

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Onderwerp</b></p> <p>wabo-projectbesluit wijziging van onherroepelijke bouwvergunning Leidsevaart 594-596 (2008/1371/22), splitsing van 49 vergunde appartementen in 98 startersappartementen</p>  | <p>Bestuurlijk<br/>behandelvoorstel<br/>(2013/385744)</p> <p>VVH/OV</p>  |
| <p><b>Collegebesluit</b></p> <p><b>2. Besluitpunten college</b></p> <p>Het college besluit:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. om de ontwerp-omgevingsvergunning voor de wijziging van het project AAVN locatie , zoals opgenomen in bijlage A, vrij te geven voor inspraak;</li> <li>2. Het college besluit kennis te nemen van de ruimtelijke onderbouwing, zoals opgenomen in bijlage B, en de overige bij het besluit behorende stukken, en deze tezamen met de ontwerp-omgevingsvergunning ter inzage te leggen.</li> <li>3. Het besluit heeft geen financiële consequenties;</li> <li>4. Het besluit wordt bekend gemaakt door publicatie in de Haarlemse Stadskrant, de Heemsteder en de Staatscourant;</li> <li>5. Het college mandateert de afdeling VVH/OV om een planschadecontract op te stellen en deze ter ondertekening bij aanvrager aan te bieden;</li> <li>6. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Ontwikkeling.</li> </ol> | <p><b>Auteur:</b><br/>Aygunes-Karaca, Z.</p> <p><b>Email:</b><br/>z.karaca@haarlem.nl</p> <p><b>Telefoonnr</b><br/>023-5113740</p> |
| <p><b>Samenvatting/Doel/grond besluit</b></p> <p>Het nemen van een besluit inzake het verlenen een omgevingsvergunning is krachtens artikel 2.4 lid 1 Wabo een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders.</p> <p>Voor dit besluit geldt dat op grond van artikel 6.5, derde lid van het Besluit omgevingsrecht categorieën van gevallen zijn aangewezen waarin geen verklaring van bedenkingen is vereist. Dit bouwplan valt binnen die categorieën van gevallen.</p>   | <p><b>B&amp;W vergadering</b></p> <p>Vergadering BenW d.d. 22-10-2013</p> <hr/> <p><b>Bijlagen</b></p>                             |



# Collegebesluit

**Onderwerp: wabo-projectbesluit wijziging onherroepelijke bouwvergunning  
Leidsevaart 594-596 (AWVN-LOCATIE)  
BBV nr: 2013/385744**

## 1. Inleiding

In 2008 heeft HBB planontwikkeling (hierna: aanvrager) een bouwvergunning aangevraagd voor een bouwplan aan de Leidsevaart 594-596, de 'AWVN-locatie.'

De aanvraag bestond uit de realisatie van 14 grondgebonden woningen, 49 appartementen, circa 610 m2 bvo bedrijfsruimte in de plint, 75 parkeerplaatsen in een half verdiepte stallinggarage en 34 parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

In 2011 is de bouwvergunning verleend en onherroepelijk verklaard.

Vanwege de gewijzigde marktomstandigheden in de woningbouw is door aanvrager besloten om het plan te herzien. Het gaat met name om de appartementsgebouw aan de Westelijke Randweg van 49 grote appartementen dat gewijzigd wordt in 98 kleine appartementen voor starters. Verder is het aantal bvo aan bedrijfsruimte gewijzigd van 610 m2 naar 540 m2.

De herontwikkeling van 49 naar 98 appartementen vindt plaats in hetzelfde bouwvolume. Daarnaast is de oorspronkelijk aangevraagde bedrijfsruimte kleiner geworden.

Bovengenoemde wijzigingen hebben geleid tot een nieuwe aanvraag omgevingsvergunning, met een goede ruimtelijke onderbouwing als onderlegger. Voor u ligt de besluitvorming omtrent deze aanvraag.

Op grond van artikel 2.4 lid 1 Wabo is het college van burgemeester en wethouders voor de verlening van deze omgevingsvergunning het bevoegde gezag.

Het plan past binnen de nota "Wabo-projectbesluit: aanwijzing van categorieën van gevallen waarin geen verklaring van geen bedenkingen is vereist en delegatie van de bevoegdheid tot het vaststellen van een exploitatieplan" (reg. nr. 2011/194736).

## 2. Besluitpunten college

Het college besluit:

1. om de ontwerp-omgevingsvergunning voor de wijziging van het project AWWN locatie , zoals opgenomen in **bijlage A**, vrij te geven voor inspraak;
2. Het college besluit kennis te nemen van de ruimtelijke onderbouwing, zoals opgenomen in **bijlage B**, en de overige bij het besluit behorende stukken, en deze tezamen met de ontwerp-omgevingsvergunning ter inzage te leggen.
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties;
4. Het besluit wordt bekend gemaakt door publicatie in de Haarlemse Stadskrant, de Heemsteder en de Staatscourant;
5. Het college mandateert de afdeling VVH/OV om een planschadecontract op te stellen en deze ter ondertekening bij aanvrager aan te bieden;
6. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Ontwikkeling.

2013/385744 wabo-projectbesluit wijziging onherroepelijke bouwvergunning Leidsevaart 594-596 (AWVN-LOCATIE)

2

### **3. Beoogd resultaat**

Het juridisch mogelijk maken van het voorgenomen bouwplan voor de wijziging van het aantal appartementen en de grootte van de bedrijfsruimte.

### **4. Argumenten**

*4.1. Een Wabo-projectbesluit ex artikel 2.12, eerste lid onder a, sublid 3° Wabo vereist een goede ruimtelijke onderbouwing. Een goede ruimtelijke onderbouwing is bij deze aanvraag aanwezig.*

Alle onderzoeken die betrekking hebben op de hoogbouw van het project AWVN aan de Westelijke Randweg, zijn geactualiseerd en daar waar nodig aangevuld. Het betreft onder andere de onderzoeken aangaande verkeer en parkeren, akoestisch onderzoek en beoordelingen, actualisatie bodem en ecologische onderzoeken.

De onderzoeken zijn door verschillende ambtelijke disciplines getoetst. Dit heeft geresulteerd in positieve adviezen met eventuele aanvullingen. De ruimtelijke onderbouwing is daarmee gereed om onderdeel uit te maken van de besluitvorming.

*4.2. De omwonenden zijn reeds geïnformeerd over het bouwplan*

Op 11 december 2012 heeft de aanvrager een informatie avond georganiseerd voor de omwonenden. De aanvrager heeft op deze avond toegelicht wat de wijzigingen zullen zijn ten opzichte van de eerder verleende bouwvergunning AWVN in 2011 en welke effecten te verwachten zijn op deze omgeving. De reacties hadden voornamelijk betrekking op het onderdeel verkeer en parkeren. Verwacht wordt dat hierover zienswijzen zullen worden ingediend.

*4.3. Het bouwplan wordt binnen hetzelfde bouwvolume gerealiseerd*

De wijziging in de huidige vorm heeft enkel betrekking op het aantal woningen in dezelfde bouwvolume. Het gaat om de wijziging van 49 grote appartementen naar 98 starterswoningen met een vermindering van het aantal bvo aan bedrijfsruimte.

In stedenbouwkundig opzet wijzigt er vrijwel niets ten opzichte van het AWVN project.

*4.4. De voorgestelde wijziging is economisch uitvoerbaar*

De kosten van de realisatie van het project worden geheel gedragen door aanvrager. Voor de volledigheid en de uitvoerbaarheid tekent aanvrager een planschadecontract. Het project is hiermee economisch uitvoerbaar.

### **5. Kanttekeningen**

-

2013/385744 wabo-projectbesluit wijziging onherroepelijke bouwvergunning Leidsevaart  
594-596 (AWVN-LOCATIE)

3

## **6. Uitvoering**

Het ontwerp wabo- projectbesluit, de ontwerp vergunning en alle bijbehorende stukken worden de dag na publicatie in de Haarlemse Stadskrant, de Heemsteder en de Staatscourant en de elektronische bekendmaking voor een ieder zes weken lang ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kan een ieder een zienswijze indienen.

De vooroverlegpartners en de gemeente Heemstede worden (digitaal) op de hoogte gesteld van de terinzagelegging van het ontwerp.

## **7. Bijlagen**

Bijlage A; ontwerp omgevingsvergunning

Bijlage B; ruimtelijke onderbouwing

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

## ONTWERP OMGEVINGSVERGUNNING

### Uitgebreide procedure

|             |   |
|-------------|---|
| Datum       |   |
| Ons kenmerk | 2013-0000821  |
| Bijlage(n)  | 1. Procedureel; 2. Voorschriften; 3. Overwegingen; 4. Stukken behorende bij dit besluit |

Burgemeester en wethouders hebben op 8 mei 2013 een aanvraag omgevingsvergunning ontvangen voor een wijziging van de reeds onherroepelijke bouwvergunning aan de Leidsevaart 594-596 met kenmerk 2008/1371/22 op onderdeel 'gebouwdeel A'. In plaats van de 49 vergunde appartementen, worden nu 98 appartementen voor starters gerealiseerd binnen nagenoeg hetzelfde volume op het perceel Leidsevaart 594-596 te Haarlem. De aanvraag is geregistreerd onder nummer 2013-0000821.

#### ONTWERPBESLUIT

Burgemeester en wethouders zijn, gelet op artikel 2.1 en 2.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voornemens de omgevingsvergunning te verlenen.

De omgevingsvergunning wordt verleend onder de bepaling dat de voorschriften, overwegingen en de bij dit besluit behorende stukken als bedoeld in respectievelijk bijlage 2, 3 en 4, deel uitmaken van dit besluit. De omgevingsvergunning wordt verleend voor de volgende activiteiten:

- het (ver)bouwen van een bouwwerk (verder te noemen de **activiteit bouwen**);
- het bouwen en/of gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan (verder te noemen de **activiteit handelen in strijd met ruimtelijke ordening**).

Het betreft hier de activiteiten als genoemd in artikel 2.1, eerste lid, onder a en c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Onderdeel van het besluit vormen:

Toepassing van artikel 2.12 lid 1, onder a, sub 3 Wabo om af te wijken van artikel 1 en artikel 7 van de voorschriften van het bestemmingsplan "Uitbreidingsplan omgeving Stephensonstraat en Munterslaan".

#### Nog in te dienen gegevens

Uiterlijk 3 weken voor aanvang van de betreffende werkzaamheden moeten de volgende gegevens worden ingediend:

2

- Constructieve (detail-) berekeningen en tekeningen. De tekeningen en berekeningen moet u indienen bij een medewerker constructie van bureau Planbegeleiding en advisering van de afdeling Omgevingsvergunning.
- Installatie (ventilatie, riolering etc.) technische berekeningen en tekeningen moet u indienen bij bureau Regulering van de afdeling Omgevingsvergunning.

**Ter inzagelegging en mogelijkheid om zienswijzen in te brengen**

Het ontwerpbesluit met daarbij behorende relevante stukken is in te zien, op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, vanaf 27 september 2013 tot en met 7 oktober 2013 bij de afdeling Dienstverlening, Raakspoort, Zijlvest 39. U kunt voor het inzien van bovengenoemde stukken terecht op werkdagen van 9.00 uur tot 16.00 uur en op donderdag tot 20.00 uur. Gedurende bovengenoemde termijn kan eenieder zienswijzen tegen dit verzoek naar voren brengen. U kunt deze schriftelijk bekend maken bij het college van B en W, aan het afdelingshoofd Omgevingsvergunning, Postbus 511, 2003 PB Haarlem.

De ingediende zienswijzen zullen bij de beoordeling van het verzoek betrokken worden.

Uw zienswijzebrief dient voorzien te zijn van uw naam en adres, de datum, het besluit waarop uw zienswijze betrekking heeft en de redenen van uw zienswijzen. Ook bestaat de mogelijkheid uw zienswijze mondeling kenbaar te maken. Dit kan alleen op afspraak. Een afspraak kunt u maken via hoofdafdeling Dienstverlening, telefoon 14 023.

Met vriendelijke groet,

Bureau Planbegeleiding en Advisering

Deze brief is automatisch aangemaakt en daarom niet ondertekend

## **BIJLAGE 1: PROCEDUREEL**

### **Gegevens aanvrager**

Op 8 mei 2013 hebben wij een aanvraag omgevingsvergunning als bedoeld in de Wabo ontvangen. Het betreft een verzoek van:

HBB Planontwikkeling  
t.a.v. M.J.C. Uttien  
Nijverheidsweg 39  
2102 LK Heemstede

Het project waarvoor vergunning wordt gevraagd is als volgt te omschrijven: het wijziging van de reeds onherroepelijke bouwvergunning aan de Leidsevaart 594-596 met kenmerk 2008/1371/22 op onderdeel 'gebouwdeel A'. In plaats van de 49 vergunde appartementen, worden nu 98 appartementen voor starters gerealiseerd binnen nagenoeg hetzelfde volume op het perceel Leidsevaart 594-596 te Haarlem.

Gelet op bovenstaande omschrijving wordt vergunning gevraagd voor de volgende in de Wabo omschreven omgevingsaspecten:

- activiteit bouwen;
- activiteit handelen in strijd met ruimtelijke ordening.

Het betreft hier de activiteiten als genoemd in artikel 2.1, eerste lid, onder a en c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

### **Bevoegd gezag**

Gelet op bovenstaande projectbeschrijving, alsmede op het bepaalde in hoofdstuk 3 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en de daarbij horende bijlage zijn wij het bevoegd gezag om de integrale omgevingsvergunning te verlenen. Daarbij zijn wij er procedureel en inhoudelijk voor verantwoordelijk dat in ons besluit alle relevante aspecten aan de orde komen met betrekking tot de fysieke leefomgeving. Verder dienen wij ervoor zorg te dragen dat de aan de omgevingsvergunning verbonden voorschriften op elkaar zijn afgestemd.

### **Volledigheid**

Artikel 2.8 van de Wabo biedt de grondslag voor het bij of krachtens algemene maatregel van bestuur stellen van regels aan de wijze van indiening van een aanvraag om omgevingsvergunning en de gegevens en bescheiden die hierbij moeten worden aangeleverd.

De regeling is uitgewerkt in het paragraaf 4.2 Bor met een nadere uitwerking in de Ministeriële regeling omgevingsrecht (Mor).

Na ontvangst van de aanvraag hebben wij deze aan de hand van de Mor getoetst op volledigheid. Daarbij is gebleken dat een aantal gegevens ontbrak. De aanvrager is hierop in de gelegenheid gesteld om aanvullende gegevens te leveren. Wij hebben

de aanvullende stukken ontvangen. Wij zijn van oordeel dat de aanvraag alsmede de latere aanvullingen voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteiten op de fysieke leefomgeving. De aanvraag is dan ook volledig en in behandeling genomen.

#### **Ter inzage legging**

De aanvraag en de ontwerpbeschikking met bijbehorende stukken worden op grond van de Algemene wet bestuursrecht van 27 september 2013 tot 7 oktober 2013 ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden eventuele zienswijzen tegen de ontwerpbeschikking of de adviezen indienen bij college van burgemeester en wethouders van Haarlem, postbus 511, 2003 PB Haarlem.

#### **Procedure**

De besluitvormingsprocedure is uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in paragraaf 3.3 Wabo (de uitgebreide voorbereidingsprocedure. De aanvraag is beoordeeld voor de activiteit bouwen aan artikel 2.10, Wabo en voor de activiteit handelen in strijd met de ruimtelijke ordening aan artikel 2.12, Wabo. Gebleken is dat uw aanvraag voldoet en daarom verlenen wij u de gevraagde omgevingsvergunning.



## **BIJLAGE 2: VOORSCHRIFTEN**

### **Aan deze omgevingsvergunning zijn de volgende voorschriften verbonden:**

#### **Activiteit bouwen**

- Het bouwen moet plaatsvinden in overeenstemming met de bepalingen van het Bouwbesluit en de Haarlemse bouwverordening en de krachtens die regelingen gestelde nadere regels;

- De houder van de vergunning moet ten minste twee werkdagen voor de feitelijke aanvang van bouwwerkzaamheden, de gemeente Haarlem schriftelijk in kennis stellen, van de aanvang van die werkzaamheden, met inbegrip van ontgravingswerkzaamheden (artikel 1.25 lid 1 Bouwbesluit 2012). Dit kan door een e-mail te zenden naar bureau Zuid van de afdeling Handhaving Bebouwde Omgeving (hbo@haarlem.nl) met vermelding van het bouwadres, onderwerp en uw zaaknummer 2013-0000821;

- De verleende vergunning inclusief de tekeningen en andere bijlagen moeten digitaal of op papier op de bouwlocatie aanwezig zijn. Indien een controlerend ambtenaar daar om vraagt, moeten deze gegevens ter inzage worden gegeven (artikel 1.23 Bouwbesluit 2012);

- Het bouwen moet plaatsvinden in overeenstemming met de bepalingen uit de nota Bouwlawaai van de gemeente Haarlem;

- Het bouwafval moet u scheiden in de volgende categorieën:
- 1. gevaarlijk afval (zie het Besluit aanwijzing gevaarlijke afvalstoffen);
  - 2. kunststoffen die voor hergebruik geschikt zijn;
  - 3. minerale wol;
  - 4. papier;
  - 5. overig afval.

Categorie 1 t/m 4 moet u afvoeren naar een verwerkingsbedrijf met een vergunning volgens de Wet milieubeheer, of meegeven aan een bevoegd inzamelaar van bedrijfsafvalstoffen. De categorie overig afval moet u afvoeren naar een sorteerbeidrijf dat ongesorteerd bouwafval in ontvangst mag nemen.

- De houder van de vergunning moet de gemeente Haarlem ten minste op de dag van beëindiging van de bouwwerkzaamheden schriftelijk in kennis stellen van de beëindiging van de werkzaamheden (artikel 1.25 lid 2 Bouwbesluit 2012). Dit kan door een e-mail te zenden naar bureau Zuid van de afdeling Handhaving Bebouwde Omgeving (hbo@haarlem.nl) met vermelding van het bouwadres, onderwerp en uw zaaknummer ;

- Het bouwwerk mag niet in gebruik worden genomen, indien de werkzaamheden niet gereed gemeld zijn (artikel 1.25 lid 3 Bouwbesluit 2012);
- Met de uitvoering van werkzaamheden waar constructietekeningen en/of -berekeningen aan ten grondslag liggen mag u niet beginnen voordat de medewerker constructie van bureau Planbegeleiding en advisering van de afdeling Omgevingsvergunning heeft verklaard hiertegen geen bezwaar te hebben;
- Met de uitvoering van de bouwwerkzaamheden mag niet worden begonnen voordat vergunninghouder een bouwveiligheidsplan ter goedkeuring bij bureau Noord/Zuid van de afdeling Handhaving Bebouwde Omgeving heeft ingediend;
- De bouwwerkzaamheden mogen pas beginnen als de bureau GEO-informatie en Basisregistraties van de gemeente Haarlem de bebouwingsgrenzen op het bouwterrein heeft uitgezet (artikel 1.24 Bouwbesluit 2012). Hiervoor moet u ten minste veertien dagen daarvoor een verzoek indienen bij de Hoofdafdeling Dienstverlening, afdeling Bedrijfsbureau, bureau GEO-informatie en Basisregistraties, telefoon 023 511 5115;

## **BIJLAGE 3: OVERWEGINGEN**

### **Aan dit besluit liggen de volgende inhoudelijke overwegingen ten grondslag:**

#### **Activiteit bouwen**

##### INLEIDING

De omgevingsvergunning moet worden geweigerd indien de activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a Wabo niet voldoet aan de in artikel 2.10 Wabo gestelde toetsingsaspecten.

Een toetsing aan deze aspecten heeft plaatsgevonden.

De activiteit heeft betrekking op de volgende werkzaamheid/werkzaamheden:

-Het bouwen van een woongebouw met 98 appartementen voor starters en op de begane grondlaag bedrijfsruimten.

Voor iedere werkzaamheid heeft een toetsing plaatsgevonden.

##### TOETSING

Geldend bestemmingsplan

De activiteit vindt plaats in een gebied waarvoor het bestemmingsplan "Uitbreidingsplan omgeving Stephensonstraat en Munterslaan" is vastgesteld door de gemeenteraad op 10 oktober 1956 onder nummer 42 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland op 20 november 1957 onder nummer 258.

Op de verbeelding heeft het betreffende perceel de bestemming "Bijzonder gebouw met daarbij behorende tuin of erf" en "Plantsoen berm of beplanting".

Deze bestemmingen vinden hun weerslag in respectievelijk artikel 1 en artikel 7 van de voorschriften behorende bij het bestemmingsplan.

Het onderhavige bouwplan is in strijd met artikel 1. Hierin is bepaald dat op gronden met de bestemming "Plantsoen en berm" uitsluitend gebouwtjes ten behoeve van verkeer en recreatie mogen worden opgericht.

Het bouwplan is tevens in strijd met artikel 7. In artikel 7 lid 1 is bepaald dat op gronden met de bestemming "Bijzondere bebouwing met bijbehorend tuin of erf binnen de bebouwingsgrenzen" uitsluitend gebouwen mogen worden opgericht voor openbare en bijzondere doeleinden. Het bestemmingsplan biedt geen vrijstellingsmogelijkheid.

Het bouwplan is getoetst aan voornoemd bestemmingsplan. De toets luidt als volgt:

De aangevraagde activiteit is in strijd met artikelen 1 en 7 van de voorschriften behorende bij bestemmingsplan. Dit betekent dat wij de omgevingsvergunning in beginsel moeten weigeren tenzij:

- de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van de beschikking een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

Wij hebben de aangevraagde activiteit aan de hiervoor genoemde uitzonderingen getoetst. De resultaten van deze toetsing staan beschreven bij de overwegingen van

de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening van deze beschikking.

Onder verwijzing naar de overwegingen van de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening van deze beschikking merken wij op dat de omgevingsvergunning, gelet op artikel 2.10, lid 2 en 2.12, lid 1 onder a sub 3 Wabo op deze grond wel kan worden verleend.

#### Archeologisch bestemmingsplan

Daarnaast geldt ter plaatse het "Facetbestemmingsplan Archeologie", vastgesteld door de Gemeenteraad op 25 juni 2009, onder nummer 2009-119646 .

Op de verbeelding heeft het betreffende perceel de bestemming categorie 5. Deze bestemming vindt zijn weerslag in artikel 2.2 van de voorschriften behorende bij dit bestemmingsplan.

Hierin is bepaald dat binnen deze bestemming voor bodemverstorende activiteiten van meer dan 10000 m<sup>2</sup> en dieper dan 30 cm een archeologisch rapport moet worden overgelegd.

Bij het voorliggende bouwplan vinden wel bodemverstorende activiteiten plaats. Deze zijn echter minder dan toegestaan. Er hoeft daarom geen een archeologisch rapport te worden overgelegd.

Hiermee is de bouwactiviteit niet in strijd met dit bestemmingsplan.

#### *Welstand*

De activiteit bouwen is voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit. Het uiterlijk of de plaatsing van het bouwwerk, waarop de aanvraag betrekking heeft, is niet in strijd met redelijke eisen van welstand. Samengevat luidt het advies als volgt:

Het ontwerp voldoet aan de ruimtelijke kwaliteitscriteria voor gebiedsdeel Stadsuitbreiding 1920-1960 gelet op inpassing in het stedelijk weefsel, massaopbouw en uiterlijke verschijningsvorm alsmede gelet op materiaalgebruik en expliciet ontworpen detaillering

#### *Bouwbesluit*

De activiteit voldoet aan de voorschriften die zijn gesteld bij of krachtens het Bouwbesluit 2012, mits de volgende voorwaarde wordt opgenomen:

Rookmelders.

Bij een te bouwen woonfunctie heeft een besloten ruimte waardoor een vluchtroute voert tussen de uitgang van een verblijfsruimte en de uitgang van een woonfunctie een of meer rookmelders die voldoen aan en zijn geplaatst volgens primaire inrichtingseisen als bedoeld in NEN 2555.

Gelet hierop kan de omgevingsvergunning op deze grond worden verleend.

De voorschriften worden aan de omgevingsvergunning verbonden.

#### *Bouwverordening*

De activiteit is voorgelegd aan de afdeling Openbare Ruimte Groen en Verkeer en is getoetst aan de voorschriften uit de Haarlemse bouwverordening inzake parkeren.

De Haarlemse bouwverordening verlangt op grond van artikel 2.5.30, lid1 dat *“indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto’s in voldoende mate ruimte*

*zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij een gebouw hoort.” Om de omvang te bepalen wordt gebruik gemaakt van de tabel parkeernormen uit bijlage 13.*

Het bouwplan behelst de herontwikkeling van 49 appartementen van een in 2010 onherroepelijke verleende bouwvergunning tot de bouw van 98 appartementen voor starters. De 49 appartementen zijn niet tot ontwikkeling gekomen hetgeen geweten wordt aan de verslechterde economische omstandigheden. Voor de “her-”ontwikkeling is een ruimtelijke onderbouwing “Herontwikkeling AWWN locatie d.d. 17 mei 2013” geschreven.

De parkeerbalans van de vergunde bouwvergunning was in orde. Voor 63 woningen (dure categorie; 14 eengezinswoningen en 49 appartementen), 610m<sup>2</sup> bedrijfsruimte en 14 praktijkruimtes zouden 107 parkeerplaatsen worden aangelegd.

Ten opzichte van de verleende vergunning verandert het volgende:

I.p.v. 49 appartementen (dure categorie) worden 98 starters appartementen (goedkope categorie) gerealiseerd. De bedrijfsruimte wordt 70m<sup>2</sup> kleiner namelijk 540m<sup>2</sup>. Beoordeelt wordt in welke mate deze verandering tot wijziging in de parkeerbalans en verkeersproductie leidt en of dit past binnen de te realiseren parkeercapaciteit. Hiervoor heeft de vergunninghouder/-aanvrager onderzoeksbureau Goudappel Coffeng gevraagd een onderbouwing parkeerbalans (HBP015/Rta/0038; d.d. 22-10-2012) en een actuele verkeerberekening (HBP015/Anf/0042; d.d. 1-11-2012) te maken.

Invloed op parkeerbalans:

In hoofdstuk 3 wordt een vergelijking gemaakt tussen de (te wijzigen) vergunde situatie en de gewijzigde situatie. Op deze vergelijking valt het volgende op te merken:

1. In de oorspronkelijk beoordeling (van de vergunde situatie) is de bouw van 49 appartementen in het duurste marktsegment ingedeeld (p-norm 1,7) In de vergelijking wordt uitgegaan van middelduur. De oorspronkelijk beoordeelde parkeerbehoefte van de 49 appartementen is destijds berekend op 83 (49x1,7pp) parkeerplaatsen en niet op 78 zoals in de vergelijking wordt opgevoerd.
2. De aanwezigheid van een treinstation en de mogelijkheid dat dit een matigend effect kan hebben op de noodzaak voor autobezit is niet meegewogen
3. Men voert aan dat de categorie waarvoor gebouwd wordt (starters) een gemiddeld lager autobezit heeft dan gemiddeld. De statistische onderbouwing daarvoor is opgenomen in hoofdstuk 2. Op grond hiervan meent men een correctie op de uitkomst van de standaard parkeerbehoefteberekening te kunnen toepassen.
4. De ontwikkelaar biedt (actief) een vorm van vervoersmanagement aan in de vorm van 3 deelauto parkeerplaatsen en zal over het gebruik ervan afspraken maken die worden vastgelegd met de toekomstige vereniging van eigenaren. De mogelijkheid van deelauto gebruik wordt actief gecommuniceerd en krijgt een prominente plaats in de verkoopstrategie.
5. Met afname van de bedrijfsruimte (70m<sup>2</sup>) wordt geen rekening gehouden.

Parkeerbalans:

Wij beoordelen de toegepaste correctie voor starterswoningen terecht. De statische berekening is zorgvuldig uitgevoerd en wordt o.i. door meerdere ontwikkelingen bevestigd. Er tekent zich o.a. een trend af waarbij autobezit onder jongeren minder status heeft dan voorheen. Mobiele communicatie heeft een hogere prioriteit onder jongeren. Fietsgebruik in stedelijke gebieden neemt enorm toe. Het gemeentelijk beleid stimuleert het fietsgebruik. Het opgenomen mobiliteitsplan biedt voldoende zekerheden voor een duurzaam bestaan van het beoogde deelautogebruik. De berekende “extra” behoefte aan 4 parkeerplaatsen is beperkt en wordt geheel teniet gedaan door de “te lage” norm uit de vergelijking (1,6 i.p.v. 1,7 waarmee het oorspronkelijke plan is beoordeeld) . Wanneer deze oorspronkelijke toegepaste norm wordt betrokken in de parkeervraag berekening op pagina 8 valt deze (49 x 1,7-1,6 pp =) 4,9pp hoger uit. Dit dekt volledig de toename van 4 extra parkeerplaatsen. Met de aanwezigheid van een treinstation op loopafstand wordt terecht geen rekening gehouden om mogelijk een dubbel telling in de correctieberekening autobezit jongeren te voorkomen (jongeren kiezer sneller voor een locatie in de stationsomgeving juist, omdat ze geen rijbewijs of auto bezitten en OV-afhankelijker zijn).

Het effect van de bedrijfsruimte wordt niet meegewogen. In de oorspronkelijk vergunningsbeoordeling is er van uitgegaan dat deze behoefte geheel door het dubbelgebruik met de parkeerplaatsen voor woningen in het openbaar gebied kon worden opgevangen.

Conclusie: de herontwikkeling heeft geen grotere behoefte aan parkeerplaatsen tot gevolg dan de al onherroepelijk vergunde situatie

Verkeersproductie:

Er is sprake van een geringe toename van de verkeersproductie van 14-21 mvt in het maatgevende ochtendspitsuur. De Leidsevaart is een gebiedsontsluitingsweg. De toename t.o.v. de vergunde ontwikkeling is nihil. Een eerdere verkeerssimulatie heeft al aangetoond dat de verkeersproductie gemakkelijk verwerkt kan worden door het wegennet. Ten behoeve van het gemakkelijker uitrijden in noordelijke richting is door de gemeente (op verzoek door omwonenden) in het verleden een kruis op de weggeplaatst waarop het wachtende verkeer op de Leidsevaart voor het verkeerslicht in noordelijke richting zich niet mag opstellen. Van dit vlak kan het in noordelijke richting uitrijdende verkeer vanuit het plan gebied gebruik maken om gemakkelijker in te voegen.

De activiteit voldoet aan artikel 2.5.30, lid1 uit de Haarlemse bouwverordening (nummer 54/ 1 oktober 2010).

Hierdoor kan de omgevingsvergunning op deze grond wel worden verleend.

In artikel 2.1.5 van de Haarlemse bouwverordening is bepaald dat bij een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen, een onderzoek betreffende de bodemgesteldheid als bedoeld in artikel 8, vierde lid, van de Woningwet moet worden ingediend.

Het ingediende bodemonderzoek is beoordeeld door de afdeling Milieu, bureau Bodem.

Samengevat luidt het advies als volgt:

Uitgevoerd bodemonderzoek heeft aangetoond dat er geen belemmeringen zijn voor afgifte omgevingsvergunning.

Hierdoor kan de omgevingsvergunning op deze grond wel worden verleend.

#### CONCLUSIE

Vanuit het toetsingskader dat betrekking heeft op het (ver)bouwen van het bouwwerk zijn er ten aanzien van de activiteit bouwen geen redenen om de omgevingsvergunning te weigeren.

In deze beschikking zijn voor de activiteit bouwen voorschriften opgenomen

## **Activiteit handelen in strijd met ruimtelijke ordening**

#### INLEIDING

De omgevingsvergunning moet worden geweigerd indien de activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c Wabo niet voldoet aan de in artikel 2.12 Wabo gestelde toetsingsaspecten. Een toetsing aan deze aspecten heeft plaatsgevonden.

De activiteit heeft betrekking op de volgende werkzaamheid/ werkzaamheden: het wijziging van de reeds onherroepelijke bouwvergunning aan de Leidsevaart 594-596 met kenmerk 2008/1371/22 op onderdeel 'gebouwdeel A'. In plaats van de 49 vergunde appartementen, worden nu 98 appartementen voor starters gerealiseerd binnen nagenoeg hetzelfde volume op het perceel Leidsevaart 594-596 te Haarlem.

Voor iedere werkzaamheid heeft een toetsing plaatsgevonden.

#### TOETSING

Geldend bestemmingsplan

De activiteit vindt plaats in een gebied waarvoor het bestemmingsplan "Uitbreidingsplan omgeving Stephensonstraat en Munterslaan" is vastgesteld door de gemeenteraad op 10 oktober 1956 onder nummer 42 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland op 20 november 1957 onder nummer 258.

Op de verbeelding heeft het betreffende perceel de bestemming "Bijzonder gebouw met daarbij behorende tuin of erf" en "Plantsoen berm of beplanting".

Deze bestemmingen vinden hun weerslag in respectievelijk artikel 1 en artikel 7 van de voorschriften behorende bij het bestemmingsplan.

Het onderhavige bouwplan is in strijd met artikel 1. Hierin is bepaald dat op gronden met de bestemming “Plantsoen en berm” uitsluitend gebouwtjes ten behoeve van verkeer en recreatie mogen worden opgericht.

Het bouwplan is tevens in strijd met artikel 7. In artikel 7 lid 1 is bepaald dat op gronden met de bestemming “Bijzondere bebouwing met bijbehorend tuin of erf binnen de bebouwingsgrenzen “ uitsluitend gebouwen mogen worden opgericht voor openbare en bijzondere doeleinden.

Deze strijdigheden kunnen niet worden opgelost met toepassing van de in het bestemmingsplan opgenomen regels inzake afwijking. De strijdigheden vallen ook niet onder bij algemene maatregel van bestuur (Bor) aangewezen gevallen.

Dit betekent dat wij de omgevingsvergunning in beginsel moeten weigeren, tenzij de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

Over de relatie tussen de aangevraagde activiteit en het beginsel van een goede ruimtelijke ordening merken wij het volgende op:

De aangevraagde activiteit is voorgelegd aan de afdeling Ruimtelijk Beleid, team Stedenbouw en Planologie.

De wijziging in de aanvraag heeft betrekking op het veranderen van het aantal appartementen, zonder dat dit tot een toevoeging van volume(marginaal) leidt. In plaats van de 49 vergunde appartementen, worden nu 98 appartementen voor starters gerealiseerd binnen hetzelfde volume.

Haarlem zet zich met de *Woonvisie Haarlem: duurzame ongedeelde woonstad* in voor behoud en versterking van de aantrekkelijkheid van Haarlem als kwalitatieve goede woonstad. Wonen vormt een belangrijke factor bij de duurzame stedelijke ontwikkeling in Haarlem. Ruimtelijke kwaliteit geldt als uitgangspunt en aantasting van het groen in en om de stad wordt niet geaccepteerd. In de Woonvisie zijn uiteenlopende maatregelen opgesomd die een bijdrage moeten leveren aan de doelstelling: duurzaam, goed en gedifferentieerd woonmilieu.

#### Gedifferentieerd woonmilieu

Momenteel blijkt dat het aanbod van koopwoningen met een prijsniveau beneden de € 215.000,- in nieuwe en bestaande bouw toeneemt. Ongeveer eenderde van het aantal te koop staande woningen in Haarlem heeft een prijsniveau beneden de € 200.000,-. Extra inspanning op dit deel van de markt door de gemeente, is vanuit de beschikbaarheid van dit segment in principe niet nodig. Vanuit de wens om differentiatie in wijken aan te brengen wordt bekeken in hoeverre er in stadsdeel Zuid-West behoefte is voor dit marktsegment.

In het stadsdeel Zuid -West is relatief weinig corporatiebezit, 15% van de voorraad is van corporaties, 71% bestaat uit koopwoningen. Het stadsdeel bestaat voor een groot deel uit eengezinswoningen, en er zijn relatief veel middengroepen. De wijziging naar goedkopere kleinere startersappartementen is in dit stadsdeel planologisch verantwoord aangezien vanuit het oogpunt van differentiatie dit een marktsegment is dat nog toegevoegd kan worden in dit stadsdeel.



**Verdeling bestaande goedkope voorraad over stadsdelen, bron: afd. O&S gemeente Haarlem, 2012**

Verdeling over wijken van alle woningen in het goedkope segment tot een marktwaarde < of gelijk € 215.000,-:

- Oude Stad: ca. 47%
- Zuid-West: ca. 33%
- Oost: ca. 68%
- Noord: ca. 41%
- Schalkwijk: ca. 81%
- Gemiddeld: ca. 53%

Vraaggericht bouwen

Het bieden van keuzemogelijkheden aan eigenaren bij de oplevering van woningen (woningindeling, type keuken, energiebesparende maatregelen, etc.) kan belangrijk bijdragen aan het tegemoet komen van wensen van mensen. Tijdens de overleggen met de initiatiefnemer is aangegeven niet negatief te staan tegen de bouw van kleinschalige startersappartementen maar dat het de voorkeur heeft om flexibiliteit in te bouwen zodat bijv. appartementen nog kunnen worden samengevoegd.

Het voorliggende bouwplan voorziet niet in deze flexibiliteit maar biedt een uitgewerkt woonconcept voor een specifieke doelgroep aan. De doelgroep is de jonge ambitieuze starter die voor het eerst een woning koopt. Het woonconcept is een klein slim ingericht appartement dat inclusief met keuken en badkamer met een hoogafwerkingsniveau wordt aangeboden .

Het aanbieden van dit woonconcept draagt bij aan het beleid van de gemeente Haarlem om deze doelgroep te binden aan de stad. Het woonconcept wordt nog niet op veel locaties in Haarlem toegepast en de verwachting is dat hiermee voorzien wordt in een woonconcept waar vraag naar is.

Alhoewel niet voldaan wordt aan de wens om te werken met een flexibel woonconcept, wordt er positief geadviseerd op deze aanvraag omgevingsvergunning omdat met het voorgestelde woonconcept een doelgroep bediend wordt die belangrijk is voor Haarlem.

Het vigerend beleid is niet gewijzigd ten opzichte van de eerder verleende bouwvergunning.

Het bovenstaande in overweging te hebben genomen is het advies van de afdeling Ruimtelijk Beleid positief.

Voorts wordt de wijziging van het aantal woningen ten opzichte van de reeds verleende vergunning door de afdeling Wonen, Welzijn, Gezondheid en Zorg akkoord bevonden, daar in de voorgestelde categorie vraag is op de woningmarkt. Bovendien is ook in de particuliere huursector vraag naar deze woningen.

De integrale ruimtelijke onderbouwing is opgenomen in bijlage 4 van deze beschikking.

De omgevingsvergunning kan, gelet op het bovenstaande en met toepassing van artikel 2.12, lid 1, onder a sub 3 Wabo dan ook op deze grond wel worden verleend.

#### CONCLUSIE

Vanuit het toetsingskader dat betrekking heeft op het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan, zijn er ten aanzien van de activiteit Handelen in strijd met ruimtelijke ordening geen redenen om de omgevingsvergunning te weigeren.

## **BIJLAGE 4: STUKKEN BEHORENDE BIJ BESLUIT**

### **De volgende stukken maken onderdeel uit van dit besluit:**

- Formulier aanvraag omgevingsvergunning d.d. 8 mei 2013;
- Tien tekeningen nrs. BA.001-2526, BA.1K1-2526, BA.100-2526, BA.101-2526, BA.102-2526, BA.108-2526, BA.200-2526, BA.201-2526, BA.300-2526, BA.301-2526, allen d.d. 10-6-2013;
- Tekening nr. BA.400-2526;
- Zes sets tekeningen nrs. BA.500-2526, BA.510-2526, BA.520-2526, BA.530-2526, BA.550-2526, BA.700-2526;
- Set tekeningen constructieprincipe nr. BA-K1-01, blad 01 t/m 06, d.d. 26-4-2013;
- Brief constructie verantwoording nr. 6927, d.d. 26-4-2013
- Ruimtelijke onderbouwing, d.d. 17 mei 2013;
- Rapport verkeersberekening, d.d. 1 november 2012;
- Onderbouwing parkeerbalans d.d. 22-10-2012;
- Verkeerstelling d.d. 22-3-2013;
- Rapport diverse aspecten bouwbesluit, d.d. 7-5-2013;
- Akoestisch onderzoek, d.d. 23 november 2007;
- Akoestische beoordeling hoekwoningen, d.d. 2-5-2013;
- Rapport aanvullende akoestische analyses, d.d. 5-11-2008;
- Rapport aanvullend bodemonderzoek, d.d. 2-11-2012;
- Quicksan ecologie, d.d. oktober 2012;
- Rapport boominventarisatie d.d. oktober 2012;
- Rapport asbestinventarisatie d.d. 10-1-2013;
- Rapport brandoverslag nr. 20130506;
- Tekeningen brandruimten;
- Materiaal- en kleurenstaat d.d. 3-5-2013;
- twee bladen artist impression.

# RUIMTELIJKE ONDERBOUWING HERONTWIKKELING AWWN-LOCATIE TE HAARLEM

Ten behoeve van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan, op grond van artikel 2.12, eerste lid onder a onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht



17 mei 2013



## **INHOUD**

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| <b>1.</b> | <b>INLEIDING</b>                           | <b>1</b>  |
| <b>2.</b> | <b>BESCHRIJVING VAN HET PROJECT</b>        | <b>3</b>  |
| <b>3.</b> | <b>KADER</b>                               | <b>6</b>  |
| 3.1       | Rijksbeleid                                | 6         |
| 3.2       | Provinciaal beleid                         | 7         |
| 3.3       | Gemeentelijk beleid                        | 7         |
| 3.4       | Geldend planologisch kader en afwijkingen  | 8         |
| <b>4.</b> | <b>STEDENBOUWKUNDIGE UITGANGSPUNTEN</b>    | <b>11</b> |
| <b>5.</b> | <b>RUIMTELIJKE ASPECTEN</b>                | <b>13</b> |
| 5.1       | Ruimtelijke en stedenbouwkundige inpassing | 13        |
| 5.2       | Verkeer en parkeren                        | 15        |
| 5.3       | Privacy en bezonning                       | 17        |
| <b>6.</b> | <b>MILIEUASPECTEN</b>                      | <b>19</b> |
| 6.1       | Geluid                                     | 19        |
| 6.2       | Bodem                                      | 20        |
| 6.3       | Luchtkwaliteit                             | 21        |
| 6.4       | Water                                      | 21        |
| 6.5       | Externe veiligheid                         | 24        |
| 6.6       | Flora en fauna                             | 25        |
| 6.7       | Archeologie en cultuurhistorie             | 25        |
| 6.8       | Kabels en leidingen                        | 26        |
| 6.9       | Windhinder                                 | 26        |
| 6.10      | Groen                                      | 26        |
| <b>7.</b> | <b>ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID</b>         | <b>28</b> |
| <b>8.</b> | <b>MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID</b>    | <b>28</b> |
| <b>9.</b> | <b>MOTIVERING</b>                          | <b>29</b> |

## **BIJLAGEN**

1. Actualisatie verkeersberekening AWVN-locatie: Goudappel Coffng bv, rapportnr. HBP015/Anf/0042 d.d. 1 november 2012;
2. Verkeerstelling Spoorbuurt Haarlem: Goudappel Coffng bv, rapportnr. HBP015/Anf/0047 d.d. 22 maart 2013;
3. Parkeren AWVN-locatie: Goudappel Coffng bv, rapportnr. HBP015/Rta/0038 d.d. 22 oktober 2012;
4. Akoestisch onderzoek: Goudappel Coffeng bv, rapportnr. WBA009/Bxt/0020 d.d. 23 november 2007 en rapportnr. HBP005/Kno/0010, 5 november 2008;
5. Akoestische beoordeling hoekwoning AWVN-locatie: Goudappel Coffeng bv, rapportnr. HBP017/Kih/0048 d.d. 2 mei 2013;
6. Actualisatie bodemonderzoek: BK Ingenieurs bv, projectnr. 125723, 2 november 2012;
7. Asbestinventarisatie conform SC: Search, 10 januari 2013;
8. Actualisatie ecologisch onderzoek: Els en Linde, rapportnr. 12.139, oktober 2012;
9. Aanvulling boominventarisatie AWVN plangebied en globale boomwaarde berekening: Van Jaarsveld/Van Scherpenzeel, rapportnr. 12A163 HBB, oktober 2012;
10. Actualisatie risicoanalyse planschade: SAOZ, rapportnr. 3332830, mei 2013.



## 1. INLEIDING

### Aanleiding

Aan de rand van de gemeente Haarlem langs de Leidsevaart heeft jarenlang de Algemene Werkgevers Vereniging Nederland (AWVN) kantoor gehouden. September 2007 heeft de organisatie andere huisvesting in gebruik genomen waardoor de huidige kantoorlocatie leeg kwam. HBB Planontwikkeling heeft vervolgens de locatie aangekocht om de locatie te herontwikkelen. Om leegstand van kantoorruimte tegen te gaan wordt het gebouw momenteel gebruikt voor tijdelijke huisvesting van kleinschalige ondernemingen.

In 2010 is voor deze ontwikkeling vrijstelling van het geldende bestemmingsplan met toepassing van artikel 19 van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) verleend om het gewenste gebruik en invulling planologisch mogelijk te maken. In 2011 is een onherroepelijke bouwvergunning (nu: omgevingsvergunning) verkregen met vrijstelling ex artikel 19 WRO.

De locatie ligt ingesloten tussen het spoor, de Leidsevaart, de randweg van Haarlem en de woonwijk Spoorbuurt welke in de gemeente Heemstede is gelegen. Op de onderstaande luchtfoto is de locatie weergegeven.



### Doelstelling

Wegens marktomstandigheden zijn de plannen uit 2010 echter niet tot realisatie gekomen. Het vergunde en onherroepelijke bouwplan is gewijzigd, waardoor een nieuwe ruimtelijke procedure nodig is. Artikel 2.12, eerste lid onder a onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht vormt het kader voor deze (afwijkings-) procedure. De nu voorliggende Ruimtelijke Onderbouwning is een uitwerking van de ruimtelijke motivering voor de gewenste afwijking van de eerder verleende vrijstelling van het



bestemmingsplan. De nieuwe vergunningaanvraag betreft dan ook uitsluitend de delen die wijzigen ten opzichte dan eerdere vergunde plan.

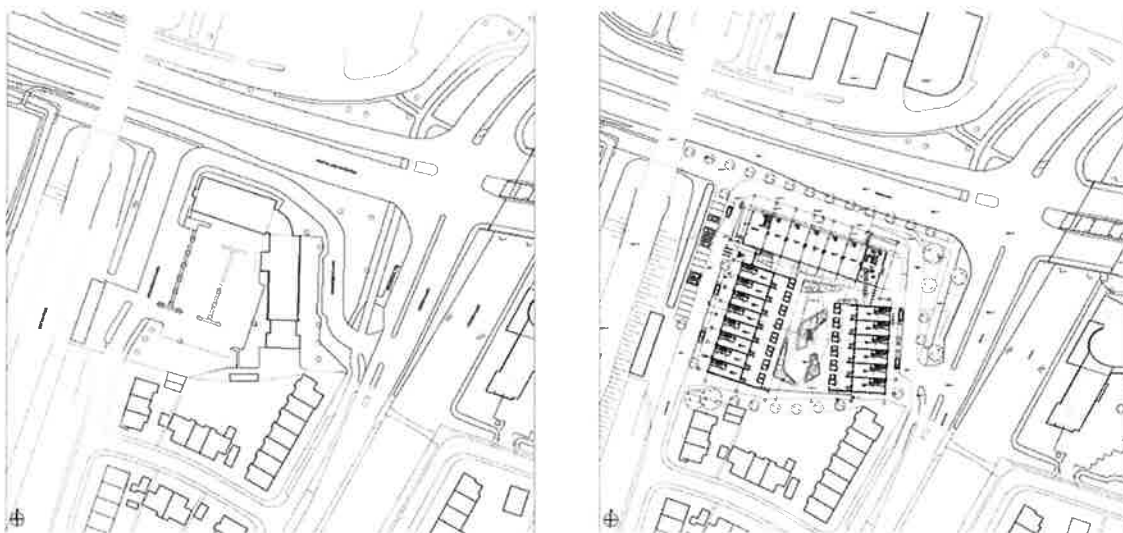
#### Wijzigingen

De wijzigingen zijn hoofdzakelijk beperkt tot het programma. Het betreft alleen blok A. De omvang van de bedrijfsruimte neemt af en het aantal woningen toe van 49 tot 98. Het plan voorziet in een groter aantal kleinere startersappartementen. Het bouwvolume neemt hierdoor nauwelijks toe. De bouwhoogte neemt met 34 cm minimaal toe.

## 2. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

Het plangebied ligt ingesloten tussen het spoor (Haarlem-Leiden), de Leidsevaart, de westelijke randweg van Haarlem en de woonwijk Spoorbuurt welke in de gemeente Heemstede is gelegen.

Het bestaande kantoorgebouw met bijbehorende woning maken plaats voor nieuwbouw. In het ontwerp wordt uit gegaan van 98 startersappartementen, 14 praktijkwoningen, een plint met circa 540 m<sup>2</sup> werkruimte en een half verdiepte stallinggarage met 75 parkeerplaatsen onder het binnenterrein. In het ontwerp is gezocht naar een passende verdichting van het gebied met een aansluiting op de omliggende bebouwing. Hier wordt bedoeld dat het gebouw aansluiting zoekt bij de andere gebouwen aan de Westelijke Randweg De Houthof, 't Hoge Hout, etc. die tezamen een gevelwand vormen.



Afbeelding: Huidige (links) en toekomstige situatie AWWN-locatie (rechts)

In de bij deze ruimtelijke onderbouwing horende vergunningaanvraag gaat het alleen om de wijzigingen van blok A met betrekking tot het aantal woningen van 49 tot 98. Het bouwblok A aan de noordzijde van het plangebied, langs de westelijke randweg, bestaat uit 8 bouwlagen. De begane grond is ingericht voor circa 540 m<sup>2</sup> werkruimte. Op de overige 7 bouwlagen zijn 98 startersappartementen opgenomen. Het bouwblok heeft een hoogte van 26 meter, exclusief eventuele bouwkundige opbouwen en neemt met 34 cm nauwelijks toe.

De toename van de bouwhoogte wordt veroorzaakt door nieuwe bouwbesluiten, waardoor de verdiepingshoogte wordt vergroot van 2.960 mm naar 3.000 mm, in totaal  $7 \times 40 = 280$  mm. Om dit enigszins te corrigeren is de BG verlaagd met 70 mm. Daarnaast is op verzoek van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) de dakrand 130 mm hoger gemaakt. Dit resulteert in een totale verhoging van het volume met  $280 - 70 + 130 = 340$  mm. De dakrand is hierdoor verhoogd van 25,65 meter naar 25,99 meter, een toename in hoogte van 1,3%. De stedenbouwkundige en de commissie ARK is akkoord met deze verhoging. De verhoging heeft verder geen relevante gevolgen voor de omgeving.



Afbeelding: Gevelaanzicht appartementengebouw (gevel noord)

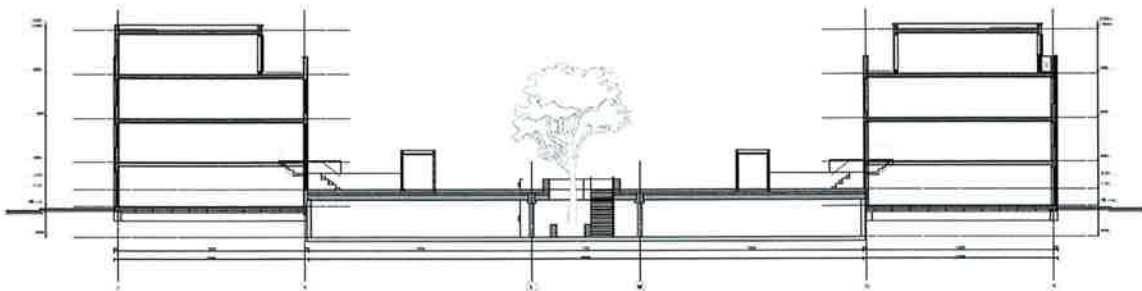
De eengezinswoningen met praktijkruimte worden evenwijdig aan het spoor en de Leidsevaart gerealiseerd. De bouwhoogte van deze woningen bedraagt ongeveer 12,2 meter.



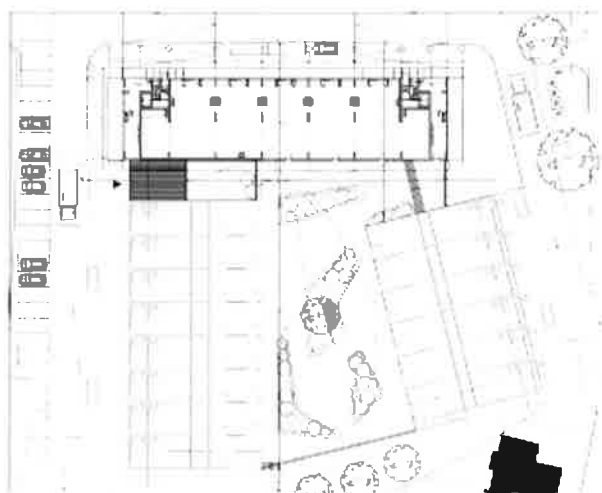
Afbeelding: Gevelaanzicht eengezinswoningen en appartementengebouw (gevel west)

Het binnenterrein wordt omsloten door de drie bouwblokken en de achtererven van de woningen aan de Spoorzichtlaan. Het binnenterrein ligt ca. 1,2 meter boven het maaiveld en wordt ingericht als binnentuin. Het gebied is alleen toegankelijk voor voetgangers.

Alle woningen worden ontsloten via de bestaande aansluiting op de Spoorzichtlaan. Deze weg loopt immers langs drie van de vier zijden. Het in en uitrijden van de stallinggarage vindt plaats aan zijde van het spoor tussen de twee nieuw te realiseren bouwblokken.



Afbeelding: Doorsnede westelijke en oostelijke plandelen en het binnenterrein met parkeergarage



Afbeelding: Situatietekening begane grond

### **3. KADER**

#### **3.1 Rijksbeleid**

##### Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en deze is op 13 maart 2012 in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

##### Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 zijn het Barro en Rarro in werking getreden. Per 1 oktober 2012 is de 1<sup>e</sup> aanvulling van het Barro in werking getreden. Het betreft een uitbreiding van onderwerpen waarop het Barro betrekking heeft en de aanpassing van enkele artikelen.

Het Barro is met deze aanvulling uitgebreid met de volgende onderwerpen:

1. Rijkswaarswegen (Titel 2.1)
2. Hoofdwegen en landelijke spoorwegen (Titel 2.7)
3. Elektriciteitsvoorziening (Titel 2.8);
4. Ecologische hoofdstructuur (titel 2.10);
5. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament (Titel 2.11)
6. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte) (Titel 2.12)
7. Veiligheid rond rijkswaarswegen;
8. Verstedelijking in het IJsselmeer;
9. Toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

De uitbreiding en aanpassingen hebben geen consequenties voor het onderhavige bouwplan.

##### Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid, het IJsselmeergebied en de Noordzee. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de

hoofdstekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Er bevindt zich geen open water in het projectgebied.

### 3.2 Provinciaal beleid

#### Provinciale Structuurvisie / Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Structuurvisie Noord-Holland en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie zijn op 21 juni 2010 door Provinciale Staten vastgesteld. In de verordening zijn, net als in de geldende provinciale verordening regels gesteld ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandel op bedrijventerreinen en locaties voor kantoren- en bedrijventerreinen binnen het "Bestaand Bebouwd Gebied" (BGG). De onderhavige projectlocatie ligt in het "Bestaand Bebouwd Gebied" zoals benoemd in de verordening. Het project voorziet niet in de realisatie van kantoren- en bedrijventerreinen of grootschalige en perifere detailhandel, zodat het project in overeenstemming is met de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

### 3.3 Gemeentelijk beleid

#### Structuurplan Haarlem 2020 (2005)

Op 20 april 2005 is het Structuurplan Haarlem door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin is globaal de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling tot 2020 vastgelegd.



Afbeelding: Uitsnede structuurplankaart Haarlem 2020

Op de Structuurkaart is het projectgebied aangewezen als multifunctioneel knooppunt HOV (rood). Hierbij gaat het om gemengd dynamische gebieden, waar multifunctionaliteit en/of functiemenging in sterke mate aan de orde is.

Het onderhavige plangebied hoort bij het knooppunt Heemstede-Aerdenhout. De nabijheid van station Heemstede-Aerdenhout is aanleiding voor intensivering van dit gebied. Heemstede intensiveert ook in deze zone (Vogelpark) en Haarlem wil dat ook op haar grondgebied in de bocht van de Westelijke Randweg. Het structuurplan geeft daarover het volgende beleidskader:

Binnen het knooppunt rondom station Heemstede zijn reeds diverse functies aanwezig die passen in dat beeld (w.o. onderwijs, woningen en kantoren) en deze worden gehandhaafd. De bocht in de Randweg biedt de mogelijkheid tot een manifeste zuidelijke entree van

Haarlem met meer identiteit en mogelijkheden voor multifunctionele inrichting en meervoudig grondgebruik en meer open water. De plek biedt, gelet op de omgeving, ruimte voor indicatief 200 woningen en 10.000 m<sup>2</sup> kantoren en voorzieningen in een parkachtige setting. Bij de ontwikkeling van het gebied is een ontwerptaak weggelegd om een dichtheid te realiseren die een balans kent met de ecologische relatie binnenduinrand-binnenstedelijk groen (De Hout). Ook zal er voldoende zicht moeten komen op een adequate ontsluiting van dit gebied, e.e.a. in overleg met aangrenzende gemeenten. Deze ontwikkeling kan in gang worden gezet mits een alternatieve locatie wordt gevonden voor de volkstuinten. Het op de kaart in rood aangegeven vlak is het knooppunt dat geïntensiveerd wordt. Vooral het deel ten westen van de spoorbaan zal hierin een rol krijgen. Het oostelijk deel is (of komt) immers al volop in gebruik met knooppuntfuncties. Alleen het perceel AWWN is nog een herontwikkelplek. Aangezien het kenmerk van een knooppunt een functiemix is van wonen, werken en voorzieningen, wordt op de verdeling daarvan gelet. Wonen ontbreekt nog (ca. 200 eenheden bijbouwen) en de functies Werken en Voorzieningen kunnen gezamenlijk met ca. 1.500 m<sup>2</sup> b.v.o. aangevuld worden tot ca. 10.000 m<sup>2</sup> b.v.o. Het volkstuintencomplex leent zich voornamelijk ten behoeve van uitbreiding met de woonfunctie. De plek van het AWWN-pand leent zich voor kantoren, atelierruimte, praktijkruimten en dienstverlening. De bereikbaarheid van de functies op deze locatie voor werknemers en bezoekers per trein en per auto is goed, het is een zichtlocatie en er gelden geen akoestische beperkingen vanwege (spoor) weglawaai. Om ruimtelijk functioneel goed aan te sluiten op de bestaande buurt dient de woonfunctie te worden toegevoegd. Bij voorkeur wordt een functiemix gerealiseerd waarbij aan de Westelijke Randweg werkfuncties in de plint en onderste bouwlagen worden gerealiseerd. Daarboven kunnen dan woningen komen. Langs het spoor en de Leidsevaart ligt de nadruk op de woonfunctie<sup>1</sup>.

De realisatie van appartementen, eengezinswoningen met praktijkruimte, een plint met werkruimte en een halfondergrondse stallinggarage past bij de kenmerken van een multifunctioneel knooppunt HOV, zoals verwoordt in het structuurplan Haarlem 2020.

### **3.4 Geldend planologisch kader en afwijkingen**

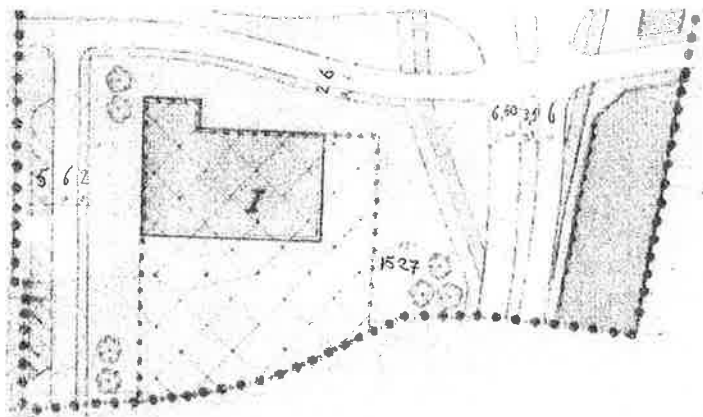
#### Uitbreidingsplan "Omg. Stephensonstraat en Munterslaan" (1957)

Ter plaatse van het project geldt het "Uitbreidingsplan Omgeving Stephensonstraat en Munterslaan". Dit plan is op 10 november 1957 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De gronden waar de nieuwbouw is voorzien, zijn bestemd als "Bijzonder gebouw met daarbij behorend tuin of erf" en "Plantsoen, berm of beplanting". Binnen de eerste bestemming is de grond aangewezen voor een gebouw voor openbare of bijzondere doeleinden, zoals een verenigingsgebouw, een manege, een gebouw ten behoeve van de gezondheidszorg e.d. met eventueel daarbij benodigde gebouwen.

Er zijn geen bepalingen ten aanzien van de situering of de maximale maten van de bebouwing geregeld, anders dan dat het college van burgemeester en wethouders daaraan nadere eisen kan stellen. De rest van de gronden is aangewezen voor groenvoorzieningen en plantsoenen. Hier zijn geen gebouwen toegestaan.

---

<sup>1</sup> Structuurplan Haarlem 2020 en Gemeente Haarlem (20 april 2005)  
SPvE AWWN locatie, Gemeente Haarlem (20 april 2007)



Afbeelding: Uitsnede uitbreidingsplan "Omgeving Stephonsonstraat en Munterlaan, partiele wijziging nr. 2"

### Aanvullende voorschriften stedenbouwkundige maatregelen Woningwet 1901

Omdat het niet mogelijk was om overeenkomstig artikel 10 van de Overgangswet Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting alle stedenbouwkundige maatregelen die tot stand waren gebracht onder de Woningwet 1901 vóór 1 augustus 1970 in overeenstemming te brengen met de toen nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft de raad van de gemeente Haarlem op 31 januari 1973 de "Aanvullende voorschriften stedenbouwkundige maatregelen Woningwet 1901" vastgesteld welke voorschriften door Gedeputeerde Staten werden goedgekeurd op 2 april 1974 waarna deze voorschriften ook onherroepelijk werden (verder aangehaald als "de Aanvullende bebouwingsvoorschriften").

Relevant is vast te stellen dat in artikel A onder e van de Aanvullende bebouwingsvoorschriften het begrip "rooilijn" gelijk is gesteld aan het begrip "bebouwingsgrens".

Volgens artikel B lid 1 van deze Aanvullende voorschriften was het verboden de in het plan begrepen gronden en de overeenkomstig het plan op die gronden opgerichte opstallen te gebruiken, te doen of te laten gebruiken in strijd met de bij het plan aan die gronden gegeven bestemming. De Aanvullende bebouwingsvoorschriften bevatten voorts bepalingen ex artikel 11 WRO, strekkende tot wijziging van de situering en omvang van bebouwingsvlakken (Artikel C) en bepalingen ex artikel 15 WRO, strekkende tot verlening van vrijstelling voor plaatsing van autoboxen, volières bloemenkasjes en andere hobbyruimten, op gronden aangewezen voor tuin of erf, achter de naar de weg toegekeerde bebouwingsgrens (voorgevelrooilijn). Vrijstelling kon ook worden verleend voor onder meer overschrijding van aangewezen bebouwingsgrenzen zulks voorzover in de voorschriften regelen zijn gesteld, (Artikel D).

Ten aanzien van toegelaten gebruik:

Ten aanzien van toegelaten gebruik hadden de Aanvullende bebouwingsvoorschriften tot gevolg dat gronden aangewezen voor "Bijzonder gebouw met daarbij behorend tuin of erf" niet voor andere doeleinden mochten worden gebruikt dan artikel 7 van de bebouwingsvoorschriften van het Uitwerkingsplan aangaf. Onder gebouw ten behoeve van de gezondheidszorg e.d. kan worden tevens worden verstaan: een verpleeghuis, ziekenhuis of een WoonZorgComplex. Derhalve bestemmingen waarin specifieke permanente bewoning is toegestaan.

Ten aanzien van het bouwen:

Het Uitwerkingsplan bevat geen voorschriften ter zake het bouwen. Gelet op artikel 9 van de Woningwet is de Haarlemse Bouwverordening (HBV) aanvullend van toepassing.

In paragraaf 5 van de Haarlemse Bouwverordening zijn aanvullende voorschriften van stedenbouwkundige aard gegeven. In de Haarlemse Bouwverordening is de plaats van de



voor- en achtergevelrooilijn nader beschreven. Bouwen wordt toegelaten tussen de voor- en de achtergevelrooilijn tot een in de HBV aangegeven maximale hoogte in de voorgevelrooilijn en een aangegeven maximale hoogte in de achtergevelrooilijn. De hoogte van bouwmassa tussen de voorgevelrooilijn en de achtergevelrooilijn mag niet meer bedragen dan 15 meter. Artikel 2.5.29 bepaald echter dat, in andere gevallen dan bedoelt in artikel 2.5.8.; 2.5.14; 2.5.15; 2.5.16 en 2.5.28, burgemeester en wethouders onder meer vrijstelling kunnen verlenen van de verboden tot bouwen met overschrijding van de voor- en van de achtergevelrooilijn en het verbod tot bouwen met overschrijding van de maximale bouwhoogte mits een besluit ex artikel 21 WRO van kracht is en het bouwwerk niet in strijd is met een ontwerpbestemmingsplan voor dat gebied voor welk ontwerpbestemmingsplan het overleg ex artikel 10 Bro is afgerond of het bouwwerk in overeenstemming is met een ontwerp bestemmingsplan dat ter inzage is gelegd overeenkomstig artikel 25 WRO.

In casu zou, met ontheffing van de HBV, het gehele bestemmingsvlak aangewezen voor "Bijzonder gebouw met daarbij behorende tuin of erf" kunnen worden bebouwd tot een hoogte van zeker 15 meter en zelfs hoger.

#### Vrijstelling ex artikel 19 WRO

In 2011 is voor het toenmalige bouwplan een onherroepelijke vergunning verleend. Dat plan week op een aantal punten af van wat op basis van het geldende uitbreidingsplan, de Aanvullende bebouwingsvoorschriften en de Haarlemse Bouwverordening was toegestaan. Het ging hierbij om de volgende punten:

- het bouwen van woningen en kantoren/commerciële voorzieningen;
- het bouwen van halfondergrondse parkeervoorzieningen;
- overschrijding van de maximum bouwhoogte tot 25,6 meter (exclusief eventuele bouwkundige opbouwen);
- bouwen buiten het bebouwingsvlak.

#### Afwijking van het geldende planologische kader naar aanleiding van herontwikkeling

Het nieuwe bouwplan wijkt met name af van het geldende kader en eerder verleende vrijstelling, wat betreft het aantal woningen. Dat verdubbelt met 49 woningen tot 98 kleine starterswoningen. Omdat het gaat om duidelijk kleinere woningen dan in het oorspronkelijke bouwplan, neemt het bouwvolume nauwelijks toe. De bouwhoogte neemt met 34 cm nauwelijks toe.



- Gevels georiënteerd op de openbare weg zijn formeel en representatief. Balkons en overige buitenruimten worden georiënteerd op het binnenterrein.
- De gevels grenzend aan het binnenterrein krijgen een meer informele uitstraling en worden op zorgvuldige wijze voorzien van balkons en overige buitenruimten. Er dient extra aandacht te worden besteedt aan de uitstraling van de buitenruimten en het gevelbeeld gezien vanaf de eengezinswoningen in de Spoorzichtlaan.
- Deel D: Het binnenterrein dient een open karakter te krijgen aansluitend op de achtertuinen van de bestaande eengezinswoningen. Bij voorkeur wordt deze ruimte als gemeenschappelijke binnentuin ingericht met een aantal volwassen bomen.

#### *Functionele Randvoorwaarden:*

- Er dient minimaal 1.300 m<sup>2</sup> á 1.500 m<sup>2</sup> b.v.o. werkfuncties/voorzieningen in het plan te worden gerealiseerd.
- Minimaal 725 m<sup>2</sup> b.v.o. dient als exclusieve werkruimte in de plint van bouwdeel A aan de Westelijke Randweg te worden gerealiseerd.
- Minimaal 575 m<sup>2</sup> b.v.o. werkfuncties dient te worden gerealiseerd in bouwdeel B en/of bouwdeel C. Deze functies krijgen een eigen entree aan de openbare weg (Leidsevaart of spoortalud) en mogen intern in verbinding staan met de woonfunctie (woon-werkwoning).
- De volgende werkfuncties/voorzieningen zijn toegestaan: kantoren, atelierruimten, praktijkruimten en dienstverlening.
- De overige ruimte is bestemd voor de woonfunctie.

#### *Welstandskader*

Als welstandskader gelden de gebiedsgerichte criteria van bedrijfengebied Zuidwest uit de welstandsnota. Gezien de prominente ligging van het perceel aan de Westelijke Randweg, spoorlijn en Leidsevaart geldt de meest gedetailleerde welstandstoets (niveau I).

#### *Parkeren*

- Het parkeren dient ondergronds dan wel semi ondergronds te worden opgelost.
- De parkeergarage steekt niet verder dan 1,20 meter boven het aanliggend maaiveld uit. Er dient bijzonder veel aandacht te worden besteedt aan het ontwerp van de borstwering.
- Bij inpandig parkeren is er maar een beperkte uitwisselbaarheid van plaatsen mogelijk. Daarom dient te worden voorzien in parkeerplaatsen voor bezoekers. Het zoekgebied voor bezoekersparkeren is langs het spoortalud.
- De langspaarkeerplaatsen ter plaatse van de noorden oostgevel worden opgeheven ten gunste van een breder gazon.
- Koppel bij woningen de benodigde plaatsen per woning kadastraal aan die woning. Voor de parkeernorm wordt het ASVV2004 (uitgave van het CROW) als richtlijn gehanteerd. Parkeefactor per functie (ASVV2004):
  - wonen: 1,5 parkeerplaatsen per woning
  - kantoren: 1,5 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> b.v.o. (kantoren zonder baliefunctie)
  - Dienstverlening: 2,0 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> b.v.o.
  - praktijk: 2,0 parkeerplaatsen per behandelkamer

## 5. RUIMTELIJKE ASPECTEN

### 5.1 Ruimtelijke en stedenbouwkundige inpassing

In het kader van het SPvE AWWN locatie heeft een uitgebreide ruimtelijke analyse van het plangebied plaatsgevonden. De belangrijkste aspecten uit deze analyse zijn in dit hoofdstuk verwerkt.

Het plangebied ligt tussen de Leidsevaart, de spoorlijn naar Leiden en de Westelijke Randweg. Rondom het AWWN gebouw loopt de Spoorzichtlaan. Zuidelijk van het plangebied ligt een woonwijk met fraaie eengezinswoningen, behorende bij de gemeente Heemstede.

De eerste vleugel van het AWWN gebouw gelegen aan de Leidsevaartzijde is vergund in 1960 naar een ontwerp van Professor ingenieur Zwiers. Het gebouw bestaat uit vier bouwlagen met een schuine afdekking. Aan de zuidkant is een woning van één bouwlaag met plat dak aanwezig. Pas in 1985 werd aan de Westelijke Randwegzijde een vleugel bijgebouwd naar een ontwerp van Van Moon en Partners architecten. Deze vleugel is qua uitstraling en bouwhoogte vrijwel identiek aan de oudere Zwiersvleugel. Aan de achterzijde werd tevens een nieuw parkeerterrein voor 81 auto's aangelegd. In 2001 werd een tijdelijke bouwvergunning afgegeven voor de bouw van een gebouw met vergaderzalen op het parkeerterrein.



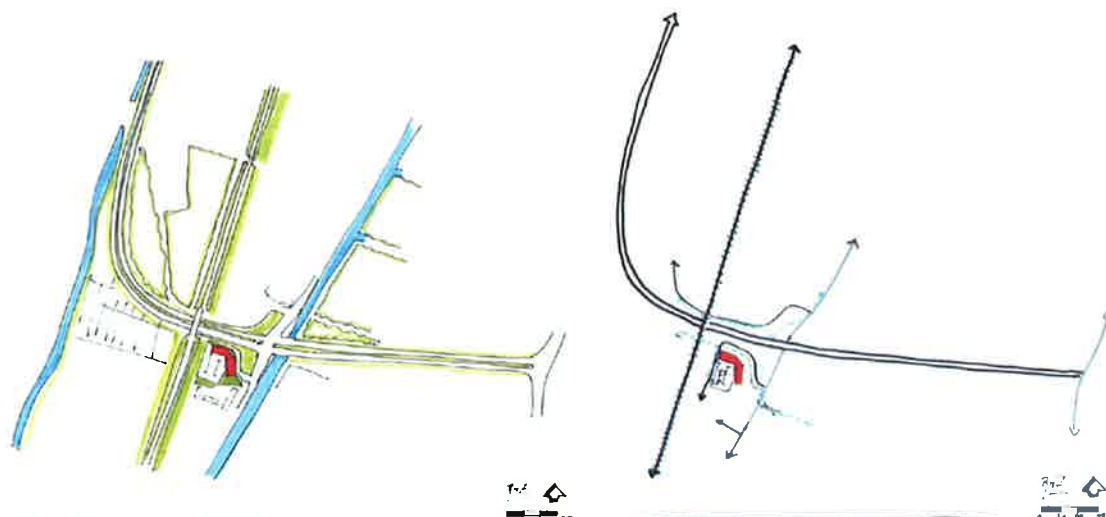
Afbeeldingen: Spoorzichtlaan parallel aan Westl. Randweg (links) en parkeerterrein achterzijde AWWN-gebouw



Afbeelding: Zicht op AWWN-gebouw vanuit het noordoosten (links) en eengezinswoningen langs de Spoordijk

#### Groen-Blauw netwerk

Op het hoger schaalniveau vormen spoortalud en Westelijke Randweg de hoofdgroenstructuren, aangekleed met bomen, gras en heesterbeplanting. Bij het kruispunt Westelijke Randweg-Leidsevaart wijkt de bebouwing en vormt het gazon en boomplanting een tegenhanger voor het drukke verkeer. Het kruispunt is redelijk beplant, langs de bermen van de Westelijke Randweg ontbreken doorgaande bomenrijen. Het AWWN gebouw ligt ruim in het groen (gazon, bomen, heesters) hetgeen kenmerkend is voor deze omgeving. Het parkeerterrein aan de achterzijde is erg kaal van opzet en nauwelijks voorzien van groen.



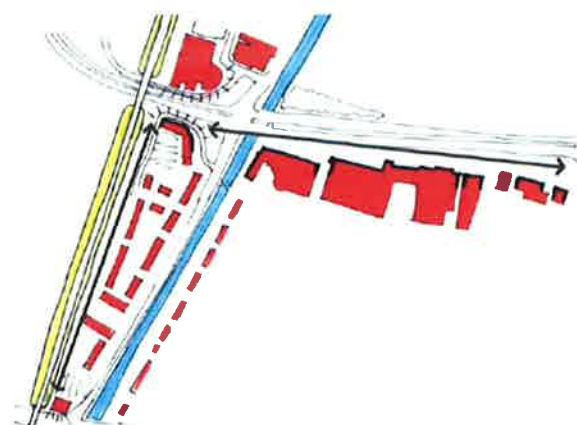
Afbeeldingen: Groen-blauw netwerk (links) en infrastructureel netwerk (rechts)

#### *Infrastructureel netwerk*

De omgeving rondom het plangebied wordt gedomineerd door grootschalige infrastructuur. De Leidsevaart en de spoorlijn vormen de historische routes naar Leiden. De ontsluiting van het plangebied per auto wordt afgewikkeld via drie niveaus: de Westelijke Randweg als belangrijke stroomweg, de Leidsevaart als gebiedsontsluitingsweg en tenslotte de Spoorzichtlaan parallel aan de Westelijke Randweg. De ventwegen langs de Westelijke Randweg dienen tevens als fietsverbinding. Vanuit de Spoorzichtlaan is een toegang onder het spoorviaduct naar Volkstuinenpark Nooitrust. Aan de achterzijde van het AWWN gebouw wordt op maaiveld geparkeerd.

#### *Bebouwing*

Voor de AWWN locatie zijn op het hogere schaalniveau twee bebouwingszones van belang. De eerste zone is de woonwijk langs het spoor, bestaande uit eengezinswoningen van twee lagen met kap. Opvallend is dat de bouwblokkenstructuur van deze woonwijk bij zowel bij de Zandvoortselaan als bij de Westelijke Randweg wordt beëindigd door een relatief groot (kantoor)gebouw. Door hun omvang reageren de gebouwen op de schaal van de infrastructuur. De tweede zone waarmee het plangebied een relatie heeft is de zogenaamde Lyceumstrook, gelegen langs de Westelijke Randweg. De lyceumstrook bestaat uit een reeks gebouwen waarvan de hoogte van de gevelwanden tussen de 12 meter en 28 meter bedraagt, met een enkele uitschieter naar 49 meter. Het AWWN gebouw vormt onderdeel van deze gevelwand. Ter plaatse van het kruispunt wijkt de bebouwing. Door de nieuwe Volvo/ Ford showroom noordelijk van de Westelijke Randweg is de uitstraling van het kruispunt verandert.



Afbeelding: Bebouwingsstructuur

### *De visie*

De aanwezige bebouwingsstructuur dient te worden voortgezet langs de aanwezige infrastructuur. Door het toepassen van een halfopen bouwblok ontstaat een afgerond gesloten bouwblok met een binnentuin. Langs de Westelijke Randweg wordt een begeleidende stedelijke wand gerealiseerd die reageert op de schaal van de sfeer van de weg. De Spoorzichtlaan blijft voor de bebouwing langs lopen en entrees aan de openbare weg benadrukken de voorkantsituatie. Het doortrekken van de Spoorzichtlaan voor autoverkeer onder het spoorviaduct door wordt niet onmogelijk gemaakt. In positionering, schaal en maat wordt gereageerd op het stedelijke karakter van de Westelijke Randweg. Het principe van een groen verkeersplein met wijkende bebouwing blijft gehandhaafd en wordt verder versterkt met nieuwe boombeplanting. Langs de Leidsevaart wordt in bouwhoogte en verkaveling aansluiting gezocht bij de eengezinswoningen. Langs de spoordijk wordt een nieuw volume toegevoegd dat aansluit op de aanwezige verkaveling. De binnenzijde van het bouwblok wordt ingericht als groene binnentuin. Deze is via een achterpad bereikbaar voor bewoners. De woningen mogen circa 1 meter opgetild worden ten opzichte van het maaiveld zodat het zicht en de woonkwaliteit toeneemt. Het huidige parkeerterrein maakt plaats voor een (semi) ondergrondse parkeervoorziening onder de nieuwbouw en onder de binnentuin.

### *Monumentale boom*

Binnen het plan is een op basis van de Bomenverordening als "waardevolle boom" gekwalificeerde boom aanwezig. Ten gevolge van het bouwplan moet de boom worden gekapt. De aanvraag voor de kapvergunning is reeds ingediend en verleend. De Bomenverordening Haarlem 2008 maakt mogelijk dat in uitzonderlijke situaties een kapvergunning kan worden verleend voor een waardevolle boom. In dit geval is sprake van een economisch/maatschappelijk belang. In stand houding van de boom leidt tot een onevenredige mate van economisch nadeel. Plaanpassing is redelijkerwijs niet mogelijk zonder onevenredig verlies aan woningen.

## **5.2 Verkeer en parkeren**

### Verkeersproductie, -afwikkeling en -veiligheid

Voor het onherroepelijke plan zijn in het verleden twee verkeersrapporten opgesteld (VIA, 2009 en Goudappel Coffeng, 2010). Geconcludeerd werd dat de planbijdrage minimaal was en dat het kruispunt Leidsevaartweg – Spoorzichtlaan ook met planontwikkeling het verkeer voldoende af kon wikkelen en dat verkeerskundige maatregelen niet noodzakelijk waren. Door het aangepaste programma, een verdubbeling van het aantal (starters) appartementen, is het noodzakelijk om het onderwerp opnieuw te onderzoeken.

Goudappel Coffeng concludeert in het geactualiseerde onderzoek van 1 november 2012 (bijlage 1) dat door de aanpassingen aan het AWWN-plan (van 49 grote naar 98 kleine appartementen) te verwachten is dat in het maatgevende ochtendspitsuur circa 14 tot 21 motorvoertuigen extra het plangebied in- en uitrijden. Dit komt neer op één extra voertuig per 3 à 4 minuten. De wijziging in het vergunde plan op de AWWN-locatie (98 kleine appartementen in plaats van 49 grote appartementen) brengt dan ook een (zeer) beperkte toename van het verkeer teweeg. Deze verandering is dermate klein, dat het uitvoeren van een nieuwe verkeerssimulatie door Goudappel Coffeng niet nodig wordt geacht. Uit de eerdere verkeerskundige toets uit 2010 bleek dat het AWWN-verkeer goed kan worden verwerkt op het omliggende wegennet. Er waren enkel opstelproblemen te verwachten op de kruising Leidsevaartweg - Spoorzichtlaan. De gemeente heeft daarom reeds een wit kruis op de kruising Leidsevaartweg - Spoorzichtlaan aangebracht, zodat bewoners van het plangebied goed kunnen invoegen op de Leidsevaartweg. Daarmee zijn geen problemen meer te verwachten op het kruispunt.

De conclusies van de eerdere verkeerskundige toets blijven staan.

Aanvullend op de hiervoor beschreven onderzoeken heeft Goudappel Coffeng in week 9 (dinsdag 26 en donderdag 28 februari 2013) en week 10 (dinsdag 5 en donderdag 7 maart) een verkeerstelling uitgevoerd op het kruispunt Leidsevaart – Spoorbuurt (bijlage 2).

Het doel van de verkeerstelling is tweeledig:

1. Inzichtelijk maken van (mogelijke) wachtrijvorming in huidige situatie bij de in/uitgang van de Spoorbuurt. De ochtendspits is daarbij maatgevend.
2. Inzichtelijk maken van oriëntatie van verkeer bij de in/uitgang van de Spoorbuurt (in relatie tot mogelijke realisatie van extra opstelstrook).

Uit de telling is gebleken dat het merendeel van het verkeer (meer dan 90%) uit de Spoorbuurt richting Westelijke Randweg/centrum Haarlem is georiënteerd. In een gemiddelde 2 uurs-ochtendspits verlaten er circa 20 motorvoertuigen de Spoorbuurt via het kruispunt. Verder is gebleken dat er op het kruispunt geen/nauwelijks sprake is van wachtrijvorming in de ochtendspits doordat de absolute aantallen auto's vanuit de Spoorbuurt in huidige situatie (zeer) gering is.

Vanwege de wens van de bewoners om op het kruispunt mogelijk een extra opstelstrook voor rechtsaf (richting Heemstede) te realiseren is dit door Goudappel Coffeng onderzocht. Een betere verkeerssituatie kon in eerste instantie door het onderzoek niet worden aangetoond. In overleg met de gemeente wordt overwogen om eventueel rechtsafvak met als doel om de verkeersafwikkeling te verbeteren alsnog aan te leggen. Het is daarom nodig de gewenste aanpassing van het kruispunt aanvullend op het onderzoek van Goudappel Coffeng nog nader te onderzoeken. Wel kan hierbij al vermeld worden dat in de huidige en toekomstige situatie niet/nauwelijks sprake is van wachtrijvorming van auto's die de Spoorbuurt willen verlaten.

### Parkeren

In 2010 is op basis van de door de gemeente gehanteerde parkeernormen en het inmiddels vergunde bouwprogramma van het project een parkeerbehoefte van 109 parkeerplaatsen berekend. Het ging hierbij om 79 parkeerplaatsen voor de grote appartementen, 24 voor de eengezinswoningen met praktijkruimte en 6 parkeerplaatsen voor de werkfuncties.

Door het veranderde programma is de parkeerbehoefte in oktober 2012 nogmaals berekend. Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng (bijlage 3) is gebleken dat door de herontwikkeling vier parkeerplaatsen meer benodigd zijn dan voor de vergunde situatie. Van de vier extra benodigde parkeerplaatsen zijn er drie voor deelauto's (zie mobiliteitsplan) nodig. In de parkeergarage zullen 75 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Hiernaast worden ook nog 38 op maaiveld gerealiseerd. Zo wordt voorzien in de benodigde 113 parkeerplaatsen. Hierbij is het uitgangspunt dat er voor de bewoners naar behoefte een parkeerplaats in de parkeergarage beschikbaar is. De overige parkeerdere delen de openbare parkeerplaatsen.

Ervan uitgaand dat een aantal parkeerplaatsen dubbel gebruikt kan worden, wordt voldaan aan de toekomstige parkeerbehoefte.

Hierbij is rekening gehouden met het autobezit onder jongeren en het actief inzetten op autodelen.

In de parkeergarage zijn voor de startersappartementen 75 minus 20 (worden verkocht aan de praktijkwoningen) minus 0 à 7 (voor de bedrijfsruimte) = 48 à 55 parkeerplekken beschikbaar. Deze zullen tegen een relatief zeer lage huur worden verhuurd. Het autobezit onder jongeren tot 35 jaar is 0,38. Voor alle personen boven de 18 ligt dit gemiddelde op 0,53 per persoon (zie rapport Goudappel). Er zijn minimaal 48 plekken beschikbaar voor 98 appartementen. Gezien de woninggrootte is de verwachting dat de woningen door

alleenstaanden bewoond worden. Gesteld kan worden dat er  $48/98 = 0,49$  plek per bewoner beschikbaar is. Dit komt nagenoeg overeen met het landelijk gemiddelde autobezit per persoon dat hoger is dan het bezit onder jongeren. Het is hierdoor aannemelijk dat met de beschikbare plekken ruimschoots voldaan wordt aan de parkeerbehoefte.

Voor de omgeving van de AWWN-locatie betekent de komst van een andere ontwikkeling op deze locatie een veranderde parkeersituatie. De parkeerplaatsen die jarenlang bij dit kantoorpand in de avonduren en weekenden door omwonenden te gebruiken waren, worden nu door bewoners van de ontwikkeling zelf benut. Als gevolg hiervan zal de parkeerdruk in de directe omgeving toenemen. Ten opzichte van de vergunde situatie geeft de herontwikkeling op dit punt geen verschil.

#### *Mobiliteitsplan*

Het mobiliteitsplan voor dit project stelt dat de bewoners met een rijbewijs, of een parkeerplaats huren, of meedoen aan het deelauto-systeem. De mensen zonder rijbewijs staan buiten deze regeling, want die maken hoe dan ook geen gebruik van een auto. De parkeerplekken voor de startersappartementen worden ondergebracht in de VvE en door de VvE aan de bewoners van de appartementen verhuurd. Wanneer de mobiliteits-situatie van bewoners wijzigt (geen auto meer of lease auto moet weg) kan de huur worden opgezegd en komt deze plek weer beschikbaar voor een andere bewoner. De bewoner zal dan automatisch mee (moeten) doen aan het deelauto-systeem.

Voor de deelauto's wordt gedacht aan Green Wheels / Connectcar of een collectief particulier leasecontract. De voorkeur gaat uit naar het laatste omdat dit meer zekerheid geeft voor bewoners en ook voor de gemeente. De kosten voor deelname zijn beperkt tot zeer beperkt (tussen de circa vijf en circa twintig euro per maand, afhankelijk van keuze voor Green Wheels of particulier collectief leasecontract).

Wanneer men een rijbewijs krijgt terwijl men al in het project woont, gelden automatisch dezelfde regels. Bij geen beschikbaarheid van een parkeerplek, dient te worden deelgenomen aan het deelauto-systeem, dan wel parkeren buiten het project aan de noordzijde. In de avonduren is hier een overcapaciteit van circa 24 parkeerplekken.

De voorwaarden voor het mobiliteitsplan worden vastgelegd in de koopovereenkomst met een kettingbeding. De voorwaarden gelden dus steeds wanneer een woning verkocht wordt. Omdat de constructie (privaatrechtelijk) in de koopovereenkomst wordt neergelegd kan het niet door de VvE afgeschaft worden. De gemeente Haarlem vergunt het plan met het voorgestelde parkeerplan, dus ook publiekrechtelijk zijn er beperkingen voor het afschaffen van het mobiliteitsplan.

### **5.3 Privacy en bezonning**

De realisatie van het project heeft geen negatieve gevolgen voor de privacy van de bestaande bebouwing ten zuiden van het projectgebied. De afstand van de nieuwbouw tot de bestaande bebouwing en de oriëntatie van de nieuwbouw zorgt voor geringe inkijk in de achtertuinen van de zich hier bevindende woningen. Aanvullend zijn in een overleg tussen de ontwikkelaar en omwonenden op 9 maart 2010 afspraken gemaakt omtrent maatregelen ter verdere voorkoming van aantasting van privacy:

1. Het pad tussen nieuwbouwplan en achtertuinen van de bestaande woningen wordt alleen toegankelijk voor bewoners. Zodat dit pad geen doorgaande route kan worden en ook geen plek wordt waar hangjongeren zich op kunnen houden.
2. Tussen de nieuwe en bestaande bebouwing bevindt zich naast het pad nog een groenstrook (een groene zone). In deze groene zone zal tegen inkijk vanaf het kelderdek lage begroeiing worden aangebracht zodat privacy van de bestaande



woning gewaarborgd blijft. Tegen inkijk vanaf de appartementen zullen enkele bomen geplant worden om ook op deze wijze de privacy van omwonende te garanderen.

3. De eengezinswoningen die aan de bestaande woningen grenzen krijgen op de borstwering van het dakterras, welke aan de achterzijde op de 3<sup>e</sup> verdieping is gelegen, evenwijdig aan de zijgevel een privacy scherm geplaatst krijgen, zodat enige inkijk weggenomen wordt.
4. De zijramen in de zijgevel van de eengezinswoningen worden voorzien van matglas zodat deze woningen niet uitkijken op de achtertuinen van de bestaande woningen.
5. Om de afscheiding aan zuidelijke zijde van het parkeerdek minder massaal te laten overkomen wordt de balustrade terugliggend aangebracht.

De architect heeft een bezonningsstudie verricht, waaruit blijkt dat de nieuwbouw door de ligging geen negatieve gevolgen heeft voor de bezonning van de bestaande woningen ten zuiden van het plangebied.

Het nu voorliggende nieuwe bouwplan zorgt niet voor een veranderde situatie ten opzichte van de in 2010 onderzochte situatie.

## 6. MILIEUASPECTEN

### 6.1 Geluid

Het projectgebied valt binnen de zones van een spoorweg en wegen waar 50 kilometer per uur of meer wordt gereden. Op grond van artikel 77 van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek hiervoor verplicht. Voor de herontwikkeling van het AWWN terrein is daarom door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng een tweetal akoestische onderzoeken uitgevoerd (bijlage 4). Het eerste onderzoek vond in november 2007 plaats. Het tweede (aanvullend) akoestisch onderzoek heeft op 5 november 2008 plaatsgevonden.

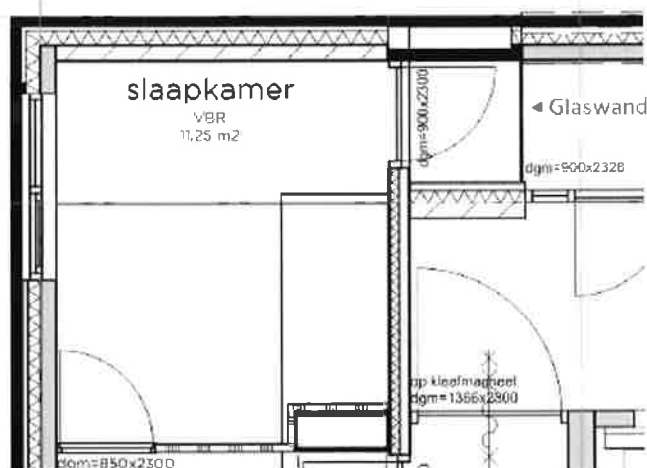
Hierbij is ook de mogelijkheid onderzocht om middels een geluidsscherm alsnog te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai van 55 dB. Geconcludeerd wordt dat hiervoor een geluidsscherm van 3 meter hoogte en 100 meter lengte nodig is. Stedenbouwkundig is dit niet wenselijk. Daarnaast wordt het geluid vanaf de spoorbrug niet tegen gegaan.

Om het railverkeerslawaai aan de achterzijde van gebouw te kunnen beperken, om zodoende voor alle woningen een geluidsluwe zijde te creëren, is de toepassing van geluidsabsorberende geluidscoullissen van 1,5 meter diep in combinatie met (glazen) borstweringen van 1 meter hoog een mogelijkheid. Door het toepassen van deze combinatie voldoen alle geluidbelastingen aan de norm, en is de gehele achtergevel van het gebouw geluidsluw. De verticale glazen panelen, welke haaks zijn geplaatst ten opzichte van de geluidscoullissen in het ontwerp van Mulderblauw Architecten, hebben nauwelijks invloed op de geluidsbelastingen.

Met de reeds verleende ontheffing van hogere grenswaarden is de realisatie van het project mogelijk.

Door het aangepaste programma komen er in plaats van 49 grotere woningen, 98 kleine woningen. Om te kunnen voldoen aan de wettelijke geluidsnormen is het noodzakelijk geworden om voor de hoekappartementen een alternatieve oplossing te vinden. Dit is door Goudappel Coffeng in mei 2013 nader onderzocht (bijlage 5).

De slaapkamers van de hoekappartementen zijn voorzien van een deur naar een inpandig balkon. Met het doortrekken van de gemetselde buitenmuur en het plaatsen van een glaswand, wordt een geluidsluwe ruimte gecreëerd. In volgende afbeelding is de positie van de glaswand weergegeven.



Afbeelding: Situatieschets hoekappartement met inpandig balkon

Met het doortrekken van de gemetselde gevel en het plaatsen van een glaswand zonder te openen delen, is in feite sprake van een 'dove gevel'. Dove gevels hoeven niet getoetst te worden aan de normen van de Wet geluidhinder. Deze gevels worden niet gezien als gevels. Wel dient voldaan te worden aan de maximale binnenwaarde van de geluidsbelasting van 33 dB uit het Bouwbesluit. De binnenwaarde van 33 dB geldt voor de slaapkamer, niet voor het inpandige balkon.

De geluidbelasting op de gevel bedraagt 61 dB. Ter indicatie:

- standaard isolatieglas geeft een geluidswering van ongeveer 30 dB;
- een gevel die de scheiding vormt tussen een geluidsgevoelige ruimte en de buitenlucht, moet volgens het bouwbesluit ten minste 20 dB reduceren.

Met het toepassen van een glaswand kan op het inpandige balkon een waarde van 48 dB zondermeer worden behaald. Door het toepassen van een 'standaard-gevel' is het vervolgens technisch goed mogelijk te voldoen aan een binnenwaarde van 33 dB.

## 6.2 Bodem

Voor de realisatie van nieuwe bebouwing geldt dat er inzicht dient te zijn in de bodemkwaliteit. De bodem in het projectgebied dient daarom te worden getoetst aan de geldende streefwaarden<sup>3</sup> en interventiewaarden<sup>4</sup> die zijn opgenomen in de Circulaire streefwaarden en interventiewaarden bodemsanering (d.d. 24 februari 2000, VROM). Er is daarbij sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging indien een interventiewaarde van een stof wordt overschreden. Sanering is dan noodzakelijk.

In 2006 is door onderzoeksbureau BK Ingenieurs BV een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Het resultaat hiervan bevestigt de hypothese 'onverdachte locatie'. De milieuhygiënische kwaliteit vormt geen belemmering voor de realisatie van het project. Het uitvoeren van een nader bodemonderzoek wordt niet voor nodig geacht.

In 2012 is het projectgebied nogmaals door BK Ingenieurs BV onderzocht (bijlage 6). De in 2006 getrokken conclusies werden in dit onderzoek bevestigd.

Asbest in de grond is niet aangetroffen. In het asbestonderzoek van het te slopen kantoorgebouw door SEARCH ingenieursbureau (Bijlage 7) is wel asbesthoudende materialen in het gebouw aangetroffen. Bij de sloop van het gebouw zal het asbest conform de wettelijke regels verwijderd en afgevoerd worden.

---

<sup>3</sup> Streefwaarden geven het milieukwaliteitsniveau aan van een "schone" bodem, die geschikt is voor alle mogelijke functies.

<sup>4</sup> Interventiewaarden bodemsanering geven het milieukwaliteitsniveau aan waarboven ernstige vermindering optreedt van de functionele eigenschappen van de bodem.

### **6.3 Luchtkwaliteit**

#### Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een ruimtelijk besluit moet worden voldaan aan grenswaarden voor ondermeer stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een bestemmingsplan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m<sup>2</sup> kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden. Voor de laatste categorie projecten is in de regeling een verdeelsleutel woningen-kantoren opgenomen.

Het onderhavige bouwplan voorziet in veel minder woningen dan hiervoor genoemd. Er is dus sprake van een ontwikkelingen van beperkte omvang, waardoor naar verwachting geen sprake zal zijn van een significante toename van de verkeersaantrekkende werking die een negatief effect op de luchtkwaliteit zou kunnen hebben. Onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig.

### **6.4 Water**

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw" ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om dergelijke ruimtelijke plannen te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Voor alle werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen is een keurvergunning nodig van het Hoogheemraadschap Rijnland. In de keur worden tevens verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meld- en meetplicht aangegeven.

De watertoetsprocedure is inmiddels doorlopen en heeft geleid tot de verlening van een Keurvergunning door het Hoogheemraadschap op 13 januari 2010. De herontwikkeling van blok A heeft geen gevolgen voor de reeds verleende vergunning.



### Toename verharding

De verharding in het plangebied zal toenemen met 1.411 m<sup>2</sup>. Ter compensatie wordt een alternatieve waterberging aangelegd in de vorm van een daktuin- en grasdaksysteem en een infiltratievoorziening onder parkeerplaatsen. De aanleg van de compensatie is vastgelegd in de Keurvergunning van 13 januari 2010.

### Keuze type riolering

Uitgangspunt bij de aanleg van een nieuw rioelstelsel is een gescheiden stelsel, waarbij het verhard oppervlak op verantwoorde wijze wordt afgekoppeld. Rijnland hanteert daarbij de 'Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken' van de Werkgroep Riolering West-Nederland als beleidsuitgangspunt. De achterliggende gedachte hierbij is dat de eigenaar een 'zorgplicht' heeft voor het aan te leggen stelsel gedurende de levensduur van dit stelsel. Voor het terugdringen van de vervuilingrisico's gelden de volgende aandachtspunten:

1. pas bronmaatregelen toe (bijvoorbeeld het niet toepassen van uitlogende materialen, afwaterende hondenuitlaatstroken e.d.);
2. pas voorzieningen toe (bijvoorbeeld bermassage, bodempassage, slibvangputten)
3. voorkom verkeerde aansluitingen (bijvoorbeeld door het zichtbaar houden van regenwaterstromen);
4. zorg voor aangepaste onderhoud- en beheermaatregelen (bijvoorbeeld vegen, verwijderen rioelslib, aangepaste onkruid- en gladheidsbestrijding);
5. zorg voor veiligheidsmaatregelen bij calamiteiten;
6. zorg voor voorlichting aan gebruikers en beheerders;
7. zorg voor juridische verankering van de particuliere verantwoordelijkheden, bijv. een via een kettingbeding of via vergunningverlening en handhaving door de gemeente.

### Afkoppelen verharde oppervlakken

Rijnland stimuleert het afkoppelen van verharde oppervlakken. Dit draagt bij aan de doelstellingen zoals die zijn gesteld in het Waterbeheer 21ste eeuw (vasthouden - bergen - afvoeren). Voor het afkoppelen van verhard oppervlak geldt de eerder genoemde 'Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken' als beleidsuitgangspunt. Voor deze beslisboom is de kwaliteit van afstromend regenwater van verschillende oppervlakken onderzocht en op basis van deze metingen zijn de verharde oppervlakken opgedeeld in de drie categorieën:

1. Licht verontreinigd: het regenwater van daken en gevels mag direct afgekoppeld worden, mits er geen zinken dakgoten aanwezig zijn en er geen excessieve toepassing van lood en koper plaats vindt. Indien er wel (veel) gebruik is gemaakt van deze materialen dienen deze materialen vervangen of behandeld (gecoat) te worden. Als dit niet gebeurt, mag er niet afgekoppeld worden.
2. Matig verontreinigd: voor deze oppervlakken (onder andere wijkontsluitingswegen, parkeerterreinen, kantoorterreinen) is afkoppelen toegestaan. Maar hierbij is het aanleggen van een passende zuiveringstechniek (zand- en slibafvang, bodempassage) wel verplicht. Bij parkeerterreinen met een hoge wisselfrequentie en parkeerterreinen voor vrachtwagens is verder het aanbrengen van een olieafscheider verplicht.
3. (Zwaar) verontreinigde oppervlakken (zoals bedrijfsterreinen, busstations) mogen niet worden afgekoppeld. Deze oppervlakken dienen op een verbeterd gescheiden stelsel of gelijkwaardige voorziening aangesloten te worden.

Als conform de Beslisboom wordt afgekoppeld, kan voor de lozing worden volstaan met een melding, er is dan geen vergunning nodig. Bij het afkoppelen dient voldoende ruim oppervlaktewater aanwezig te zijn om het af te koppelen hemelwater te kunnen verwerken. Als alternatief voor het afvoeren van het hemelwater naar oppervlaktewater kan gekeken worden of infiltratie of hergebruik van hemelwater mogelijk zijn.

In verband met het aspect Duurzaam Bouwen vraagt het Hoogheemraadschap aandacht voor het volgende. Diffuse verontreiniging van het oppervlaktewater door bouwmaterialen moet worden voorkomen. Dit kan onder meer door het maken van geschikte materiaalkeuzes bij bouwactiviteiten. In relatie tot de waterkwaliteit zijn wij van mening dat de toepassing van uitlogbare bouwmetalen, zoals koper, zink en lood, voor dakbedekking, gevelbekleding, regenwaterafvoer of drinkwaterleidingen en straatmeubilair, moet worden voorkomen.

#### Parkeergarage

In het plan is sprake van een ondergrondse parkeergarage. Als in het kader van de aanleg tot bemaling wordt overgegaan, geldt voor het lozen van water op het oppervlaktewater een meldingsplicht als er meer dan 20 m<sup>3</sup>/uur wordt geloosd.

### **6.5 Externe veiligheid**

#### Besluit externe veiligheid inrichtingen

De risicokaart Noord-Holland geeft aan dat er geen Bevi-inrichtingen in de nabijheid van de planlocatie gelegen zijn met een plaatsgebonden risicocontour PR 10-6 of een invloedsgebied dat reikt tot aan de planlocatie. Conform het Bevi zijn er geen beperkingen voor de herontwikkeling.

#### Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

Nabij de nieuwbouwlocatie bevindt zich geen vaarweg of buisleiding voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze transportmodaliteiten hebben voor de herontwikkeling derhalve geen consequenties.

#### Vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

Over het baanvak Haarlem – Leiden vindt incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Exacte vervoergegevens zijn niet bekend. Het meeste waarschijnlijke scenario voor een ongeval met gevaarlijke stoffen over dit spoor zou een plasbrand kunnen zijn. Voor dit scenario geldt een geadviseerde veiligheidsafstand van 30 meter, gemeten vanaf het buitenste baanvak. De herontwikkeling vindt plaats buiten de geadviseerde veiligheidsafstand van 30 meter. Daarnaast heeft de afdeling Milieu van de gemeente Haarlem aangegeven dat er geen Persoonsgebonden Risico zal zijn en dat het Groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde zal blijven, waardoor deze locatie geschikt kan worden geacht voor de beoogde herontwikkeling. Om die reden is er geen aanleiding een mogelijke toename van het groepsrisico in het kader van de vergunningverlening te verantwoorden.

#### Vervoer gevaarlijke stoffen per weg

De provincie Noord-Holland is beheerder van de Westelijke Randweg. Momenteel heeft de provincie geen beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze weg. Concreet houdt dit in dat de Westelijke Randweg open staat voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uit een onderzoek uit 2001 is naar voren gekomen dat de hoeveelheid transporten over de Westelijke Randweg niet significant is.

De Westelijke Randweg gaat uiteindelijk over in gemeentewegen. Besloten is dat wegen in Haarlem (met uitzondering van wegen in en rond de Waarderpolder) niet open staan voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Het vervoer is alleen mogelijk indien daarvoor een ontheffing is verleend.

Momenteel wordt ontheffing verleend voor het vervoer van LPG en zeer incidenteel voor het vervoer van vuurwerk. Voor overige gevaarlijke stoffen zijn er geen aanvragen in

behandeling. Overigens zijn er in Haarlem west geen afleverpunten voor gevaarlijke stoffen. De LPG-tank aan de Leidsevaart is inmiddels opgeheven.

De Brandweer heeft aangegeven niet uit te kunnen sluiten dat er transport plaatsvindt, daar de Westelijke Randweg een doorgaande route is naar Velsen. Aangegeven is echter dat het transport vermoedelijk niet meer zal zijn dan 50 vervoersbewegingen per jaar omdat de LPG-vervoerders zoveel mogelijk de bebouwde kom dienen te vermijden. En het enige afleverpunt in Velsen direct grenzend aan de Westelijke Randweg ligt in Santpoort-Zuid.

Tenslotte heeft de afdeling Milieu van de gemeente Haarlem aangegeven dat er geen Persoonsgebonden Risico zal zijn en dat het Groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde zal blijven, waardoor deze locatie geschikt kan worden geacht voor de beoogde herontwikkeling. Om die reden is er geen aanleiding een mogelijke toename van het groepsrisico in het kader van de vergunningverlening te verantwoorden.

### Buisleidingen

Er vindt geen ondergronds transport van gas door de Gasunie plaats op of nabij de onderhavige locatie.

## **6.6 Flora en fauna**

Op grond van de Flora en faunawet (2002) is het verboden beschermde planten te vernielen of te beschadigen, beschermde dieren te verstoren, verwonden of te doden. Daarnaast is het verboden rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten te beschadigen, weg te nemen of te vernielen. Ontheffing van deze regels is onder voorwaarde mogelijk voor onder andere bouwprojecten.

In opdracht van HBB is door Els & Linde B.V. in 2008 een quick scan ecologie uitgevoerd. In 2012 is het onderzoek door Els & Linde B.V. geactualiseerd (bijlage 8).

Op 12 oktober 2012 is er wederom een bezoek gebracht aan het gebied. Ter plekke is een beoordeling gemaakt of er beschermde planten- en diersoorten aanwezig zijn en of deze schade ondervinden van het voornemen.

Uit de resultaten is gebleken dat in het projectgebied geen beschermde planten of dieren zijn aangetroffen. Eerdere conclusie wordt hierdoor bevestigd. Er is daarom geen ontheffing ex art. 75 Flora en Faunawet noodzakelijk.

Het wordt geadviseerd om bij de uitvoering van de plannen rekening te houden met het algemeen voorkomen van de rugstreeppad in de binnenduinrand. Door rondom het perceel tijdens de sloop en de nieuwbouw een scherm te plaatsen kunnen problemen worden voorkomen.

Ook wordt geadviseerd rekening te houden met de broedtijd van de vogels en de sloop van de gebouwen buiten de broedtijd te starten, of anders vlak voor de start te laten controleren of er broedvogels aanwezig zijn.

## **6.7 Archeologie en cultuurhistorie**

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Daarin is bepaald dat bij ruimtelijke besluiten archeologische waarden in acht moeten worden genomen.



Het gemeentelijk beleid ten aanzien van de archeologische monumentenzorg is er in de eerste plaats op gericht waardevolle archeologische vindplaatsen te behouden in de bodem (in situ). Dit beleid is nader uitgewerkt en vastgelegd in de (concept)beleidsnota archeologie. Archeologisch onderzoek wordt in principe geadviseerd bij ruimtelijke plannen, indien bodemversturende activiteiten plaatsvinden in ongeroerde grond op plaatsen met een vastgestelde archeologische waarde/verwachtingswaarde volgens de voorlopige Archeologische Beleidskaart Haarlem. Om de kwaliteit en omvang van het bodemarchief inzichtelijk te maken en de archeologische belangenafweging in het ruimtelijke orderingsproces hanteerbaar te maken heeft de gemeente Haarlem een voorlopige Archeologische Beleidskaart Haarlem (ABH) opgesteld. Met deze kaart geeft het gemeentebestuur aan in welke gebieden bodemversturende activiteiten van een bepaalde omvang vergunningplichtig zijn.

Conform deze kaart valt het plangebied naast de spoorbrug aan de westelijke randweg (AWVN-gebouw) in de archeologische categorie 5.

Deze vijfde categorie geldt voor die gedeelten van het grondgebied van Haarlem die relatief laat voor bewoning geschikt gemaakt zijn. Bij plannen waarbij bodemversturende activiteiten plaatsvinden van meer dan 10.000 m<sup>2</sup> en dieper dan 30 cm vanaf maaiveld dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

De bodemversturende activiteiten die samenhangen met het onderhavige project omvatten niet meer dan 6.000 m<sup>2</sup> in totaal. Aangezien dit kleiner is dan 10.000 m<sup>2</sup> is er geen archeologisch onderzoek verplicht.

De kans dat bij bodemversturende activiteiten ingrepen archeologische resten worden aangetroffen wordt klein geacht. Een lage kans op het aantreffen van archeologische resten betekent echter niet dat deze niet aanwezig kunnen zijn. Indien er bij graafwerkzaamheden zaken worden aangetroffen, waarvan de vinder weet of redelijker wijs moet vermoeden dat het gaat om archeologische vondsten of sporen, is men verplicht is dit direct te melden (Monumentenwet 1988, artikel 53 ).

## **6.8 Kabels en leidingen**

Er bevinden zich geen kabels en leidingen in het plangebied die een belemmering voor de uitvoering van het project vormen.

## **6.9 Windhinder**

Op 9 februari 2010 heeft het onderzoeksbureau DGMR gerapporteerd omtrent de mogelijke windhinder ten gevolge van het bouwplan. Uit het onderzoek is gebleken dat het lokale windklimaat grotendeels als goed wordt gekwalificeerd. Uitzondering hierop is het lokale windklimaat ter plaatse van de westzijde en ter plaatse van de entrees aan de noordwestzijde van het gebouw. Hier wordt het windklimaat als matig gekwalificeerd. De invloed van de bebouwing op het windklimaat nabij de onderdoorgang van de spoorbrug is naar verwachting gering. Het ontstaan van windgevaar is niet waarschijnlijk.

## **6.10 Groen**

In oktober 2012 is opnieuw in beeld gebracht of de aanwezige boombeplanting al of niet te handhaven is (bijlage 9). Binnen het plangebied zijn in totaal 29 bomen en een haag geïnventariseerd. Over het algemeen kan gesteld worden dat de kwaliteit van de boombeplanting varieert van 'redelijk' tot 'matig'. Voor de toekomstverwachting geldt voor het overgrote deel van de boombeplanting dat deze redelijk is, wat inhoudt dat binnen de komende 15 jaar zonder veranderingen binnen het leefgebied van de bomen geen problemen worden verwacht.

Ten behoeve van het bouwplan worden 13 bomen gekapt. Het betreft 9 bomen op gronden van de gemeente Haarlem en 4 bomen op de gronden van het bouwperceel. De kapvergunningen voor deze bomen zijn inmiddels verleend. Bij de vergunning is een herplantplicht opgelegd. De 9 bomen van de gemeente worden in de openbare ruimte gecompenseerd en de 4 bomen van de ontwikkelaar op het bouwperceel.

Zoals in paragraaf 5.1 is vermeld is één van de te kappen bomen op basis van de Bomenverordening als "waardevolle boom" gekwalificeerd. Deze boom is één van de 9 bomen van de gemeente waarvoor reeds een kapvergunning is verleend. De afweging gemaakt met betrekking tot de (on)mogelijkheid van behoud heeft plaatsgevonden in het kader van die vergunningverlening. In dat verband is vastgesteld dat in dit geval sprake is van een economisch/maatschappelijk belang. In stand houding van de boom leidt tot een onevenredige mate van economisch nadeel. Planaanpassing is redelijkerwijs niet mogelijk zonder onevenredig verlies aan woningen.

## **7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

De ondergrond van het bouwplan is in onverdeeld eigendom van de initiatiefnemers HBB en de gemeente Haarlem. De kosten van de realisatie van het project worden gedragen door de initiatiefnemers. Een risicoanalyse planschade (bijlage 10) heeft uitgewezen dat naar verwachting geen planschade op zal treden door het nu voorliggende bouwplan. Het plan is dus economisch uitvoerbaar.

## **8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID**

### Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van wettelijke vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Bro wordt het ontwerp van de omgevingsvergunning met deze ruimtelijke onderbouwing aan de relevante wettelijke vooroverlegpartners voorgelegd.

## 9. MOTIVERING

Het plan gaat uit van de realisatie van 98 startersappartementen, 14 eengezinswoningen met praktijkruimte, circa 540 m<sup>2</sup> werkruimte en 75 parkeerplaatsen in een half verdiepte stallinggarage onder het binnenterrein. De eengezinswoningen worden circa 12,2 meter hoog en het appartementengebouw circa 26 meter hoog (exclusief eventuele bouwkundige opbouwen), waardoor de in het vigerende planologische kader toegestane hoogtes overschreden worden. Voor het hiervoor beschreven plan ligt, met uitzondering van het aantal startersappartementen en de 34 cm hogere bouwhoogte reeds een onherroepelijke bouwvergunning voor. Deze is via een artikel 19 vrijstelling (WRO) verleend.

De marktsituatie is echter de afgelopen jaren drastisch veranderd, zodat het noodzakelijk is geworden om het plan op delen te herontwikkelen.

De afwijkingen van het nu voorliggende bouwplan van eerder verleende vergunning zijn gering. Het gaat alleen om het aantal appartementen en een geringe toename van de bouwhoogte. Het bouwvolume zal hierdoor nauwelijks toenemen en zal geen gevolgen hebben voor de omgeving. Bij de appartementen gaat het om kleine startersappartementen. Er worden geen nieuwe functies toegestaan ten opzichte van eerder verleende vergunning.

Het bouwplan past binnen het geldende beleid en is opnieuw getoetst aan alle relevante milieu- en omgevingsaspecten. De afwijking van eerder verleende vergunning is voor de omgeving van beperkte betekenis en geeft geen problemen voor het milieu, waardoor de uitvoerbaarheid van het project aangetoond is.

Het bouwplan voldoet aan de door de gemeente gestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden uit het SPvE AWVN Locatie (2007). Het project is stedenbouwkundig goed inpasbaar in de omgeving en door de halfondergrondse parkeergarage kan de parkeerdruk in de buurt worden beperkt.

Samenvattend kan worden gezegd dat de afwijking gering is en in stedenbouwkundig, maatschappelijk en economisch opzicht gewenst is.