 402	13-2-1992	C92.02.164/3C Gemeente Haarlem
39	Aanvullend milieukundig bodemonderzoek NZH-terreins aan de Leidsevaart te Haarlem	18-3-1991	D-4042/001/01 Fugro
40	Sanering NZH-terrein te Haarlem	11-4-1991	D-4042 Fugro
41	Oriënterend bodemonderzoek	29-1-1991	CH.91.01.101/3A Gewest Zuid-Kennemerland

Op basis van de in bovenstaande tabel genoemde archiefstukken wordt in onderstaande paragrafen een samenvatting gegeven van de historie en de verontreinigingssituatie van de locatie. Er wordt in de tekst verwezen naar desbetreffend archiefstuk.

### 1.3 Historie

Op basis van het eindsituatie bodemonderzoek (archiefstuk 2) en het tweede afperkende bodemonderzoek (archiefstuk 31) is de historie van de locatie en indeling in deelterreinen in onderstaande alinea's beschreven.

De locatie is sinds 1899 in ontwikkeling en is daarbij in gebruik geweest door de openbaar vervoersmaatschappijen ENET, E.S.M., NZH en Connexxion. Het gebruik van de locatie is begonnen met de bouw van een remise voor de elektrische tram. Het terrein groeide door de bouw van een extra remise en diverse loodsen en kantoren. Na het opheffen van de spoorlijn Zandvoort-Haarlem-Amsterdam in 1957 werd het terrein gebruikt als autobusexploitatie tot 2006-2007 toen de werkzaamheden op de locatie zijn beëindigd.

De onderzoekslocatie is door specifieke historische activiteiten en vanwege andere kenmerken in te delen in vijf verschillende deelgebieden:

- I Zuidelijk gelegen terreindeel
- II Inrit garages en wasstraat/busstalling/tankplaats
- III Voorterrein
- IV Werkplaats
- V Noordelijk gelegen terreindeel

#### *I. Zuidelijk gelegen terreindeel*

Het zuidelijk gelegen terreindeel bestaat uit een deel van het voormalige terrein Leidsevaart 402 en uit de buitenstalling voor bussen. Het terreindeel Leidsevaart 402 was tussen 1920 en 1994 in gebruik als boerderij.

Het westelijk deel van het terrein werd verhuurd als opslagruimte aan een aannemer in tegelwerkzaamheden. In 1994 is dit deel van het terrein aangekocht door de NZH om als parkeerterrein te dienen.

Ter plaatse van de buitenstalling is een wasplaats van 200 m<sup>2</sup> aanwezig geweest. Op deze wasplaats werden trams/bussen schoongespoten en gereinigd. Via een voormalig slootje werd het waswater afgevoerd in de huidige sloot aan de zuidzijde van de onderzoekslocatie.

Ter plaatse van de huidige supermarkt 'Vomar' ten zuidwesten van de onderzoekslocatie is in het verleden een werkplaats met onbekende functie aanwezig geweest.

Bij de aankoop van Leidsevaart 402 is het terreindeel gesaneerd en opgehoogd door de gemeente.

Volgens toezichthouders van de gemeente hebben er in het verleden depots met sterk verontreinigde grond op de klinkerverharding gelegen. Tijdens de locatie-inspectie zijn geen gronddepots waargenomen.

### *II. Inrit garages en wasstraat/busstalling/tankplaats*

Ter plaatse van dit terreindeel was vroeger een remise voor trams aanwezig met smeerputten. Volgens een oud werknemer was er ter plaatse van het oostelijk deel van de huidige kantine een zoutopslag en een verdeelstation gesitueerd. Eind jaren 90 werd op dit terreindeel een nieuw kantoorgebouw gebouwd.

Ten westen van dit terreindeel buiten de onderzoekslocatie is in het verleden een accu-fabriek met verpopslag en een voormalige opslag van fosforzuur aanwezig geweest. Momenteel bevindt zich op deze locatie het bedrijf Procoatings.

### *III. Voorterrein*

Het voorterrein is in het verleden in gebruik geweest als voorterrein van de tramremise. In het verleden is een tankplaats met ondergrondse opslag en aftap van brandstoffen aanwezig geweest. Rond 1960 zijn de ondergrondse tanks (in totaal 6 a 7) en pompeilanden (in totaal 7) buiten gebruik gesteld en tijdens een sanering in 1999 (archiefstuk 20) zijn de tanks verwijderd met kiwa-certificaat.

Op het zuidelijk deel van dit terrein is het huidige Shell-tankstation gevestigd. In het verre verleden was hier een woonhuis/boerderij.

#### *IV. Werkplaats*

Dit terreindeel is sinds 1945 in gebruik geweest als mechanische werkplaats van het trambedrijf, dit betrof het meest noordelijke deel. De zuidoosthoek van de werkplaats was in het verleden een schilderswerkplaats en gedeeltelijk een magazijn. Het gehele terreindeel is vanaf 1956 in gebruik genomen als mechanische werkplaats. Aan de noordzijde van de werkplaats is later een spuiterij in werking gesteld. In 1996 is de spuiterij vernieuwd/uitgebreid en voorzien van een vloeistofdichte vloer met een PBV-verklaring.

Dit terreindeel is momenteel in gebruik als werkplaats/ opslagruimte.

#### *V. Noordelijk gelegen terreindeel*

Op dit terreindeel bevond zich in het verleden in het verlengde van de voormalige mechanische- en schilderswerkplaats (deelgebied IV) eveneens een werkplaats met magazijn. Ter plaatse van het huidige museum bevond zich een werkplaats met wieldraaibank/smederij. Aangrenzend aan het museum is een opslag gesitueerd waar in het verleden verf- en oplosmiddelen is zijn opgeslagen. Ten westen van de werkplaats (deelgebied IV) bevindt zich een olievatenopslag, een chemische stort en een wasplaats. In 1999 zijn tijdens een sanering (archiefstuk 19) de olie-afscheider en ondergrondse morsolietank van de wasplaats verwijderd met kiwa-certificaat.

Op het terrein zijn tijdens de locatie-inspectie diverse hopen met klinkers aangetroffen.

Ten westen van het terreindeel buiten de onderzoekslocatie is in het verleden een autowerkplaats en een farmaceutisch bedrijf aanwezig geweest. Momenteel bevinden zich diverse bedrijven ten westen van dit terreindeel die actief zijn in auto's.

### **1.4 Verontreinigingssituatie**

Op basis van de resultaten van het eindsituatie bodemonderzoek (archiefstuk 1) worden op de onderzoekslocatie zes verontreinigingsgevallen onderscheiden. In navolgende tabel worden de verontreinigingsgevallen met verdachte deellocaties genoemd.



**Tabel 2** Overzicht verontreinigingsgevallen met bijbehorende verdachte deellocaties

Geval	Ligging	Verdachte deellocaties die zich bevinden binnen het betreffende geval
1	Zuidelijk gelegen voormalige wasplaats	1. Voormalige wasplaats
2	Inrit- en wasplaats/busstalling/tankplaats	2. Verontreiniging geval 2 3. Werkplaats/carrosserie/spuiterij 4. Olivatenopslag 5. Wasstraat en tankplaats 6. Voormalige spuitcabine 7. Voormalige olie/antivries tanks 8. Olie/slib-afscheiderinstallatie 9. Ondergrondse tanks 10. Accuimte 13. Vetafscheider
3	Voormalige tankplaats voorterrein	11. Restverontreiniging van geval 3
4	Noordelijk gelegen voormalige wasplaats	12. Voormalige olie-afscheider, voormalige ondergrondse morsolietank en voormalige wasplaats
5	Verspreid over de onderzoekslocatie	
6	Zuidzijde museum	

Uitgaande van de beschikbare (archief)gegevens van de locatie, blijkt dat de zes gevallen van verontreinigingen voor 1987 zijn ontstaan. De eerste vier gevallen van verontreinigingen zijn door de provincie Noord-Holland beschikt (archiefstuk 27) op ernst, urgentie en saneringsplan (op basis van het Wbb-beleid voor 1 januari 2006). Op een aantal van deze vier gevallen zijn al sanerende maatregelen getroffen. De contouren van de verontreinigingen in grond en grondwater zijn weergegeven in bijlage 2 en 3. De zintuiglijke waarnemingen zijn weergegeven in bijlage 1. De bijlagen zijn niet op schaal bijgevoegd. In onderstaande paragrafen is de verontreinigingssituatie per geval beschreven. Tabel 3 vertoont een samenvatting van de verontreinigingssituatie.

#### 1.4.1 Verontreinigingssituatie per geval

##### *Geval 1: Zuidelijk terreindeel*

Ter plaatse van het zuidelijk terreindeel, bij de voormalige wasplaats is in 2006 een drijflaag van 1,7 meter dikte waargenomen. De grond is sterk verontreinigd (>I-waarde) met minerale olie van 0,5 tot 2,0 m –mv. De verontreiniging is horizontaal en verticaal afgeperkt. Het oppervlak van de sterke verontreiniging (> I-waarde) met minerale olie wordt geschat op circa 1.100 m<sup>2</sup>. De gemiddelde dikte bedraagt 0,6 meter. Het volume (> I-waarde) wordt geschat op circa 660 m<sup>3</sup>.

In het freatisch grondwater komt plaatselijk een sterke verontreiniging met minerale olie voor met een oppervlakte van 1.200 m<sup>2</sup>. De dikte bedraagt 1,0 meter waardoor het volume op 1.200 m<sup>3</sup> uitkomt.

De waterbodem van de zuidelijk gelegen sloot is onderzocht en uit de resultaten blijkt dat het slib wordt geclassificeerd als klasse 3 op basis van de concentraties aan PAK en EOX.

*Geval 2: Inrit garages en wasstraat/busstalling/tankplaats*

Een deel van dit geval is in 1998 gesaneerd met de sanerende maatregel IBC+ (Isolatie, Beheersing en Controle). In 2006 bevinden de verontreinigingen in de grond zich heterogeen verspreid over de locatie. Het betreft vier verontreinigingscontouren met minerale olie. In totaal bedraagt het oppervlak van de spots circa 480 m<sup>2</sup>. De verontreinigde laag heeft een gemiddelde dikte van 0,8 meter. Het volume boven de I-waarde wordt geschat op circa 380 m<sup>3</sup>. In het grondwater zijn twee verontreinigingsvlekken te onderscheiden met een totaal oppervlak (>I-waarde) van circa 1.400 m<sup>2</sup>. Met een verontreinigde laag van 1,5 meter dik wordt het volume geschat op circa 2.100 m<sup>3</sup>. In het grondwater is plaatselijk tevens een sterke verontreiniging met arseen aangetroffen.

*Geval 3: Tankplaats voorterrein*

Dit geval is in 1999 gesaneerd. Bij het onderzoek in 2006 zijn maximaal lichte verontreinigingen met minerale olie aangetoond.

*Geval 4: Noordelijk gelegen voormalige wasplaats*

Ter plaatse van de noordelijke voormalige wasplaats is een sterke verontreiniging (>I-waarde) met minerale olie aangetoond met een oppervlak van circa 500 m<sup>2</sup>. Met een dikte van ongeveer 0,5 meter wordt het volume (>I-waarde) geschat op circa 250 m<sup>3</sup>. Het freatisch grondwater is sterk verontreinigd (>I-waarde) over een oppervlakte van 610 m<sup>2</sup> met een gemiddelde dikte van 1,9 meter. Het volume komt hiermee op 1.160 m<sup>3</sup>.

*Geval 5: Verspreid over de onderzoekslocatie*

Heterogeen verspreid over de onderzoekslocatie zijn in de grond tot maximaal 1,5 m –mv sterke verontreinigingen met diverse zware metalen, PAK en minerale olie aangetoond. Deze verontreinigingen zijn te relateren aan puin en kooldeeltjes in de bovengrond. Een aantal van de verontreinigingen is perceelsoverschrijdend. Op een aantal plekken is de verontreiniging horizontaal niet afgeperkt buiten de onderzoekslocatie.

De puinhoudende bovengrond is tevens op asbest geanalyseerd. Visueel zijn geen asbestverdachte materialen waargenomen. Analytisch is asbest aangetroffen in een aantal mengmonsters. De zintuiglijk verontreinigde bovengrond wordt beschouwd als asbestverdacht.

Uit nader asbestonderzoek blijkt dat de interventiewaarde voor asbest wordt overschreden ter plaatse van 3 RE op het zuidelijk terreindeel en 1 RE ter plaatse van het noordelijk terreindeel bij het huidige museum. Het betreft zowel asbest in grond als asbest in puingranulaat. Het puingranulaat en de puinhoudende grond over de gehele locatie is asbesthoudend. Het aangetoonde asbest bestaat uit zowel hechtgebonden (serpentine) als niet-hechtgebonden (amfibool) asbest. De asbestverontreiniging boven de interventiewaarde in de grond wordt geschat op 4.680 m<sup>3</sup>.

#### *Geval 6: Zuidzijde museum*

Aan de zuidzijde van het museum is in grond en grondwater een sterke minerale olieverontreiniging aangetroffen. De omvang in de grond wordt geschat op circa 150 m<sup>2</sup>, met een gemiddelde dikte van 0,4 meter komt het volume boven de I-waarde op 60 m<sup>3</sup>. De sterke verontreiniging in het freatisch grondwater heeft een oppervlak van circa 80 m<sup>2</sup>. De gemiddelde dikte van de verontreinigde grondwaterlaag is 1,5 meter, hiermee komt het volume boven de I-waarde op circa 120 m<sup>3</sup>.

#### **1.4.2 Oorzaken**

De oorzaken van de verontreinigingen met minerale olie hebben veelal met bedrijfsmatige activiteit te maken (morsingen, lekkages). Aan de hand van de chromatogrammen blijkt het voornamelijk diesel- en motorolie te zijn.

De oorzaak van de verontreinigingen met zware metalen, PAK, minerale olie en asbest moet worden gezocht in de ophooglaag. Tijdens herontwikkeling van de huidige locatie is een ophooglaag aangebracht. Het aangetroffen asbest duidt op een latere ophoogperiode. Wanneer deze asbesthoudende ophooglaag is aangebracht is niet bekend.

#### **1.4.3 Beoordeling gemeente**

Door de gemeente Haarlem is het eindsituatieonderzoek beoordeeld (archiefstuk 1). Geconcludeerd wordt dat in de boven- en ondergrond sprake is van een vijftal gevallen van ernstige bodemverontreiniging. Ter plaatse van voormalig geval 3 is na uitgevoerde saneringsmaatregelen de verontreiniging teruggebracht tot een lichte verontreiniging.

Er dient voorafgaand aan bouwactiviteiten een saneringsplan te worden opgesteld. Uitgaande van het programma van eisen met betrekking op de planologische invulling Connexion-terrein Leidsevaart, zal het saneringsplan zich moeten richten op de functie wonen met tuin. Het saneringsplan moet worden goedgekeurd door het bevoegd gezag. In dit geval is dat gemeente Haarlem.

**Tabel 3 Ernst en spoedeisendheid gevallen van verontreinigingen**

Geval	Ligging	Verontreinigingssituatie met omvang (concentraties > I-waarde)		Ernstig geval?	Saneringsaanpak spoedeisend bij huidig gebruik?
		Grond	Grondwater		
1	Zuidelijk gelegen voormalige wasplaats	M.o. ( 660 m <sup>3</sup> )	M.o. ( 1.200 m <sup>3</sup> )	Ja	Ja, drijfslag aanwezig (verspreidingsrisico's)
2	Inrit- en wasplaats/busstalling/tankplaats	M.o. ( 380 m <sup>3</sup> )	M.o. (2.100 m <sup>3</sup> )	Ja	Nee
3	Voormalige tankplaats voorterrein	--	--	Nee	N.v.t
4	Noordelijk gelegen voormalige wasplaats	M.o. ( 250 m <sup>3</sup> )	M.o. ( 1.160 m <sup>3</sup> )	Ja	Nee
5	Verspreid over de onderzoekslocatie	ZM/M.o./PAK/asbest ( ca. 10.000 m <sup>3</sup> )*	--	Ja	Nee
6	Zuidzijde museum	M.o. ( 60 m <sup>3</sup> )	M.o. ( 120 m <sup>3</sup> )	Ja	Nee

M.o.: Minerale olie

ZM: Zware metalen

PAK: Polycyclische koolwaterstoffen

\* Dit betreft de totale omvang van geval 5, gerelateerd aan ophoogslag.

## 1.5 Locatie-inspectie

De locatie is op 22 februari 2011 bezocht. In bijlage 4 zijn foto's van de locatie weergegeven. De panden zijn op de locatie zijn niet aan de binnenkant bekeken, alleen het buitengedeelte in geïnspecteerd. Ter plaatse van het zuidelijk terreindeel zijn op het parkeerterrein zeecontainers (fotobijlage, foto 1) aangetroffen waarin naast huisraad zoals tafels, stoelen en koelkasten zijn opgeslagen. Naast zeecontainers staan er diverse oude auto's op het terrein. Hierbij zijn een aantal olievlekken op de verharding waargenomen. Bij de inrit van de garage aan de oostzijde van de werkplaats zijn een aantal leidingen te zien en zijn ook olievlekken op de verharding waargenomen (fotobijlage, foto 2 en 3). Op het noordelijk terreindeel liggen depots met klinkers en zand (fotobijlage, foto 4) en pallets met nieuwe klinkers. Aan de westzijde van de werkplaats is een olievatenopslag aangetroffen (fotobijlage, foto 5).

De volledige locatie is uitpandig grotendeels met klinkers verhard.

## 1.6 Samenvatting, conclusie en advies

Samenvattend kan worden gesteld dat de onderzoekslocatie grotendeels sterk verontreinigd is met minerale olie in grond en grondwater. Tevens is de bovengrond over een groot deel van de locatie verontreinigd met diverse zware metalen, PAK en asbest.

De verontreinigingssituatie is in zes afzonderlijke gevallen onder te verdelen. Hiervan is de concentratie aan minerale olie in geval 3 inmiddels teruggebracht naar een licht verhoogd gehalte. De verontreinigingen met minerale olie houden verband met de historische activiteiten op de locatie. In vijf van de zes gevallen betreft het een geval van ernstige bodemverontreiniging. De puinhoudende bovengrond is plaatselijk sterk verontreinigd met asbest, en is over de gehele locatie asbestverdacht. Het laatste gebiedsomvattende onderzoek dateert van mei 2006.

Voor herontwikkeling op de onderzoekslocatie dient het bestemmingsplan te worden gewijzigd. Onderzoekresultaten van mobiele verontreinigingen, zoals minerale olie, zijn 3 tot 5 jaar geldig. Inmiddels is deze termijn verstreken. In verband met de wijziging van het bestemmingsplan is het noodzakelijk om de actuele verontreinigingssituatie van de locatie in kaart te brengen, door middel van een actualiserend bodemonderzoek. Achtereenvolgens dient een risicobeoordeling te worden uitgevoerd om de spoedeisendheid van de sanering te bepalen. Met de risicobeoordeling wordt de saneringsopgave voor de herontwikkeling inzichtelijk. Vervolgens dient een saneringsplan te worden opgesteld.

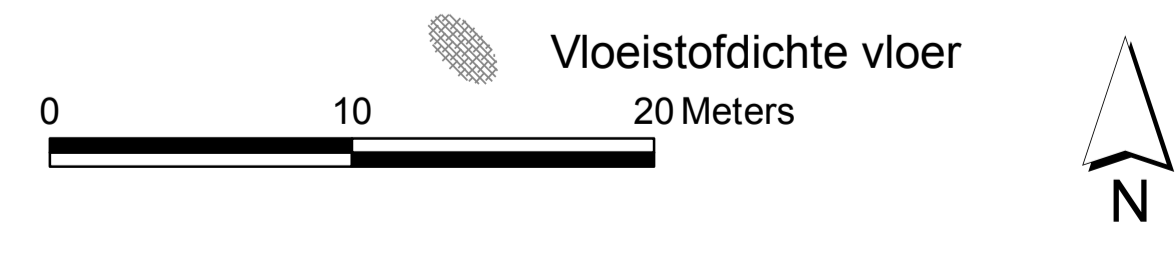
## **Bijlage 1**

### **Zintuiglijke waarnemingen**

---



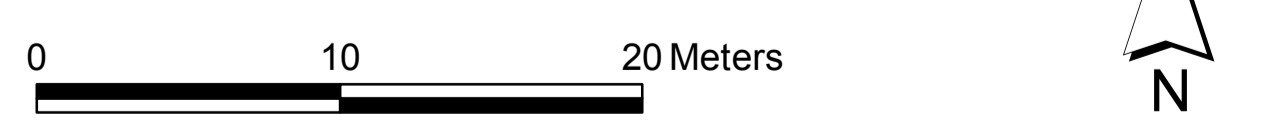
- Legenda**
- Grens onderzoekslocatie
  - Monsterpunten**
  - RE Kaderlijn nader asbest onderzoek
  - ◇ gat t.b.v. nader asbest onderzoek
  - ◇ sleuf t.b.v. nader asbest onderzoek
  - ⊕ Beheersysteem Pompput
  - ⊕ Bestaande Peilbuis
  - Boring
  - ⊕ Boring gestaakt
  - ⊕ Peilbuis
  - ▲ Slib
  - Zintuiglijke waarnemingen Olie**
  - geen waarneming
  - zeer licht
  - weinig / licht
  - matig
  - veel / sterk
  - zeer veel / sterk
  - Verhardingen**
  - ⊕ Beton
  - ⊕ Klinkers
  - ⊕ Vloestofdichte vloer



Oprachtgever Connexxion Vastgoed B.V.	Schaal 1:250	Status DEFINITIEF
Project Haarlem, BO Leidsevaart 396 te Haarlem	Formaat A0	Projectnummer 4422986
Onderdeel Zintuiglijke waarnemingen olie (Olie, Oliefilters, Olieplaatjes, Brandstof, Diesel)	Datum 16/05/06	Tekeningnummer 2
	Getek. AFL Gec. EFB	



- Legenda**
- Grens onderzoekslocatie
  - Monsterpunten**
  - RE Kaderlijn nader asbest onderzoek
  - gat t.b.v. nader asbest onderzoek
  - ◇ sleuf t.b.v. nader asbest onderzoek
  - ⊕ Beheersysteem Pompput
  - ⊕ Bestaande Peilbuis
  - Boring
  - ⊕ Boring gestaakt
  - ⊕ Peilbuis
  - ▲ Silb
  - Zintuiglijke waarnemingen ophooglaag**
  - geen waarneming
  - zeer licht
  - weinig / licht
  - matig
  - veel / sterk
  - zeer veel / sterk
  - Verhardingen**
  - ⊕ Beton
  - ⊕ Klinkers
  - ⊕ Vloestofdichte vloer



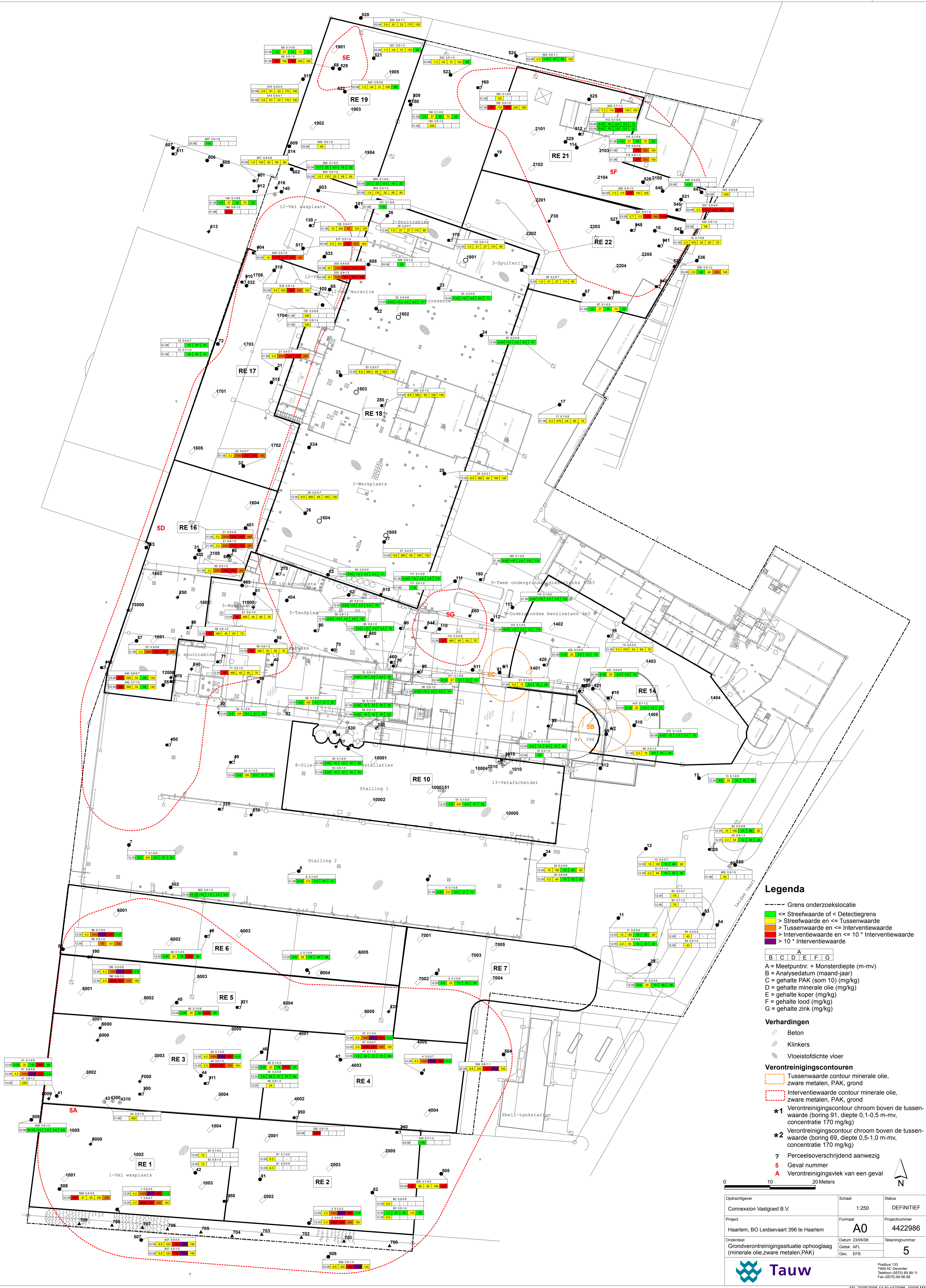
Oprichtgever Connexxion Vastgoed B.V.	Schaal 1:250	Status DEFINITIEF
Project Haarlem, BO Leidsevaart 396 te Haarlem	Formaat A0	Projectnummer 4422986
Onderdeel Zintuiglijke waarnemingen ophooglaag (Glas, Huisvuil, Kooldeeltjes, Metaal, Puin, Sinterklaas, Slakken)	Datum 16/05/06	Tekeningnummer 3
	Getek. AFL Gec. EFB	



## **Bijlage 2**

### **Verontreinigingssituatie grond**

---



**Legenda**

- Grens onderzoekslocatie
- Streefwaarde of < Detectiegrens
- Streefwaarde en <= Tussenwaarde
- > Tussenwaarde en <= Interventiewaarde
- Interventiewaarde en <= 10 \* Interventiewaarde
- > 10 \* Interventiewaarde

	B	C	D	E	F	G
A	Meelpuntnr. + Monsterdiepte (m-mv)					
B	Analysedatum (maand-jaar)					
C	gehalte PAK (som 10) (mg/kg)					
D	gehalte minerale olie (mg/kg)					
E	gehalte koper (mg/kg)					
F	gehalte lood (mg/kg)					
G	gehalte zink (mg/kg)					

**Verhardingen**

- Beton
- Klinkers
- Vloestofdichte vloer

**Verontreinigingscontouren**

- Tussenwaarde contour minerale olie, zware metalen, PAK, grond
- Interventiewaarde contour minerale olie, zware metalen, PAK, grond

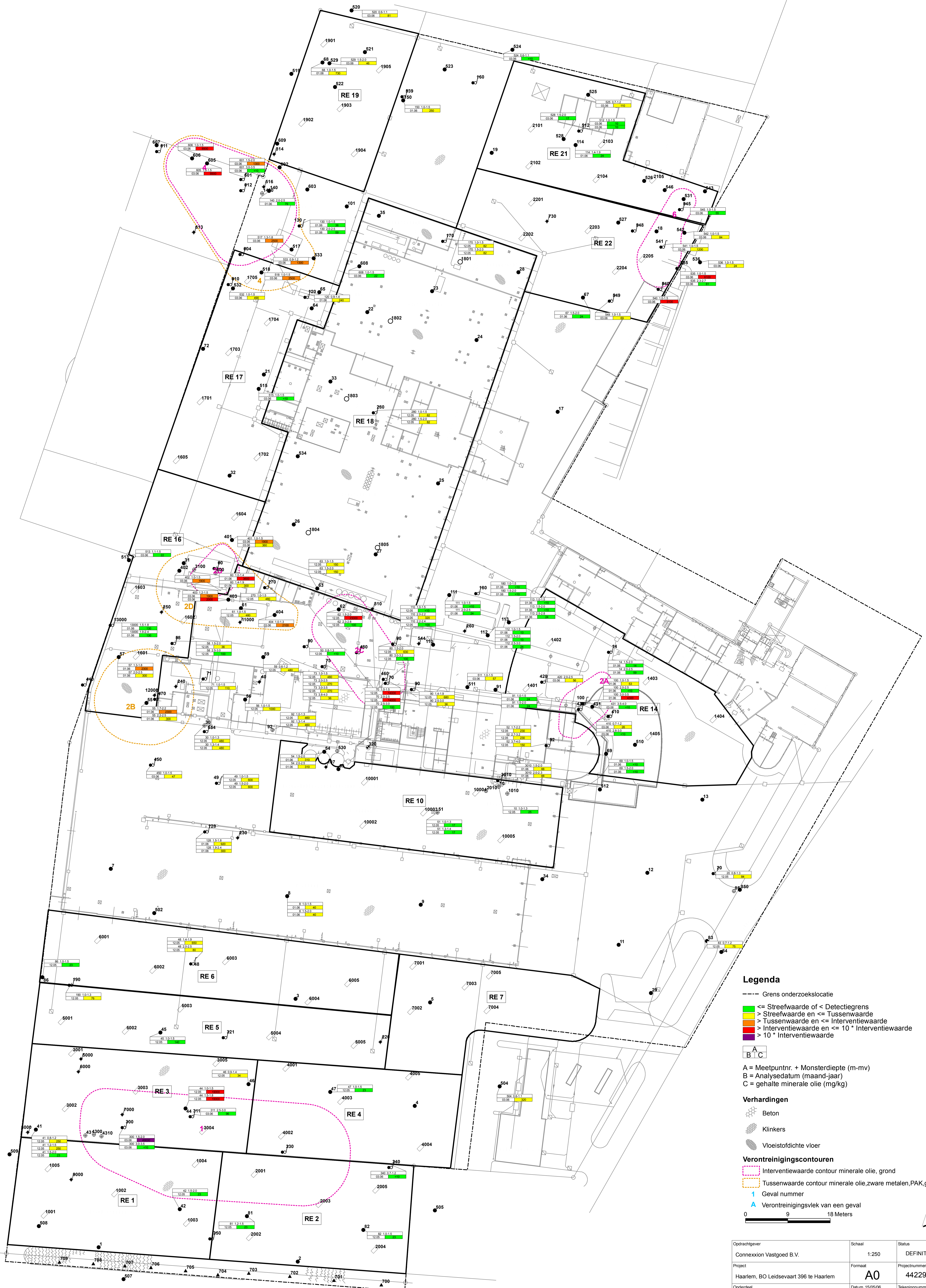
- \*1 Verontreinigingscontour chroom boven de tussenwaarde (boring 91, diepte 0,1-0,5 m-mv, concentratie 170 mg/kg)
- \*2 Verontreinigingscontour chroom boven de tussenwaarde (boring 69, diepte 0,5-1,0 m-mv, concentratie 170 mg/kg)
- ? Perceeloverschrijdend aanwezig
- 5 Geval nummer
- A Verontreinigingsvlek van een geval

Oprachtgever	Schaal	Status
Connexion Vastgoed B.V.	1:250	DEFINITIEF
Project	Formaat	Projectnummer
Haarlem, BO Leidsevaart 396 te Haarlem	A0	4422986
Onderdeel	Datum	Tekeningnummer
Grondverontreinigingssituatie ophooglaag (minerale olie, zware metalen, PAK)	23/05/06	5
	Getek. AFL	Gec. EFB

Postbus 133  
7400 AC Deventer  
Telefoon (0570) 69 69 11  
Fax (0570) 69 69 66

**Tauw**

AFL 23/05/2006 13:40 4422986\_10005.MXD



- Legenda**
- Grens onderzoekslocatie
  - ≤ Streefwaarde of < Detectiegrens
  - > Streefwaarde en ≤ Tussenwaarde
  - > Tussenwaarde en ≤ Interventiewaarde
  - > Interventiewaarde en ≤ 10 \* Interventiewaarde
  - > 10 \* Interventiewaarde

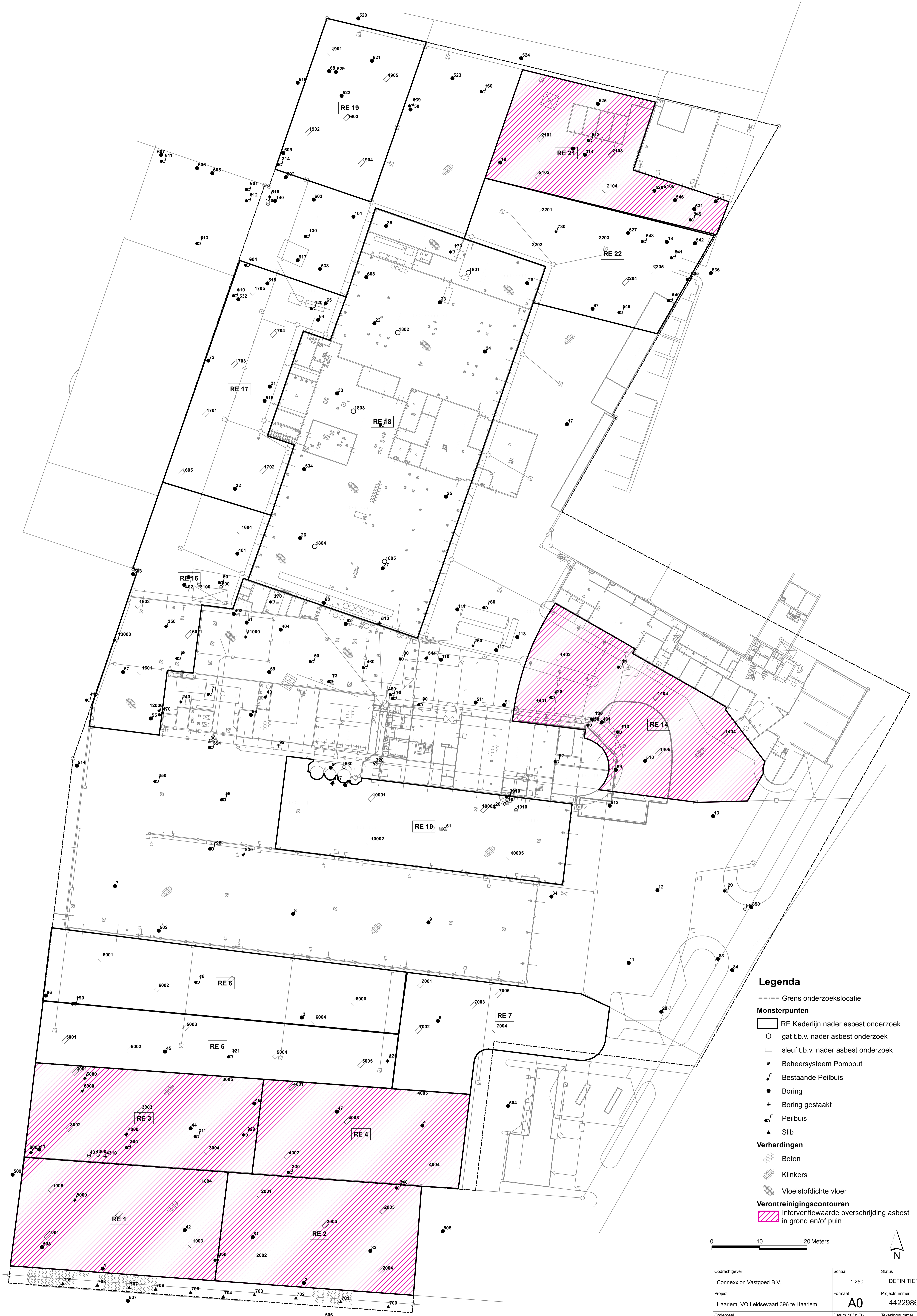
A B C  
 A = Meetpunt. + Monsterdiepte (m-mv)  
 B = Analysedatum (maand-jaar)  
 C = gehalte minerale olie (mg/kg)

- Verhardingen**
- Beton
  - Klinkers
  - Vloestofdichte vloer

- Verontreinigingscontouren**
- Interventiewaarde contour minerale olie, grond
  - Tussenwaarde contour minerale olie, zware metalen, PAK, grond
  - 1 Geval nummer
  - A Verontreinigingsvlak van een geval

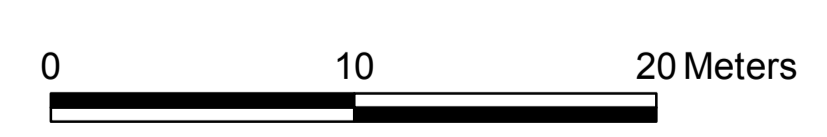


Oprachtgever Connexxion Vastgoed B.V.	Schaal 1:250	Status DEFINITIEF
Project Haarlem, BO Leidsevaart 396 te Haarlem	Formaat A0	Projectnummer 4422986
Onderdeel Grondverontreinigingssituatie minerale olie diepte 1,0 - 6,0 m-mv	Datum 15/05/06	Tekeningnummer 4a
	Getek. AFL Gec. EFB	



**Legenda**

- Grens onderzoekslocatie
- Monsterpunten**
- RE Kaderlijn nader asbest onderzoek
- gat t.b.v. nader asbest onderzoek
- sleuf t.b.v. nader asbest onderzoek
- ⊕ Beheersysteem Pompput
- √ Bestaande Peilbuis
- Boring
- ⊕ Boring gestaakt
- ⊕ Peilbuis
- ▲ Slib
- Verhardingen**
- Beton
- Klinkers
- Vloeiëtdichte vloer
- Verontreinigingscontouren**
- ▨ Interventiewaarde overschrijding asbest in grond en/of puin



Opdrachtgever Connexion Vastgoed B.V.	Schaal 1:250	Status DEFINITIEF
Project Haarlem, VO Leidsevaart 396 te Haarlem	Formaat A0	Projectnummer 4422986
Onderdeel Grondverontreinigingssituatie ophooglaag (asbest)	Datum 10/05/06	Tekeningnummer 6
	Getek. AFL	Gecc. EFB

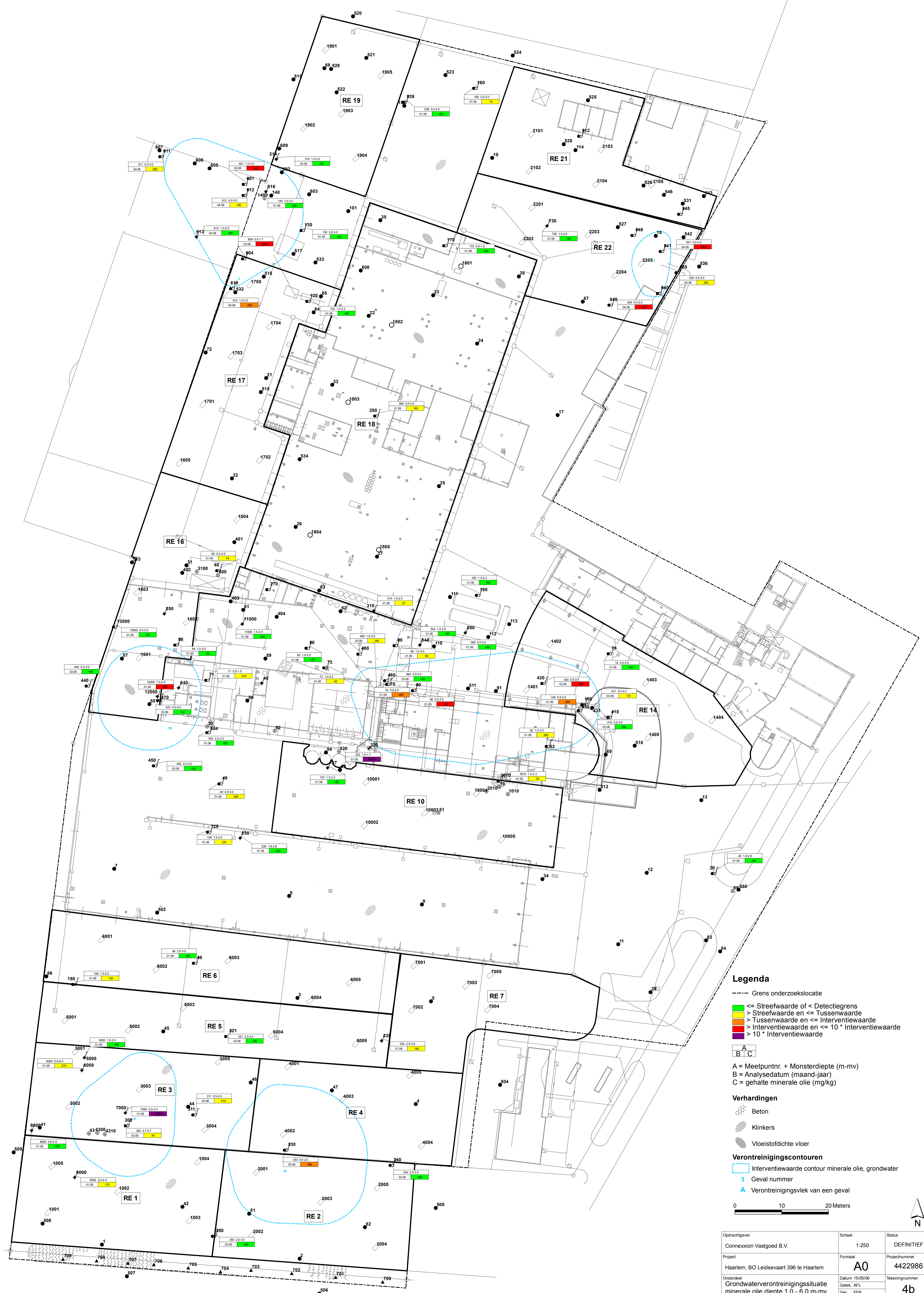


Postbus 133  
7400 AC Deventer  
Telefoon (0570) 69 99 11  
Fax (0570) 69 96 66

## **Bijlage 3**

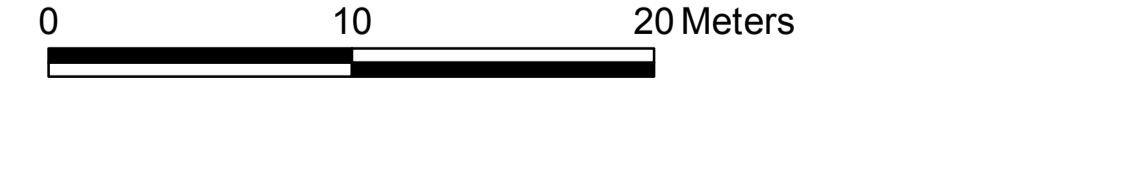
### **Verontreinigingssituatie grondwater**

---



- Legenda**
- Grens onderzoekslocatie
  - ≤ Streefwaarde of < Detectiegrens
  - > Streefwaarde en ≤ Tussenwaarde
  - > Tussenwaarde en ≤ Interventiewaarde
  - > Interventiewaarde en ≤ 10 \* Interventiewaarde
  - > 10 \* Interventiewaarde
- A B C
- A = Meetpuntnr. + Monsterdiepte (m-mv)
  - B = Analysedatum (maand-jaar)
  - C = gehalte minerale olie (mg/kg)

- Verhardingen**
- Beton
  - Klinkers
  - Vloestofdichte vloer
- Verontreinigingscontouren**
- Interventiewaarde contour minerale olie, grondwater
  - 1 Gevalnummer
  - Verontreinigingsvlek van een geval



Oprachtgever Connexion Vastgoed B.V.	Schaal 1:250	Status DEFINITIEF
Project Haarlem, BO Leidsevaart 396 te Haarlem	Formaat A0	Projectnummer 4422986
Onderdeel Grondwaterverontreinigingssituatie minerale olie diepte 1,0 - 6,0 m-mv	Datum 15/05/06	Tekeningnummer 4b
	Getek. AFL	Gecc. EFB

## **Bijlage 4**

### **Foto's locatie-inspectie**

---



Foto 1: Zuidelijk terreindeel



Foto 2: Leidingen aan oostzijde werkplaats





Foto 3: Olievlek



Foto 4: Hopen met grond en klinkers op het noordelijk terreindeel



Foto 5: Olievatenopslag aan de westzijde van de werkplaats

**Soortgericht onderzoek VOF De  
Remise te Haarlem: vleermuizen en  
vogels**

**13 september 2011**



---

**Soortgericht onderzoek VOF De  
Remise te Haarlem: vleermuizen en  
vogels**



## Verantwoording

<b>Titel</b>	Soortgericht onderzoek VOF De Remise te Haarlem: vlermuizen en vogels
<b>Opdrachtgever</b>	VOF De Remise Haarlem
<b>Projectleider</b>	Boudewijn van Ardenne
<b>Auteur(s)</b>	Adrie van Hooff
<b>Projectnummer</b>	4782322
<b>Aantal pagina's</b>	16 (exclusief bijlagen)
<b>Datum</b>	13 september 2011
<b>Handtekening</b>	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

## Colofon

Tauw bv  
Vestiging Amsterdam  
Zekeringstraat 43 g  
Postbus 20748  
1001 NS Amsterdam  
Telefoon +31 20 60 63 22 2  
Fax +31 20 68 48 92 1

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

Kenmerk R001-4782322AIH-hda-V01-NL

---



## Inhoud

<b>Verantwoording en colofon .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Inleiding.....</b>	<b>9</b>
1.1 Aanleiding.....	9
1.2 Plangebied .....	9
1.3 Gewenste ontwikkeling.....	10
<b>2 Onderzoeksmethoden.....</b>	<b>11</b>
2.1 Inventarisatiemethode vleermuizen.....	11
2.2 Inventarisatie gierzwaluw en huismus .....	12
<b>3 Resultaten .....</b>	<b>13</b>
3.1 Waarnemingen tijdens veldbezoeken .....	13
3.1.1 Eerste veldbezoek: 21 april avondbezoek.....	13
3.1.2 Tweede veldbezoek: 19 mei ochtendbezoek .....	13
3.1.3 Derde veldbezoek: 21 juni ochtendbezoek .....	13
3.1.4 Vierde veldbezoek: 5 augustus ochtendbezoek.....	14
3.1.5 Vijfde veldbezoek: 5 september avondbezoek.....	14
3.2 Conclusies.....	15

Kenmerk R001-4782322AIH-hda-V01-NL

---

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Het voormalige remiseterrein van Connexion, langs de Leidsevaart te Haarlem wordt herontwikkeld. Hiertoe is een masterplan voor het plangebied opgesteld. Uit de door Tauw uitgevoerde natuurtoets [R001-4782322AIH-hda-V01-NL] bleek dat nader onderzoek nodig was naar vleermuizen, gierzwaluw en huismus. In opdracht van VOF de Remise Haarlem heeft Tauw dit nader soortgericht onderzoek verricht.

### 1.2 Plangebied

Het plangebied betreft een industrieterrein met enkele gebouwen. Het plangebied is circa 3,3 hectare groot. Het overgrote deel van het plangebied is verhard en beplanting ontbreekt grotendeels. In het noorden en oosten bevinden zich kleine plantsoenen. In het oosten groeien enkele coniferen, zwarte elsen en klimop. In het zuiden net buiten het plangebied ligt een watergang met bomenrij. Zowel de watergang als de bomenrij ondervinden geen effect door de ontwikkeling. Onderstaande figuur geeft de ligging van het plangebied weer.



**Figuur 1.1 Ligging plangebied (globaal begrensd)**

---

### **1.3 Gewenste ontwikkeling**

Het plangebied bestaat uit het voormalige remiseterrein van Connexxion, langs de Leidsevaart te Haarlem. Door de ontwikkeling wordt de huidige bebouwing in het plangebied grotendeels gesloopt. Vervolgens wordt een nieuwe woonwijk gerealiseerd met onder andere eengezinswoningen, appartementen en parkeerplaatsen.

Samengevat worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Verwijderen van de groenstructuren
- Slopen van gebouwen
- Bouwen van woningen en appartementen
- Aanleggen van wegen en parkeergelegenheid

## 2 Onderzoeksmethoden

### 2.1 Inventarisatiemethode vleermuizen

In de periode van april tot en met september 2011 zijn in totaal vijf inventarisatieronden uitgevoerd. De bezoeken zijn uitgevoerd door twee ecologen van Tauw met een ruime ervaring in vleermuisonderzoek. Verschillende onderdelen van het leefgebied van vleermuizen zijn onderzocht. Vliegroutes, foerageergebieden en verblijfplaatsen van vleermuizen zijn in kaart gebracht.

De veldbezoeken zijn verspreid over een langere periode uitgevoerd. Vleermuizen gebruiken namelijk een netwerk van verblijfplaatsen en foerageergebieden die in verschillende perioden van het jaar worden gebruikt. Op deze manier wordt een goed en realistisch beeld verkregen van de functie en het belang van het plangebied voor vleermuizen. In tabel 2.1 wordt een overzicht gegeven van data en tijdstip van de veldbezoeken en waarop de focus van het desbetreffende veldbezoek lag. Het aantal bezoeken, tijdstip en periode is gebaseerd op het vleermuisprotocol [Netwerk Groene Bureaus, 5 maart 2010].

**Tabel 2.1 Periode van de uitgevoerde veldbezoeken voor de vleermuisinventarisatie**

<b>Datum veldbezoek</b>	<b>Tijdstip</b>	<b>Focus</b>
21 april 2011	Avond	Zomerverblijfplaatsen (kraamkolonies), vliegroutes en foerageergebieden van vleermuizen
19 mei 2011	Ochtend	Zomerverblijfplaatsen (kraamkolonies), vliegroutes en foerageergebieden van vleermuizen
21 juni 2011	Ochtend	Zomerverblijfplaatsen (kraamkolonies), vliegroutes en foerageergebieden van vleermuizen
5 augustus 2011	Ochtend	Vliegroutes, paarplaatsen en winterverblijfplaatsen van vleermuizen
5 september 2011	Avond	Vliegroutes, paarplaatsen en winterverblijfplaatsen van vleermuizen

### *Weersomstandigheden*

Bij het uitvoeren van de veldbezoeken is rekening gehouden met de weersomstandigheden. Voor het uitvoeren van vleermuizenonderzoek is een minimumtemperatuur van circa 10 °C gewenst, en mag geen tot weinig neerslag vallen gedurende het grootste deel van de nacht. De wind mag niet te sterk zijn (<3 Bft). Bij een lagere temperatuur of meer wind vliegen de vleermuizen niet of minder ver, waardoor het onderzoeksresultaat niet volledig is. De weersomstandigheden tijdens de veldbezoeken voldeden aan deze criteria.

### *Batdetectors*

Het vleermuisonderzoek is uitgevoerd met behulp van batdetectors (types Petterson D240x en Petterson D100). Een batdetector is een apparaat dat de ultrasone geluiden die vleermuizen produceren omzet in een voor de mens hoorbaar tikkend geluid. Aan de hand van het soort geluid en de frequentie waarop de vleermuis het best wordt gehoord (de zogenaamde 'piekfrequentie'), kan in veel gevallen worden bepaald om welke vleermuissoort het gaat.

## **2.2 Inventarisatie gierzwaluw en huismus**

Gierzwaluwen en huismussen gebruiken gebouwen als nest- en verblijfplaats. De gebouwen in het plangebied zijn, tijdens de vleermuisonderzoeken, gecontroleerd op de aanwezigheid van vogels. Vleermuisonderzoeken starten ongeveer een uur voor zonsondergang of eindigen ongeveer een uur na zonsopkomst. De kans op het aantreffen van op het nest arriverende of vertrekkende vogels is het grootst in de ochtend en avond. Hierdoor zijn beide onderzoeken goed te combineren.

## 3 Resultaten

### 3.1 Waarnemingen tijdens veldbezoeken

#### 3.1.1 Eerste veldbezoek: 21 april avondbezoek

Weer: droog, weinig wind, temperatuur > 10 °C.

Binnen het plangebied zijn geen huismussen waargenomen. Gierzwaluwen zijn nog niet in Nederland.

In het plangebied zijn geen vleermuizen of verblijfplaatsen van vleermuizen waargenomen. Buiten het plangebied zijn twee gewone dwergvleermuizen op vliegroute waargenomen (zie figuur 5.1). Één gewone dwergvleermuis is waargenomen nabij de woningen aan de Boogstraat. Nabij het Leidsevaart, is een andere gewone dwergvleermuis op vliegroute waargenomen.

#### 3.1.2 Tweede veldbezoek: 19 mei ochtendbezoek

Weer: droog, weinig wind, temperatuur > 10 °C.

In het plangebied zijn geen (verblijfplaatsen van) huismussen of gierzwaluwen waargenomen.

In het plangebied zijn geen vleermuizen of verblijfplaatsen van vleermuizen waargenomen. Buiten het plangebied zijn 3 gewone dwergvleermuizen op vliegroute waargenomen (zie figuur 5.1). Twee gewone dwergvleermuizen vlogen achter de Edisonstraat nabij een sloot met bomenrij. Één gewone dwergvleermuis is waargenomen nabij de woningen aan de Boogstraat. De vliegrichtingen van de vleermuizen zijn niet waargenomen

#### 3.1.3 Derde veldbezoek: 21 juni ochtendbezoek

Weer: droog, weinig wind, temperatuur > 10 °C .

In het plangebied zijn geen (verblijfplaatsen van) huismussen of gierzwaluwen waargenomen.

In het plangebied zijn geen vleermuizen of verblijfplaatsen van vleermuizen waargenomen. Buiten het plangebied is een laatvlieger waargenomen. De laatvlieger vloog hoog boven de bebouwing, ter hoogte van de Kogelstraat. De vliegrichting van de laatvlieger is niet waargenomen. Het is mogelijk dat de laatvlieger het plangebied is overgestoken. De laatvlieger heeft met zekerheid geen gebruik gemaakt van de bebouwing of groenstructuren in het plangebied, hiervoor vloog de vleermuis te hoog.

Buiten het plangebied is een gewone dwergvleermuis op vliegroute waargenomen. Het exemplaar is waargenomen achter de Edisonstraat nabij een sloot met bomenrij (zie figuur 5.1). De vliegrichting van de vleermuis is niet waargenomen.

#### **3.1.4 Vierde veldbezoek: 5 augustus ochtendbezoek**

Weer: droog, weinig wind, temperatuur > 10 °C.

In het plangebied zijn geen vleermuizen of verblijfplaatsen van vleermuizen waargenomen. Alleen buiten het plangebied, nabij de Leidsevaart, is een gewone dwergvleermuis op vliegroute waargenomen (zie figuur 5.1).

#### **3.1.5 Vijfde veldbezoek: 5 september avondbezoek**

Weer: droog, in het begin veel wind, later afnemend, temperatuur > 10 °C.

In het plangebied zijn geen vleermuizen of verblijfplaatsen van vleermuizen waargenomen. Alleen buiten het plangebied, is een gewone dwergvleermuis op vliegroute waargenomen. De vleermuis is waargenomen nabij de sloot achter de Edisonstraat (zie figuur 5.1).



In figuur 3.1 zijn de resultaten van de vleermuisinventarisaties op kaart samengevat.



**Figuur 3.1 Schematisch overzicht van de waarnemingen van de Gewone dwergvleermuis, Laatvlieger, De rode contour markeert het plangebied**

### 3.2 Conclusies

- In het plangebied zijn geen verblijfplaatsen van gierzwaluw of huismus aanwezig
- In het plangebied zijn geen vleermuizen of verblijfplaatsen van vleermuizen waargenomen. Het plangebied heeft geen functie voor deze soort. De Leidsevaart, de bomenrij achter de Edisonstraat en de woningen aan de Boogstraat zijn onderdeel van de vliegroutes van de gewone dwergvleermuis. Deze liggen buiten het plangebied en de gewenste ontwikkeling heeft hierop geen invloed
- Hoog boven de bebouwing is een overvliegende laatvlieger waargenomen. De laatvlieger is waarschijnlijk ook het plangebied overgevlogen. Het exemplaar maakte geen gebruik van bebouwing of groenstructuren. De laatvlieger is slechts éénmaal waargenomen, het plangebied en omgeving hebben voor deze soort met zekerheid geen belangrijke functie

- De gewenste ontwikkeling heeft geen effect op verblijfplaatsen, foerageergebieden of vliegroutes van vleermuizen
- De gewenste ontwikkeling heeft geen effect op verblijfplaatsen van de gierzwaluw of huismus
- Door de gewenste ontwikkeling wordt de Flora- en faunawet niet overtreden
- Mitigerende maatregelen zijn niet noodzakelijk