Schalkstad 1e fase ontwikkeling

Inhoudsopgave

Toelichting 5

Hoofdstuk 1 INLEIDING 5
1.1 Bestemmingsplan 5
1.2 Begrenzing van het plangebied 6
1.3 Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan 7
1.4 Doel van het bestemmingsplan 7
1.5 Geldende planologische regelingen 7
1.6 Bestemmingsplanprocedure 8
1.7 Leeswijzer plantoelichting 9

Hoofdstuk 2 PLANBESCHRIJVING 11
2.1 Inleiding 11
2.2 Huidige situatie 11
2.3 Van plankaders naar bouwplannen 14
2.4 Stedenbouwkundig plan (SDO++) 16

Hoofdstuk 3 BELEIDSKADER 17
3.1 Rijks en provinciaal ruimtelijk beleid 17
3.2 Gemeentelijk beleid 18

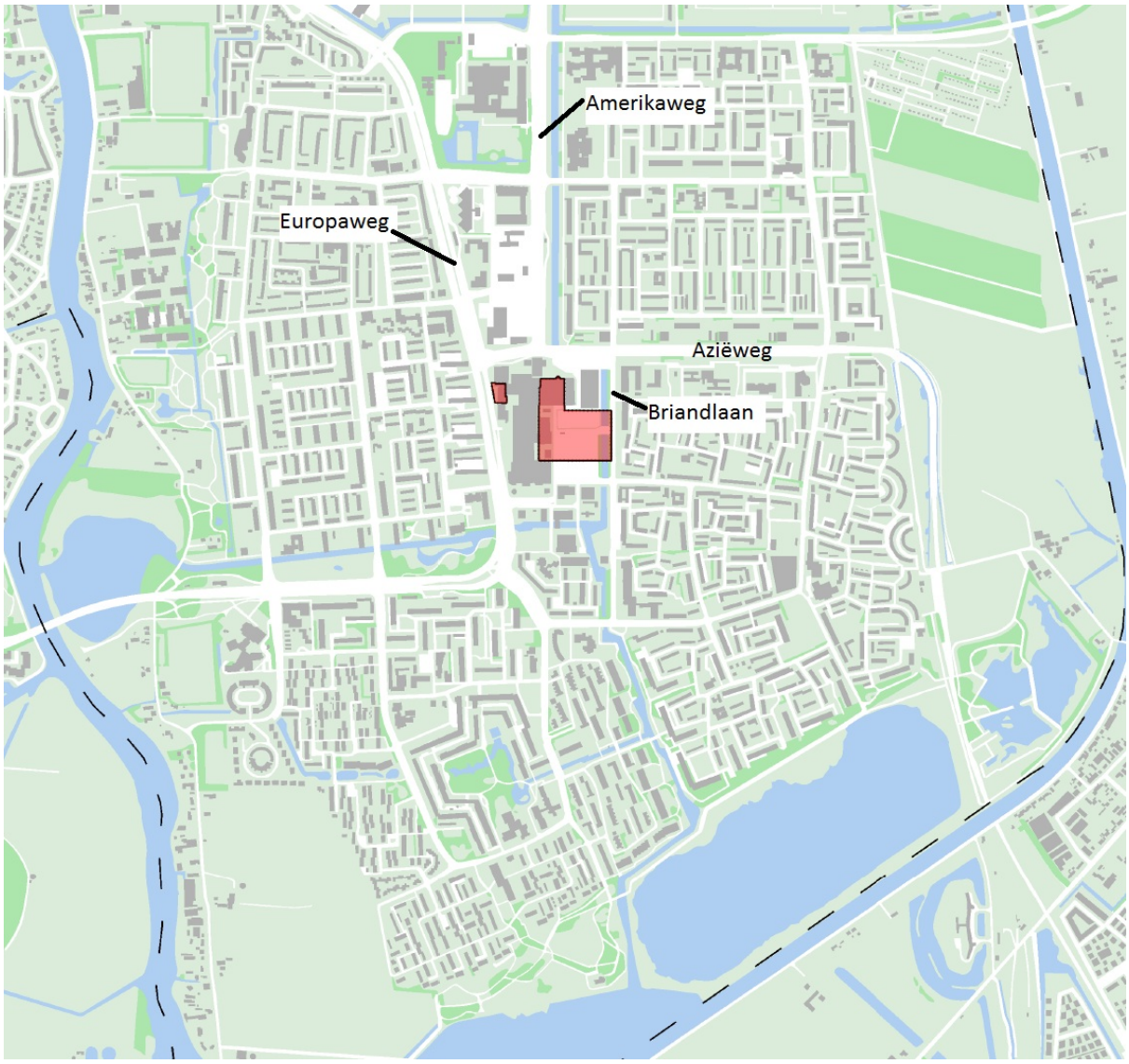
Hoofdstuk 4 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN 27
4.1 Verkeer, geluid en luchtkwaliteit 27
4.2 Bodem 30
4.3 Externe veiligheid 31
4.4 Water 31
4.5 Natuurwaarden 35
4.6 Archeologie 37
4.7 Cultuurhistorie 38
4.8 Detailhandelsonderzoek 39
4.9 Vormvrije m.e.r.-beoordeling 39
4.10 Beperkingengebied Schiphol 40
4.11 Kabels, leidingen, straalpaden en andere belemmeringen 41

Hoofdstuk 5 JURIDISCHE ASPECTEN 43
5.1 Inleiding 43
5.2 Juridische planopzet 43
5.3 Hoofdopzet verbeelding 49

Hoofdstuk 6 UITVOERBAARHEID 53
6.1 Economische uitvoerbaarheid 53
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 53
6.3 Handhaving 53

Toelichting

Hoofdstuk 1 INLEIDING



Afbeelding 1.1: Ligging bestemmingsplangebied en de directe omgeving

1.1 Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling' bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. Schalkstad is de nieuwe naam van het winkelcentrum Schalkwijk, vandaar dat dit in de naam van het bestemmingsplan staat.

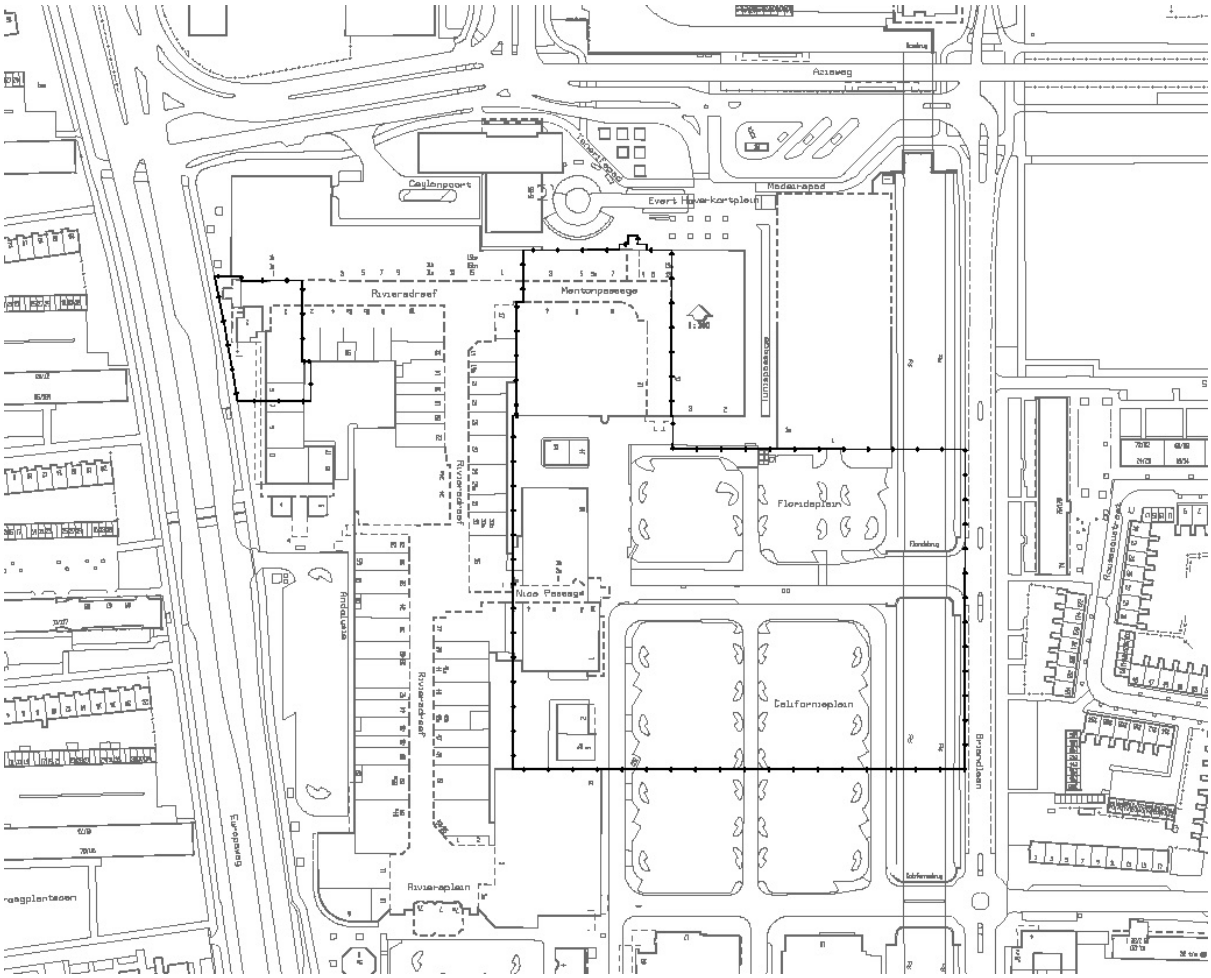
De regels bevatten juridische regels over het gebruik van de ruimte. Deze regels geven aan hoeveel bebouwing in een gebied gebouwd mag worden en welke functies (bestemmingen) zijn toegestaan. De verbeelding geeft de exacte plaats van de bestemmingen aan, en verwijst naar de regels. De toelichting tenslotte is de onderbouwing van regels en verbeelding. Hierin wordt

beschreven wat het doel is van het bestemmingsplan en wat de toekomstige ontwikkeling van het gebied is. Er wordt ingegaan op onderwerpen die voor die ontwikkeling van belang zijn, zoals de stedenbouwkundige structuur, milieuaspecten en de haalbaarheid van het plan.

Dit bestemmingsplan is een pre-concept, wat inhoudt dat het nog niet volledig is. De (beperkte) informatie die op het moment van schrijven beschikbaar was, is verwerkt. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het stedenbouwkundig plan voor het gebied en om een deel van de benodigde onderzoeksrapporten. In de vervolgfasen van het bestemmingsplanproces zal dit bestemmingsplan moeten worden aangevuld tot een compleet en integraal afgestemd bestemmingsplan.

1.2 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied van bestemmingsplan 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling' ligt centraal in het stadsdeel Schalkwijk en omvat twee separate locaties (zie afbeelding 1.1 en 1.2). De eerste locatie ligt langs de Europaweg. De tweede locatie ligt aan de Nicepassage en het Californiëplein.



Afbeelding 1.2 Begrenzing plangebied

1.3 Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan

Momenteel zijn in het plangebied verschillende bouwprojecten in voorbereiding als onderdeel van het project Schalkstad. Dat project omvat de herontwikkeling en verbetering van het winkelcentrum Schalkwijk. De gemeente Haarlem en de Coöperatieve Vereniging van Eigenaren (CVvE) hebben de intentie om samen het gebied te herontwikkelen tot een multifunctioneel en aantrekkelijk winkelknooppunt. Het is de bedoeling dat de detailhandelsfunctie verder versterkt wordt en dat er woningen in het plangebied gerealiseerd worden. De huidige planologische regelingen die van toepassing zijn op het plangebied voorzien niet in deze ontwikkelingen. Met dit bestemmingsplan worden de op stapel staande ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

De aanleiding om een nieuw bestemmingsplan voor een deel van Schalkstad te maken is dus dat daarmee de 1e fase van de herontwikkeling van het winkelcentrum kan worden opgestart. Het nieuwe bestemmingsplan vormt samen met het aangepaste stedenbouwkundige plan (SDO++) enerzijds een kader voor de 'tender' (aanbestedingsprocedure) van het herontwikkelingsproject en het nieuwe bestemmingsplan biedt anderzijds de planologische mogelijkheden om te zijner tijd de omgevingsvergunningen te verlenen voor de beoogde herontwikkelingsprojecten, zoals benoemd in paragraaf 1.2.

Voor de deelprojecten uit de volgende fases kan nu nog geen regeling in het bestemmingsplan worden opgenomen, omdat die deelprojecten nog onvoldoende concreet zijn en onvoldoende op haalbaarheid onderzocht zijn. Dit betreft bijvoorbeeld de ontwikkeling van het gebied rondom de Costa del Sol, ook wel 'zuidstrook' genoemd. Het geldt ook voor een eventuele markthal die op het nieuwe Californiëplein terecht zou moeten komen. Die deelprojecten zullen daarom in de komende jaren mogelijk gemaakt worden op basis van afzonderlijke planologische procedures.

1.4 Doel van het bestemmingsplan

Hoofddoel van het nieuwe bestemmingsplan 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling' is het opstellen van een actueel ontwikkelingsgericht planologisch-juridisch kader, waarbinnen de beoogde situatie adequaat wordt geregeld. De beoogde ruimtelijk-functionele structuur en het beoogde gebruik vormen daarbij de belangrijkste uitgangspunten. Het resultaat van deze wijze van bestemmen is dat duidelijk is wat wel en wat niet kan in het plangebied.

1.5 Geldende planologische regelingen

Ter plaatse van het nieuwe bestemmingsplan 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling' geldt ten tijde van het opstellen van dit nieuwe plan het bestemmingsplan Schalkstad uit 2013.

Als het bestemmingsplan 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling' van kracht wordt, zal het plan Schalkstad uit 2013 daarmee gedeeltelijk herzien worden en voor die herziene delen zijn rechtskracht verliezen.

1.6 Bestemmingsplanprocedure

Preconcept

Voor het bestemmingsplan 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling' geldt dat een preconcept is opgesteld. Dit is een grove versie van een concept bestemmingsplan. Het pre-concept bestemmingsplan zal samen met het aangepaste stedenbouwkundige plan en de financiële haalbaarheidsonderzoeken (Grondexploitatie / GREX-informatie) aan de gemeenteraad worden aangeboden. Het aangepaste stedenbouwkundige plan en de GREX-informatie zal ter besluitvorming worden aangeboden. Het pre-concept bestemmingsplan zal daarbij gezien de status slechts ter informatie worden aangeboden. In de vervolgfasen van het bestemmingsplanproces zal dit bestemmingsplan moeten worden aangevuld tot een compleet en integraal afgestemd bestemmingsplan.

Conceptontwerp

Na de pre-conceptfase doorloopt het bestemmingsplan 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling' de wettelijke procedure. Het conceptontwerp bestemmingsplan wordt in het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegestuurd aan de verschillende (semi)overheden en belangenorganisaties. Tevens wordt het bestemmingsplan in het kader van maatschappelijke participatie besproken in het vier-wijkraden-overleg van Schalkwijk. De gemaakte opmerkingen van de wijkraden en de reacties naar aanleiding van het wettelijk vooroverleg, kunnen leiden tot aanpassing van het conceptontwerp bestemmingsplan 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling'.

Ontwerp

Vervolgens geeft het college van burgemeester en wethouders na bespreking in de commissie Ontwikkeling het ontwerp bestemmingsplan vrij voor tervisielegging conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Na publicatie wordt het ontwerp gedurende zes weken ter inzage gelegd. In die tijd kunnen door eenieder zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen worden ingediend bij de gemeenteraad. De gemeente organiseert in deze periode een informatiebijeenkomst waarin het bestemmingsplan wordt toegelicht.

Vaststelling

Na verwerking van de zienswijzen en mogelijke ambtelijke aanpassingen besluit de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan.

Beroep

Na aanpassing van het bestemmingsplan met inachtneming van de door de raad aangebrachte wijzigingen wordt het vastgestelde bestemmingsplan wederom zes weken ter inzage gelegd (aanvang beroepstermijn). Belanghebbenden die een zienswijze bij de gemeenteraad hebben ingediend kunnen beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Daarnaast kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen wijzigingen die de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan heeft aangebracht.

1.7 Leeswijzer plantoelichting

Hoofdstuk 2 gaat in op de bestaande ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied. Door eerst in te gaan op de ontstaansgeschiedenis van het gebied wordt de huidige verschijningsvorm voor een belangrijk deel verklaard. In dit hoofdstuk zal verder aandacht besteed worden aan de toekomstige situatie door in te gaan op het stedenbouwkundige plan (SDO++). Dit is echter nog niet gereed. Zodra de gemeenteraad heeft ingestemd met dit stedenbouwkundig plan kan het in dit hoofdstuk verwerkt worden.

In hoofdstuk 3 passeren de voor het plangebied relevante beleidsdocumenten de revue.

Hoofdstuk 4 bevat een inventarisatie van de verschillende milieu- en omgevingsaspecten en de resultaten van de verschillende onderzoeken. Het gaat hierbij om alle zaken die kunnen leiden tot ruimtelijke beperkingen. Het uitvoeren van onderzoeken en het maken van analyses van het plangebied is wettelijk verplicht overeenkomstig artikel 3.1.6 Bro.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridische aspecten waarbij een toelichting wordt gegeven op de planregels. Per artikel wordt uitleg gegeven waar het artikel voor dient en wat het regelt. Ook is in dit hoofdstuk uitleg over de verbeelding gegeven.

In hoofdstuk 6 wordt de uitvoerbaarheid van het plan behandeld. Daarbij gaat het zowel om de financiële uitvoerbaarheid als om de maatschappelijke haalbaarheid, die blijkt uit de ingediende overlegreacties en de beantwoording daarvan. Dit hoofdstuk zal in het vervolg van het bestemmingsplanproces pas kunnen worden ingevuld.

Hoofdstuk 2 PLANBESCHRIJVING

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de totstandkoming van de 1e fase van de ontwikkeling van Schalkstad. Eerst wordt de huidige situatie beschreven, door in te gaan op de functionele en de ruimtelijke structuur van het gebied. Vervolgens wordt toegelicht hoe vanuit de vastgestelde plankaders tot de 1e fase van de ontwikkeling is gekomen. Deze kaders zijn achtereenvolgens: structuurvisie, masterplan, bouwplan en tot slot bestemmingsplan.

2.2 Huidige situatie

2.2.1 Functionele structuur

Stadsdeel Schalkwijk is hét grote uitbreidingsgebied van Haarlem uit de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw. Schalkwijk heeft inmiddels zo'n 35.000 inwoners. Hoewel dit vroegere veenweidegebied vrij geïsoleerd lag ten opzichte van de stad, bood het door zijn open karakter en omvang voldoende mogelijkheden om woningen te bouwen. Ook de bijbehorende voorzieningen werden gerealiseerd, zoals wegen, groenvoorzieningen en uiteraard het winkelcentrum. Op dat winkelcentrum wordt hieronder vooral ingezoomd. Kenmerkend voor de huidige structuur van stadsdeel Schalkwijk is de functionele scheiding. Hieronder komen de verschillende functies van het gebied aan bod. Binnen deze huidige functionele structuur wordt de 1e fase van de ontwikkeling van Schalkstad ingepast.

Commerciële voorzieningen

Het overwegend overdekte winkelcentrum Schalkstad kent circa 25.000 m^2 verkoopvloeroppervlak (v.v.o.) aan winkelruimte. Meer dan 125 verschillende winkels zorgen voor een ruim aanbod van producten in de sectoren food (ongeveer 5.000 m^2) en non-food (ongeveer 20.000 m^2).

Schalkstad heeft met name een verzorgende functie voor het zuidelijk deel van Haarlem, maar op basis van het winkelaanbod vervult dit detailhandelscluster ook een belangrijke rol voor kleinere kernen in de omgeving van Haarlem. Hiermee is het stadsdeelcentrum bovenlokaal verzorgend.

Het winkelcentrum kent als grootschalige winkels - dat wil zeggen winkels met een verkoopvloeroppervlak van 1.500 m^2 en groter - in de non-food sector een V&D, Hema en C&A. In de food sector bevinden zich twee supermarkten met een oppervlak groter dan 1.500 m^2, te weten een Albert Heijn en een Dekamarkt.

Behalve winkels komen ook aan detailhandel gerelateerde en ondergeschikte functies voor, zoals daghoreca in de vorm van bijvoorbeeld een lunchroom, snackbar of restaurant. Overige commerciële functies in het gebied betreffen zaken in dienstverlening zoals bankfilialen, reisbureaus, een zelfstandig kantoorgebouw aan de Ceylonpoort en autowasstraat Jordan Carwash aan de Costa Del Sol.

Bij Schalkstad komt ook ambulante handel voor. Wekelijks is er een dagmarkt

op het Californiëplein en nabij de entree aan het Floridaplein is er een standplaats voor een kraam.

Kantoren

In de toren aan de Ceylonpoort (voormalig VNU-gebouw) zijn enkele kleine kantoren van bedrijven gevestigd. Het kantoorgebouw huisvestte tot begin 2013 tijdelijk ook onderdelen van de Provincie Noord-Holland. Verder zijn er verspreid door het winkelgebied enkele bankfilialen.

Maatschappelijke voorzieningen

Aan de zuidzijde van het gebied bevinden zich enkele maatschappelijke voorzieningen. Het gaat hierbij om bibliotheek Schalkwijk aan het Fie Carelsenplein, een politiebureau aan de Costa Del Sol en een vestiging van Loket Haarlem voor welzijn en maatschappelijke dienstverlening aan het Rivièraplein. Deze voorzieningen vervullen een functie voor het gehele stadsdeel Schalkwijk.

Wonen

In het gebied van het winkelcentrum komt wonen slechts in beperkte mate voor. Wel zijn er hoogbouwflats aan de Costa Del Sol en de Briandlaan. Deze zijn in het bezit van een corporatie. Ook zijn er wooneenheden boven bibliotheek Schalkwijk aan het Fie Carelsenplein. Rondom het winkelcentrum liggen de vier woonwijken: Molenwijk, Europawijk, Meerwijk en Boerhaavewijk.

Recreatie

Aan de zuidzijde van het plangebied bevindt zich aan het Fie Carelsenplein een sporthal, de Spaarnehal. Aan de westzijde van deze sporthal kan in de openbare ruimte gebasketbald worden. Aan het Californiëplein is een fitnesscentrum Jordan Sports gevestigd.

Openbaar vervoer

R-Net (voorheen: Zuid-tangent) heeft als regionale snelbusverbinding een flinke impuls gegeven aan het openbaar vervoer in Schalkwijk. R-Net rijdt van Haarlem Centrum naar Hoofddorp, Schiphol en via Amstelveen naar Amsterdam-Zuidoost en vice versa. In Schalkwijk rijdt R-Net via de Aziëweg en de Europaweg. Op de Aziëweg en de Europaweg heeft het tracé van R-Net een eigen busbaan. Wel maken andere buslijnen gebruik van de vrije busbaan. Eén van de haltes van deze snelbus bevindt zich aan de Aziëweg ten noorden van het winkelcentrum Schalkwijk.

In Schalkwijk wordt dit netwerk verder aangevuld met bussen die hun route beginnen en eindigen bij de halte Schalkwijk-Centrum van R-Net. Op deze manier ontstaat een overstapmogelijkheid tussen twee typen openbaar vervoer. Om ook een overstap tussen de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren bevinden zich in de nabijheid van halte Schalkwijk-Centrum en het busstation verschillende stallingsboxen voor fietsen.

2.2.2 Ruimtelijke structuur

Verkeersstructuur

De wegenstructuur in het stadsdeel bestaat uit een hiërarchische

verkeersstructuur: stadsdeelontsluiting, wijkontsluiting en verkeersluwe gebieden. In Schalkwijk vormen de noord-zuid gerichte Europaweg en Amerikaweg de hoofdassen in de wegenstructuur. Deze wegen verwerken het doorgaande verkeer en vormen de primaire ontsluiting van het stadsdeel en zijn dus van groot belang voor de bereikbaarheid van Schalkstad. Het plangebied is op deze manier goed ontsloten voor het gemotoriseerd verkeer.

Voor de ontsluiting van Schalkstad voor gemotoriseerd verkeer zijn ook de Aziëweg en Briandlaan van groot belang. Via de Briandlaan kan het autoverkeer zowel het centraal in Schalkstad gelegen parkeerterrein aan het Californiëplein bereiken, als de aan het Floridaplein gelegen parkeergarage. De Aziëweg zorgt eveneens voor ontsluiting van deze parkeergarage, maar ontsluit ook het langs deze weg gelegen kantoorgebouwen. Aan de zuidwestzijde wordt het winkelgebied ontsloten via de Europaweg en de Costa Del Sol.

Het fietsnetwerk rondom Schalkstad valt samen met de routes voor de auto. Centraal in het plangebied bevindt zich nabij één van de entrees van het winkelcentrum, een bewaakte fietsenstalling.

Parkeren

Rond het winkelcentrum Schalkwijk zijn grote parkeervoorzieningen aanwezig met in totaal 1.532 parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen zijn als volgt verdeeld:

- parkeergarage aan de noordkant (Floridaplein) met 592 parkeerplaatsen;
- parkeerterrein middengebied (Californiëplein) met 612 parkeerplaatsen;
- parkeerterrein westkant (Andalusië) met 106 parkeerplaatsen.

Verder is er een aantal losse parkeerplaatsen: Rivièraplein 55, Ceylonpoort 30, Haverkortplein 15, expeditieterreinen 110, losse plaatsen 12.

Bebouwingsstructuur

De bebouwing van Schalkstad bestaat uit meerdere bouwdelen, maar het overdekte winkelcentrum is zowel qua gebruik als qua bouwmassa dominant in het gebied.

Het overdekte winkelcentrum bestaat uit een langgerekte noord-zuid georiënteerde bebouwing, gelegen aan de Rivièradreef. Deze noord-zuid bebouwing is qua bebouwingsstructuur in het midden aangevuld met een oost-west strook, gelegen aan de Nicepassage. De kruising hiervan ligt op het centrale plein in het midden van het winkelcentrum (zie foto?). Verder is de bebouwingsstructuur met een tweede oost-west strook aangevuld aan de noordzijde. Deze bebouwingsstrook ligt aan weerszijde van de Mentonpassage. Al de bebouwing van het overdekte winkelcentrum omvat twee lagen.

Verder vormt de parkeergarage aan de Tunispassage aan de noordoostkant van het winkelcentrum een solitair gelegen element. Ook zijn er aan de zuidzijde van het overdekte winkelcentrum nog een aantal losse gebouwen aanwezig. Deze liggen aan het Rivièraplein, de Costa del Sol en aan de zuidzijde van het Californiëplein.

Groen

Kenmerkend voor de openbare ruimte in het stadsdeel Schalkwijk is de grote hoeveelheid groen. De ruim bemeten afstand tussen de bebouwing draagt daar

aan bij. Tot de hoofdgroenstructuur van Schalkwijk behoren onder andere de groenstroken langs watergangen, bijvoorbeeld de Europavaart. Eveneens tot de hoofdgroenstructuur behoren de noord-zuidgerichte groenstroken aan weerszijden van de Amerikavaart en de Sallandvaart.

Het groen langs de hoofdwegen is over het algemeen weinig uitgesproken. De inrichting van de wegen is gericht op een snelle afwikkeling van het autoverkeer en bijvoorbeeld niet op de wijze waarop fietsers en voetgangers de openbare ruimte beleven. Groenbeplanting is vaak gebruikt om de hoofdwegen aan het zicht vanuit de woonbuurten te onttrekken. Daarbij komt nog dat bij de aanleg van Schalkwijk de verkeersstromen en de aan de weg gelegen bebouwing van elkaar zijn losgetrokken. De entrees van de gebouwen liggen niet aan de hoofdweg. Gevolg hiervan is dat de aan de weg gelegen bebouwing weinig contact heeft met het maaiveld. Consequentie van een dergelijke opzet is dat het toezicht op de openbare ruimte (de langs de wegen gesitueerde fiets- en wandelpaden) beperkt is. Dit levert een anonieme omgeving op met een beperkte belevingswaarde.

Oppervlaktewater

Aan de rand van het winkelgebied ligt een belangrijk stuk van de Amerikavaart, begeleid door groenstroken. Met de rij volwassen essenbomen langs de Briandlaan markeert de vaart een zeer herkenbare route door het stadsdeel. Net ten noorden van het plangebied is er een knik in de watergang. Dat is bij de aanleg van het stadsdeel bewust ontworpen om de totale noord-zuid-lengte niet tot een onafzienbaar en daardoor saai element te maken. Bovendien is de knik een herinnering aan de oorspronkelijk Zomervaart in de vroegere Schalkwijkerpolder, die ook van zo'n knik was voorzien.

Aan de noord-, oost-, en zuidzijde van het winkelcentrum bevinden zich watergangen. Aan de zuidzijde liggen de Europavaart en de Sallandvaart (ook wel Meerwijkvaart genoemd), die vervolgens in directe verbinding staan met de aan de oost-, en noordzijde gelegen Amerikavaart. Alle watergangen maken deel uit van de hoofdwaterstructuur van Schalkwijk en behoren tot het regionale boezemstelsel van het hoogheemraadschap van Rijnland.

De Amerikavaart, de Europavaart en de Sallandvaart zorgen voor de ontwatering en afwatering van het bebouwde gebied van Schalkwijk. De Sallandvaart wordt daarnaast in beperkte mate benut voor de kleine recreatievaart.

2.3 Van plankaders naar bouwplannen

In deze paragraaf komen achtereenvolgens aan bod: de structuurvisie Schalkstad 2025, het aangepaste stedenbouwkundig plan (SDO++) en de vertaling van deze plannen naar het bestemmingsplan 1e fase ontwikkeling Schalkstad. Ook wordt een doorkijk gegeven naar de volgende stappen in het proces: de tender en de uitwerking van bouwplannen.

Structuurvisie Schalkstad 2025

De structuurvisie Schalkstad 2025 is vastgesteld door de gemeenteraad op 11 april 2013. De structuurvisie vormt het planologische kader dat de hoofdlijnen van de beoogde ontwikkeling schetst. Belangrijke uitgangspunten zijn

functiemenging en de stedenbouwkundige gridstructuur. Dit moet leiden tot aantrekkelijke randen en een goede aansluiting op de omgeving. De structuurvisie komt verder aan bod in paragraaf 3.2.1.

Stedenbouwkundig plan (SDO++)

Het stedenbouwkundig plan (SDO++) is op het moment van schrijven van dit bestemmingsplan nog niet afgerond. De bouwstenen die wel reeds beschikbaar waren, zijn verwerkt op de verbeelding en in de planregels. Het stedenbouwkundig plan (SDO++) wordt aan de gemeenteraad voorgelegd ter besluitvorming. In de volgende fase van het bestemmingsplan zal het door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundig plan (SDO++) worden verwerkt. Dan kan ook paragraaf 2.4 worden ingevuld die dieper in zal gaan op het stedenbouwkundig plan en de beoogde toekomstige situatie.

Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan vormt de planologisch-juridische vertaling van het stedenbouwkundig plan (SDO++) op basis waarvan toekomstige omgevingsvergunningen voor het bouwen verleend kunnen worden. Een uitgebreide uitleg van de opzet van het bestemmingsplanregeling is terug te vinden in hoofdstuk 6.

Locaties

Voor het gedeelte van het plangebied dat aan de Europaweg geldt dat hier sprake zal zijn van gedeeltelijke sloop en nieuwbouw, hetgeen niet in het geldende planologische kader / bestemmingsplan past. Daarom is hier een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk.

Voor het gedeelte van het plangebied ter plaatse van de Mentonpassage geldt dat dit deel qua bebouwing niet verandert. Hier zal alleen een functie worden wegbestemd. Dat is de functie supermarkt die in het verleden aan een aantal percelen aan de Mentonpassage is toegekend, maar met de nieuwe plannen niet meer wenselijk is.

Het gedeelte van het plangebied ter plaatse van de Nicepassage zal deels sloop/nieuwbouw, waardoor hier een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk is.

Het gedeelte van het plangebied ter plaatse van het Florida- en Californiëplein zal uitsluitend nieuwbouw bevatten, waardoor hier ook een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk is.

Pre-concept-fase

Er is in dit geval gekozen voor een pre-concept bestemmingsplan, waarin de beschikbare informatie is vastgelegd en waaraan in de vervolgfases nog diverse aanvullingen gedaan moeten worden. Op deze manier is voor iedereen helder wat reeds aan onderzoeken is uitgevoerd en welke richting de bestemmingsplanregeling op gaat.

Het pre-concept bestemmingsplan wordt gelijktijdig met het SDO++ aan de gemeenteraad voorgelegd. Het pre-concept bestemmingsplan wordt nu echter slechts ter informatie aangeboden aan de raad. Het ontwerp bestemmingsplan zal na de zienswijzenperiode ter vaststelling aan de gemeenteraad worden aangeboden.

Tender (aanbestedingsprocedure)

Als de gemeenteraad het stedenbouwkundig plan (SDO++) vaststelt, kan de volgende fase van het project starten. Dat is de tender of aanbesteding. Op dit moment is de precieze vormgeving hiervan nog niet bekend. Het idee is om het stedenbouwkundig plan en het pre-concept bestemmingsplan als randvoorwaarden mee te geven. Projectontwikkelaars, aannemingsbedrijven en bouwbedrijven kunnen dan voorstellen doen voor bouwplannen. Gunningscriteria en/of wegingsfactoren moeten nog worden opgesteld. De projectmaatschappij Schalkstad zal dit in de komende periode verder uitwerken.

Bouwplannen

De winnaar van de tender kan zijn bouwplan gaan realiseren. Dit betekent: een verder uitwerking van de bouwplannen, (omgevings)vergunningaanvragen en de feitelijke bouw plus oplevering.

2.4 Stedenbouwkundig plan (SDO++)

Het stedenbouwkundig plan (SDO++) is op het moment van schrijven van dit bestemmingsplan nog niet afgerond. De bouwstenen die wel reeds beschikbaar waren, zijn verwerkt op de verbeelding en in de planregels. Dit betreft hoofdzakelijk de rooilijnen en bouwhoogtes.

Een tussentijdse versie van een deeluitwerking van het stedenbouwkundig plan, zoals is besproken in de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) op 6 mei 2014 is opgenomen in bijlage 3. Deze deeluitwerking geeft een eerste impressie van wat er in het plangebied wordt voorgesteld. Meer informatie dan dit is er op het moment van het schrijven van dit bestemmingsplan nog niet beschikbaar.

In de volgende fase van het bestemmingsplan zal het door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundig plan (SDO++) worden verwerkt. Dan kan ook deze paragraaf verder worden ingevuld.

P.M.

Hoofdstuk 3 BELEIDSKADER

3.1 Rijks en provinciaal ruimtelijk beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte werkt het Rijk aan een excellent internationaal vestigingsklimaat, dat ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor middellange termijn (2028). De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen. Het verstedelijkingsbeleid laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten en daarom zijn de regelingen van het bestemmingsplan 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling' in lijn het ruimtelijk beleid van het Rijk.

Structuurvisie Noord-Holland 2040

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 geeft de ruimtelijke ambities weer van de Provincie Noord-Holland. De provincie heeft drie hoofdbelangen: ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid.

Bestaande stedelijke woonmilieus dienen waar mogelijk verder te transformeren tot hoogstedelijke milieus. Bestaande werklocaties dienen waar mogelijk verder te intensiveren en te herstructureren om nieuwe ontwikkelingen te accommoderen. De hoogstedelijke milieus kenmerken zich door functiemenging, hoogwaardige culturele voorzieningen en een goede bereikbaarheid. Een belangrijke drager voor de toeristische aantrekkelijkheid, leefbaarheid en economie van Noord-Hollandse steden is detailhandel. De hoofdwinkelstructuur dient daarom beschermd en versterkt te worden.

Het bestemmingsplan 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling' is in lijn het provinciale beleid, zoals vervat in de structuurvisie.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen. Het plangebied is in de verordening aangeduid als 'Bestaand Bebouwd Gebied'. Voor eventuele ontwikkelingen binnen bestaand bebouwd gebied gelden geen aanvullende provinciale eisen.

Dit bestemmingsplan 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling' past binnen de provinciale regels zoals verwoord in de verordening.

Provinciaal en regionaal detailhandelsbeleid

In 2009 heeft de provincie Noord-Holland een Detailhandels- en Leisurevisie vastgesteld. In deze visie is een versterking van de regionale afstemming van nieuwe winkelontwikkelingen opgenomen. Vastgelegd is dat bij nieuwe winkelontwikkelingen boven de 5.000 m^2 winkelvloeroppervlak (WVO) in winkelcentrumgebieden en nieuwe winkelontwikkelingen boven de 1.500 m2 wvo buiten de reguliere winkelcentra die niet passen in een bestemmingsplan een advies door de gemeente wordt ingewonnen van de Regionale Advies

Commissie (RAC) Detailhandel Provincie N-H Zuid en dit advies wordt voorgelegd aan de provincie Noord-Holland. Daarnaast is vastgelegd dat de RAC bij de advisering toetst aan actuele regionale detailhandelsvisies. Het advies van de RAC voor de herontwikkeling van Schalkstad is opgenomen in bijlage

Op regionaal niveau is in 2012 door het REO (Regionaal Economisch Overleg van de gemeentes in Zuid-Kennemerland) opdracht verstrekt aan adviesbureau WPM om de regionale detailhandelsvisie Zuid-Kennemerland uit 2006 te actualiseren. In augustus 2013 is de detailhandelsvisie Zuid-Kennemerland 2013-2020 in het REO vastgesteld. Hierin zijn de speerpunten van het regionale detailhandelsbeleid benoemd, nieuwe winkelplannen en de marktruimte in de regio Zuid-Kennemerland in beeld gebracht en is een beeld geschetst van de toekomstige hoofdwinkelstructuur van Zuid-Kennemerland. Op basis van de regionale visie kan de gemeentelijke detailhandelsvisie Haarlem Winkelstad 2002-2012 geactualiseerd worden.

3.2 Gemeentelijk beleid

3.2.1 Structuurvisie Schalkstad 2025

Sinds de ontwikkeling van het winkelcentrum Schalkwijk en ook sinds de laatste renovatie in de jaren '90 van de vorige eeuw zijn de wensen van bezoekers sterk veranderd. In functioneel opzicht zijn de eisen die gesteld worden aan het winkelen sterk toegenomen. Winkelformules veranderen en een grotere differentiatie is gewenst. Naast winkelen zijn gemak, vermaak en comfort belangrijke factoren geworden. Wil het winkelcentrum Schalkwijk de transformatie doormaken naar “Schalkstad, het kloppend hart van Schalkwijk”, dan zal een nieuwe combinatie gemaakt moeten worden van winkelen, wonen, werken en verblijven. Het is de bedoeling dat het winkelcentrum zo uitgroeit tot een multifunctioneel stadshart.

Waar het winkelcentrum traditioneel sterk is op het gebied van boodschappen, moet het winkelaanbod worden verbreed met een aanbod dat beter aansluit op de verschillende bezoekmotieven van winkelend publiek. Schalkstad biedt straks een compleet winkelaanbod voor de dagelijkse boodschappen, laagfrequente aankopen en recreatief winkelen. De aanwezige horeca en de meer recreatieve functies moeten hierop aansluiten. Hiermee ontstaat een comfortabele omgeving met een eigen sfeer, die een goed alternatief biedt voor de binnenstad, zonder daarmee in concurrentie te komen. Het nieuwe winkelcentrum moet zich ontwikkelen tot een ontmoetingsplaats, niet alleen ingegeven door het assortiment aan winkels, maar ook de ruimtelijke inrichting en de activiteiten die er plaatsvinden. Het moet daarmee meer een verblijfsgebied worden, in plaats van een functioneel koopcentrum. Het verbeteren van de uitstraling van de buitenkant speelt daarbij ook een rol.

Het winkelcentrum Schalkwijk trekt op dit moment met zijn huidige opzet, invulling en verschijningsvorm verschillende doelgroepen aan die voornamelijk afkomstig zijn uit de omliggende wijken. De ambitie om het gebied te veranderen in het stedelijk centrum van Schalkwijk en een drager te vormen voor het stadsdeel leidt ertoe dat uitbreiding van het winkelaanbod noodzakelijk is.

De Structuurvisie Schalkstad 2025 biedt een kader voor ontwikkeling. De structuurvisie bevat ook een uitvoeringsagenda, waarin aangegeven op welke wijze de beoogde ontwikkelingstrajecten tot realisatie kunnen komen. Daarbij wordt niet alleen uitgegaan van vergroting van het voorzieningenniveau en aanvulling met leisure, maar ook van woningbouw in Schalkstad door toevoeging van woningen.

Het bestemmingsplan 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling' is in lijn met het beleid uit de structuurvisie.

3.2.2 Nota Ruimtelijke kwaliteit

Met de nota Ruimtelijke Kwaliteit wil de gemeente zich uitspreken over de richting waarin de stad zich ontwikkelt. De nota Ruimtelijke Kwaliteit dient als ambitie- en referentiekader voor ruimtelijk beleid. Het belangrijkste doel daarbij is om de stad duurzamer te maken. Er zijn tien gouden regels geformuleerd die een prioriteit voor ruimtelijke ontwikkeling in Haarlem uitspreken.

In de nota is Schalkwijk aangegeven als 'stad in transformatie', waarbij de bebouwing van Schalkstad een centrumfunctie kent. In de Beoordelingskaders Ruimtelijke Kwaliteit geldt voor de (relatief jongere) stadsdelen, waar de stedelijke structuur een veranderingsproces meemaakt, zoals Schalkwijk, een 'transformatieregie'. De gemeente stuurt hier door middel van een apart op te stellen visie voor het gebied, waarin bestaande en nieuwe kwaliteiten van bebouwing en openbare ruimte in samenhang met de bredere context worden verbeeld en toetsbaar gemaakt. De structuurvisie Schalkstad 2025 kan als zo'n aparte visie worden gezien.

3.2.3 Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR)

Er wordt op het moment van schrijven van dit bestemmingsplan een structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) door de gemeente voorbereid. In dat kader is in juli 2012 een hoofdlijnennotitie uitgebracht.

In de hoofdlijnennotitie wordt het complexe speelveld verkend aan de hand van diverse thema's:

- de hoofdstructuur wordt bepaald door de 'lange lijnen'. Ze bieden continuïteit en herkenbaarheid;
- voor de bereikbaarheid en leefbaarheid wordt in de hoofdlijnennotitie ook het thema 'ringstructuur om de stad' behandeld;
- andere mobiliteitsthema's uit de hoofdlijnennotitie zijn: auto, openbaar vervoer en fiets;
- voor het thema groen wordt ingezet op een versterking van de beleving van het groen in Haarlem.

De belangrijkste discussiepunten vormen in de hoofdlijnennotitie zijn:

- toegankelijkheid en doorstroming;
- leefbaarheid;
- ongedeeld Haarlem;
- verbreding economische scope van Haarlem.

Een aantal van de bovengenoemde thema's heeft ook betrekking op het gebied van winkelcentrum Schalkstad.

De SOR doet met name uitspraken over de wegen die aan de randen van het plangebied liggen. De Amerikaweg en de Europaweg vormen lange lijnen in de stad welke zorgen voor herkenbaarheid van de stedelijke structuur en de dragers zijn van het stedelijk leven. Onzeker is nog in welke rol deze hoofdwegen gaan spelen in de ontsluitingsring van Haarlem. In de SOR wordt ingezet op een sterkere inzet op openbaar vervoer. In dit netwerk vormt Schalkstad, met al een bestaande HOV halte, een HOV knooppunt.

De SOR gaat uit van een ongedeeld Haarlem en zet in op het opkrikken van de kwaliteit van de openbare ruimte van het oostelijk stadsdeel naar het niveau van het deel van Haarlem ten westen van het Spaarne. Binnen dit oostelijk stadsdeel vormt Schalkstad het tweede centrum van Haarlem en wordt ingezet om de veelzijdigheid en de verblijfsfunctie van dit centrumgebied toe te laten nemen. Binnen de opgenomen bestemmingen voor de openbare ruimte is die beoogde veelzijdigheid en verblijfsfunctie mogelijk.

3.2.4 Haarlems verkeers- en vervoersplan

Het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan (HVVP) beschrijft het beleid op het gebied van verkeer en vervoer voor een periode van tien jaar. In het plan wordt een beschrijving gegeven van de hoofdstructuren voor het autoverkeer, openbaar vervoer en langzaam verkeer. Het HVVP heeft twee belangrijke doelstellingen: het vergroten van de leefbaarheid en het verbeteren van de bereikbaarheid. Dit betekent het aantrekkelijk maken van het gebruik van alternatieven voor de auto (fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer) in de stad te stimuleren en het autoverkeer in de wijken zoveel mogelijk terug te dringen.

Langzaam verkeer

Het HVVP gaat uit van het creëren van stadsleefgebieden, waarbij de rol van de auto geminimaliseerd wordt. De fiets moet voor verplaatsingen binnen Haarlem een groter aandeel krijgen en dat moet ertoe leiden dat de auto voor korte afstanden niet hoeft te worden gebruikt. Hiervoor zet het HVVP in op drie beleidspunten: verbetering van bestaande fietsroutes en voorzieningen, bij kruisingen voorrang geven aan fiets boven autoverkeer en uitbreiding van het fietsennet. Uitgangspunt voor voetgangers zijn goede oversteekvoorzieningen en vermindering van de wachttijden bij verkeerslichten, met extra aandacht voor kinderen, ouderen en gehandicapten. De Europaweg, Amerikaweg, Aziëweg, Briandlaan en Costa Del Sol zijn onderdeel van het fietsnetwerk.

Openbaar vervoer

Het HVVP gaat uit van verbetering van de bereikbaarheid door versterking van het regionale openbaar vervoernetwerk, een snellere doorstroming van bussen, het waar nodig faciliteren van de bus in wijken, en behoud van de goede multimodale regionale bereikbaarheid (per fiets, openbaar vervoer en auto).

De regionale en stedelijke bereikbaarheid van het plangebied met openbaar vervoer is goed met de halte Schalkwijk Centrum voor de deur. Er is een goed buslijnennet voornamelijk over de grotere ontsluitingswegen. Het tracé van

R-Net is nog als Zuidtangent aangegeven als stamlijn. De Briandlaan is aangegeven als bustracé voor ontsluitende lijnen.

Autoverkeer

Het plangebied is via de Amerikaweg aangesloten op Schipholweg, een van de belangrijkste invalswegen van Haarlem. Het autoverkeer wordt via ontsluitingswegen zo direct mogelijk vanuit de verblijfsgebieden naar de randen van het gebied geleid. Dit houdt in dat het verkeer zo snel mogelijk uit de 30 km/u-gebieden richting de 50 km/u wegen wordt geleid. Doorgaand verkeer zal zoveel mogelijk langs de rand van de stad worden afgewikkeld.

De Europaweg is als gebiedsontsluitingsweg type A aangemerkt (50 km/u-weg). De route Amerikaweg - Aziëweg - Briandlaan is als gebiedsontsluitingswegen type B gekenmerkt (50 km/u-weg).

3.2.5 Detailhandelsnota Haarlem winkelstad 2002-2012

Haarlem is de afgelopen jaren een paar keer verkozen tot de beste winkelstad van Nederland. Tegenover dit positieve beeld staat echter dat het aantal bezoekers daalt. Het beleid van de gemeente heeft tot doel deze positie te verstevigen en hieraan bekendheid te geven binnen en buiten de regio. Daarnaast wil de gemeente het fijnmazige netwerk van winkels handhaven, zodat iedere Haarlemmer binnen een redelijke afstand van zijn woning de dagelijkse boodschappen kan doen. Voor supermarkten is het gemeentelijk beleid erop gericht deze zoveel mogelijk te realiseren in de nabijheid van bestaande winkelcentra. Het winkelcentrum Schalkwijk wordt opgewaardeerd tot een multifunctioneel centrum. Bij het winkelcentrum komen woningen, diverse maatschappelijke voorzieningen, horeca, grootschalige detailhandel en leisure-activiteiten.

Het beleid in de detailhandelsnota voor het stadsdeelcentrum van Schalkwijk is:

1. Bij de uitbreiding van winkelcentrum Schalkwijk met 10.000 m^2 wordt gestreefd naar vestigingen die qua branchering aanvullend zijn op het huidige aanbod.
2. Door invoering van betaald parkeren blijven de parkeerplaatsen in het winkelcentrum Schalkwijk beschikbaar voor de klanten van het winkelcentrum ook na realisering van de OV-halte Schalkwijk Centrum.

Om versnippering en ongewenste verkeerssituaties tegen te gaan is het noodzakelijk om gelijkmatig over de stad verdeeld een aantal locaties aan te wijzen die ruimte kunnen bieden aan grootschalige detailhandel. Bereikbaarheid en goede parkeerfaciliteiten zijn voor de locatiekeuze belangrijke aspecten. Schalkstad wordt als Stadshart Schalkwijk als een van de zes locaties aangemerkt waar beperkte uitbreiding van de grootschalige detailhandel wordt toegestaan. In aansluiting op het terughoudende beleid van Stadsregio Amsterdam kan geen sprake zijn van een grootschalige detailhandelsconcentratie binnen Schalkwijk. Wel is er voldoende ruimte in Haarlem om op kleine schaal volumineuze artikelen te verkopen. gestreefd wordt naar een uitbreiding van het verkoopoppervlak met 20.000 $m^{2.}$ Dit is een toevoeging van ongeveer 10%. Het stadshart Schalkwijk kan de locatie worden voor zaken die in de binnenstad geen plek kunnen vinden of die de

huisvestingslasten te hoog vinden.

Ten aanzien van de ambulante handel (markten en individuele standplaatsen) wordt geconstateerd dat deze van belang zijn voor de levendigheid in de stad. Een markt, gevestigde detailhandel en horeca kunnen van elkaars aantrekkingskracht en nabijheid profiteren. Bij de uitgifte van individuele standplaatsen voert de gemeente wel een terughoudend beleid om de concurrentie met reguliere winkels tegen te gaan.

Het bestemmingsplan 1e fase ontwikkeling Schalkstad maakt de eerste ontwikkelingen van het project Schalkstad mogelijk. De beoogde ontwikkelingen passen binnen het detailhandelsbeleid.

3.2.6 Actualisering gemeentelijk detailhandelsbeleid

Zoals beschreven in paragraaf 3.1 is op regionaal niveau in augustus 2013 is de detailhandelsvisie Zuid-Kennemerland 2013-2020 in het REO vastgesteld. Op basis hiervan zal de gemeentelijke detailhandelsvisie Haarlem Winkelstad 2002-2012 de komende periode geactualiseerd worden.

3.2.7 Haarlem Maatschappelijk op de Kaart

De nota Haarlem Maatschappelijk op de Kaart geeft inzicht in de ontwikkeling van het aanbod en de spreiding van de sociaal maatschappelijke voorzieningen. Ook geeft het aanbevelingen voor nieuwe vormen van gecombineerd gebruik en voor locatiekeuzes op het gebied van welzijn, onderwijs, zorg, cultuur en sport.

De opgave voor Schalkwijk ligt in de eerste plaats in het vernieuwen van de woonzorginfrastructuur. Tot 2020 neemt de groep 75-plussers in heel Schalkwijk met bijna 500 personen toe op een totaal van nu van ruim 2.800. Zorggerelateerde voorzieningen zullen op deze vergrijzing moeten inspelen. Ingezet wordt op de realisatie van kleinschalige woonzorgvoorzieningen (verzorgd respectievelijk beschermd wonen). Deze voorzieningen worden beter gespreid over de wijken. Tegelijkertijd kan daarmee de grootschalige intramurale capaciteit gemoderniseerd en verminderd worden. Normatief gezien is er in Schalkwijk buiten de bestaande eerstelijns gezondheidscentra aan de Briandlaan en Frieslandlaan nog ruimte voor een gezondheidscentrum.

In Schalkstad is ruimte gereserveerd voor een clustering van functies op het gebied van cultuur en educatie, zo mogelijk in combinatie met bibliotheek, CCVT, oefenruimten en Teylercollege. Wensen en kansen liggen er voor een nieuw Centrum voor Cultuureducatie en Vrije Tijd.

3.2.8 Recreatienota Haarlem

In de Recreatienota Haarlem staat winkelcentrum Schalkwijk genoemd als Recreatief Concentratie Gebied (RCG). De hoofdfunctie van dit gebied is winkelen. ook zijn er horeca en sportieve recreatie aanwezig. Door de regiofunctie kan het bestempeld worden als grootstedelijk RCG.

Er zijn kansen voor de ontwikkeling van een multifunctioneel centrum met sociaal culturele voorzieningen en horeca en voor een plein met terrassen. Ook de verdere ontwikkeling van R-Net (voorheen: de zuidtangent) en fietsroutes worden als kansen benoemd.

Over Schalkwijk wordt opgemerkt dat de recreatieve cirkel rondom Schalkwijk onder druk staat. Van belang is dat de recreatieve verbindingen en voorzieningen (op het gebied van fietsen, wandelen, waterrecreatie en ruiterpaden) niet alleen binnen Schalkwijk, maar ook met de andere recreatieve concentratiegebieden goed en aantrekkelijk moeten zijn.

3.2.9 Woonvisie Haarlem 2012-2016

Haarlem kiest in de Woonvisie Haarlem 2012-2016 voor behoud en versterking van de aantrekkelijkheid van Haarlem als kwalitatief 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 doelstellingen. Haarlem is onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam. In dat verband zijn afspraken gemaakt over de regionale woningbouwopgave in het Regionaal Actieprogramma Wonen Zuid-Kennemerland/ IJmond. Hieraan zal Haarlem ook moeten bijdragen. Het gaat om verduurzaming van deze voorraad en van de openbare ruimte, leefbaarheid en mobiliteit. Een kleinschaliger, meer organische aanpak past hierbij, met stapsgewijze, flexibele verbeteringen in plaats van grote masterplannen. De toekomstplannen voor Schalkstad omvatten een uitbreiding van de woningvoorraad.

Het bestemmingsplan 1e fase ontwikkeling Schalkstad maakt de eerste ontwikkelingen van het project Schalkstad mogelijk. De beoogde ontwikkelingen passen binnen het beleid uit de woonvisie.

3.2.10 Milieuzoneringsbeleid

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming van de woon- en leefkwaliteit. Bij milieugevoelige functies gaat het om woningen, scholen of ziekenhuizen. Milieubelastende functies zijn veelal bedrijven, industrie e.d. Milieuzonering biedt anderzijds ook zekerheid aan bedrijven dat er voldoende uitbreidings- en milieuruimte is in een bepaald gebied om op een gezonde manier te kunnen ondernemen.

Categorisering in het plangebied

Het grondgebied van Haarlem is in het milieuzoneringsbeleid (vastgesteld in 2002 en 2008) ingedeeld in gebieden of zones. Het plangebied 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling' valt volgens dit beleid in de gebiedstypering 'stedelijke centra'. Hier zijn activiteiten tot en met milieucategorie C toegestaan.

Categorie A activiteiten of bedrijven gaan in het algemeen gesproken het best samen met woningen. Denk daarbij aan reguliere detailhandel of een administratiekantoor. Wonen en categorie A activiteiten zijn in hetzelfde gebouw mogelijk zonder specifieke voorwaarden. Categorie B activiteiten passen ook goed in een woonomgeving, maar hier is een bouwkundige scheiding noodzakelijk om hinder over en weer te voorkomen. Categorie C activiteiten of bedrijven tenslotte gaan gepaard met wat meer hinder voor de omgeving, waardoor deze weliswaar samen kunnen gaan met woningen, maar dan uitsluitend indien ze bouwkundig gescheiden zijn ofwel elk in hun eigen gebouw

plaatsvinden.

De in de planregels toegestane functies binnen de bestemming Centrum-1 passen binnen de maximaal toegestane milieucategorie C, aangezien detailhandel, supermarkten, kleinschalige horeca en kantoren allen als categorie A te boek staat. Daarmee wordt voldaan aan het milieuzoneringsbeleid.

3.2.11 Groenbeleidsplan

Het beleid op het gebied van groen en ecologie is terug te vinden in tal van regelingen en richtlijnen op Europees, landelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau, zoals: de Flora- en faunawet, de Vogel- en Habitatrichtlijn, Natuurbeschermingswet 1998, Natura 2000-gebieden, het Nationaal Milieubeleidsplan 4, Structuurschema Groene Ruimte 2 'natuur voor mensen, mensen voor natuur', het Beleidsplan Natuur en Landschap, de gemeentelijke Bomenverordening en het Haarlemse Ecologisch beleidsplan (2013).

Het gemeentelijke Groenstructuurplan (1991) is erop gericht de groenstructuur vast te leggen en te versterken. De hoofdgroenstructuur is tevens vastgelegd in het Structuurplan Haarlem 2020. Doelstelling is zowel versterking van groen met ecologische waarde als van groen met stedelijke waarde. Dit is vooral ten zuiden van het plangebied te vinden in het stadsparkje. Verder is ook de hoofdbomenstructuur op de kaart aangegeven. Deze ligt aan de rand van het bestemmingsplangebied langs de Briandlaan/Amerikavaart en Europaweg.

Bomen vormen een belangrijk tegenwicht voor de verstening van onze leefomgeving. Het Bomenbeleidsplan 2009-2019 (2010) geeft de visie van de gemeente Haarlem op bomen en schept samenhang in de uitvoering van het bomenbeleid. Uitgangspunt voor de bomenstructuur is de verdere uitbouw en verbetering van het Haarlemse bomenbestand.

Alle gemeentelijke monumentale bomen zijn geïnventariseerd en op de Haarlemse Monumentale Bomenlijst (2009) geplaatst. Het betreft bomen van minimaal 80 jaar. De bomen zijn beeldbepalend en/of hebben een cultuurhistorische waarde (herdenkingsbomen, markeringsbomen, kruis/kapelbomen, bijzondere snoeivormen) en/of natuurwaarde (er leven zeldzame planten of dieren in) en de minimale levensverwachting is 10 jaar. Vanwege de waarden van monumentale bomen zal in beginsel geen omgevingsvergunning voor het kappen worden verleend, tenzij sprake is van een ernstige bedreiging van de openbare veiligheid, noodtoestand of bijzondere situatie (zie artikel 5.1 Bomenverordening Haarlem).

Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt via de verplichte groentoets zorgvuldig met monumentale bomen omgegaan. In dit bestemmingsplan is geen regeling voor het behoud van (monumentale) bomen opgenomen, aangezien de bescherming via de Bomenverordening afdoende geregeld is. In het volgende hoofdstuk komt het uitgevoerde onderzoek naar groen en bomen nader aan bod.

3.2.12 Bomenbeleidsplan 2009-2019

Het Bomenbeleidsplan 2009-2019 geeft de visie van de gemeente Haarlem op bomen en schept samenhang in de uitvoering van het bomenbeleid. Doel is te komen tot een gezond, veilig en goed onderhouden bomenbestand. Met het bomenbeleidsplan zijn de hoofdbomenstructuur en de monumentale bomenlijst vastgesteld.

Gezien de tekorten aan stedelijk groen - gerelateerd aan het landelijke gemiddelde - dient hoge prioriteit te worden gegeven aan uitbreiding enerzijds en instandhouding anderzijds van het groenareaal. Uitgangspunten voor de bomenstructuur zijn het maken van een samenhangend structuurbeeld als toetsingskader en als streefbeeld voor een verdere uitbouw en verbetering van het Haarlemse bomenbestand.

De bomen langs de Europaweg, Amerikaweg, Aziëweg en de Briandlaan maken deel uit van de hoofdbomenstructuur op stadsniveau. Dit zijn lijnen die ruimtelijk en functioneel van belang zijn. Gelet op bovenstaande doelstelling is het van belang deze groenstructuur te behouden.

3.2.13 Archeologie

De uitgangspunten voor gemeentelijke beslissingen over archeologie zijn vastgelegd in de beleidsnota archeologie. De archeologische verwachtingen die voor het Haarlems grondgebied gelden zijn vertaald naar de Archeologische Beleidskaart Haarlem (ABH). Deze kaart geeft aan in welke gebieden bodemverstorende activiteiten van een bepaalde omvang vergunningplichtig zijn. Het plangebied valt volgens de ABH in categorie 4, wat inhoudt dat bodemverstorende activiteiten van meer dan 2.500 m^2 en dieper dan 30 cm -maaiveld archeologisch onderzocht moeten worden. Bij uitvoering van het gemeentelijk beleid dient tevens rekening gehouden te worden met beschermingsmaatregelen vanuit het Rijk. Gezien de normoppervlakte van 2.500 m^2 is een archeologisch onderzoek uitgevoerd dat in hoofdstuk 4 wordt toegelicht.

Hoofdstuk 4 MILIEU-EN OMGEVINGSASPECTEN

Dit hoofdstuk bevat een inventarisatie van de verschillende milieu- en omgevingsaspecten, alsmede resultaten van de verschillende milieuonderzoeken. Daarbij komen aspecten aan de orde zoals geluid, lucht- en bodemkwaliteit, natuurwaarden en externe veiligheid. Het gaat hier om zaken die kunnen leiden tot ruimtelijke beperkingen in het plangebied. In de bijlagen zijn de uitgevoerde onderzoeken voor opgenomen.

4.1 Verkeer, geluid en luchtkwaliteit

De onderwerpen verkeer, geluid en luchtkwaliteit hangen sterk met elkaar samen. Daarom is ervoor gekozen om deze onderwerpen bij dit project gezamenlijk te onderzoeken. In dat kader heeft adviesbureau GoudappelCoffeng twee notities opgesteld, die de basis hebben gevormd voor deze paragrafen over verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Het betreft de notitie "Resultaten verkeer en milieu Schalkstad" d.d. 21 maart 2014 en de notitie "Afweging varianten ontsluiting Schalkstad " d.d. 7 mei 2014, die een aanvulling vormt op de eerste notitie.

In de eerste notitie van 21 maart 2014 is geconstateerd dat er door de nieuwbouwplannen van de 1e fase van de herontwikkeling van het winkelcentrum meer verkeer van/naar Schalkstad zal rijden. GoudappelCoffeng heeft in deze notitie onderzocht wat de effecten hiervan zijn op de verkeersbelasting, de geluidbelasting en de luchtkwaliteit. Daarbij zijn de huidige situatie 2014 bekeken, de situatie zonder herontwikkelingsplan in 2024 (autonoom 2024) en de situatie met herontwikkelingsplan van de 1e fase in 2024 (plan 2024).

De notities zijn opgenomen in bijlage 5 en 6.

4.1.1 Verkeer

Uit de eerste analyse op hoofdlijnen (zie eerste notitie d.d. 21 maart 2014 in bijlage 4) blijkt dat de grootste verkeerstoename, zowel absoluut als relatief, terug te vinden is op de verplaatste Floridabrug (locatie 5 in de notitie). In de plannen van de projectmaatschappij Schalkstad (het samenwerkingsverband tussen de Coöperatieve Vereniging van Eigenaren van het winkelcentrum en de gemeente Haarlem) werd aanvankelijk aangestuurd op een ontsluiting voor het merendeel van de parkeerplaatsen via deze brug. Hier zijn zowel de oude als de geplande nieuwe parkeergarage dichtbij gelegen. De herkenbaarheid voor bezoekers zou daarmee het grootst zijn. Echter, met de berekende toename van verkeer op dit punt is de verwachting dat de huidige vormgeving van het kruispunt niet meer zal voldoen. Uit een eerste indicatieve berekening van GoudappelCoffeng is namelijk gebleken dat de I/C-verhouding op 1,13 ligt. De I/C-verhouding zegt iets over de verhouding tussen de intensititeit van het verkeer op een bepaald weggedeelte en de capaciteit van dat weggedeelte. In de notitie geeft GoudappelCoffeng aan dat de grens bij 0,9 ligt. Een waarde boven de 0,9 geeft aan dat een kruispunt overbelast is. Dat betekent in de praktijk opstoppingen, files, langere wachttijden, en mede daardoor verkeersonveiligere situaties. GoudappelCoffeng stelt dat een rotonde nog enigszins een oplossend vermogen heeft, maar dat die ook direct al tegen zijn maximum capaciteit aan zit. Daarom wordt geadviseerd om een verkeersregelinstallatie te plaatsen of om op structuurniveau na te denken over een andere wijze van ontsluiting van de parkeergarages. Dit laatste is in de tweede notitie van 7 mei 2014 uitgewerkt.

In de tweede notitie zijn vijf varianten onderzocht, in aanvulling op de referentievariant uit de eerste notitie. De aan- en afvoerroutes naar de parkeergarages zijn in deze varianten veranderd om de effecten inzichtelijk te krijgen. Uit de berekeningen blijkt dat de vijf varianten qua verkeersafwikkeling op de Floridabrug mogelijk zijn met een voorrangsregeling (net als in de huidige situatie). Daarnaast is ook op de Briandlaan een lagere verhouding tussen de intensiteit van het verkeer en de capaciteit van het de weg te verwachten (I/C-verhouding) dan 0,8. Daarmee zijn de varianten voor deze punten haalbaar te noemen. In de aanbestedingsprocedure zullen de verkeersstromenkeuze en bijbehorende milieugevolgen nader uitgewerkt worden.

4.1.2 Geluid

Wettelijk kader wegverkeerslawaai

De regelgeving omtrent geluidshinder is vastgelegd in de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder schrijft voor dat bij gewijzigde situaties akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden. In voorliggend plan worden de volgende wijzigingen mogelijk gemaakt waarvoor akoestisch onderzoek noodzakelijk is. Het betreft:

- bestaande woningen binnen de geluidszone van wegen in reconstructie (Briandlaan, Aziëweg etc.);
- nieuwe woningen binnen de geluidszone van een bestaande/ gereconstrueerde weg (Briandlaan);

- gevolgen elders.

Onderzoek en toetsing aan de gestelde geluidsnormen dienen te worden uitgevoerd per geluidsbron (per weg). In de eerste notitie van maart 2014 is ingegaan op de algemene geluidszones en geluidscriteria die van toepassing zijn voor de verschillende wegen. Vervolgens is per onderzochte situatie ingegaan op de belangrijkste aspecten uit de Wet geluidhinder.

Bestaande woningen langs wegen in reconstructie: Briandlaan

Op basis van de toename van de verkeersintensiteiten is een geluidtoename van 2-3 dB te verwachten. De geluidbelasting in de plansituatie 2024 bedraagt daarbij 58 dB op de gevel van de bestaande flat aan de oostzijde van de Briandlaan. Bij een dergelijke situatie moeten maatregelen worden onderzocht, omdat niet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt voldaan. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.
De verwachting is dat in deze situatie geen maatregelen bij de bron of in de overdracht kunnen worden getroffen. Dat betekent dat er naar verwachting hogere waarden moeten worden aangevraagd. Daarbij kan het mogelijk zijn dat het noodzakelijk is maatregelen te treffen om aan de binnenwaarden in de woningen te voldoen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de beglazing of suskasten.

Nieuwe woningen langs bestaande wegen

Aan de oostzijde van het plangebied zijn nieuwe woningen geprojecteerd. Ten gevolge van de Briandlaan kan niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal berekende geluidsbelasting voor de oostgevel bedraagt circa 56 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt daarmee niet overschreden. Voor de nieuwe woningen zijn derhalve hogere waarden nodig. Daarbij dient voor de nieuwe woningen wel te worden voldaan aan de maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit.

Vervolgonderzoek geluid in tweede notitie

Op basis van globale vuistregels blijkt uit de tweede notitie d.d. 7 mei 2014 dat er nog steeds verwacht wordt dat hogere waarden voor geluid aangevraagd zullen moeten worden. In de aanbestedingsprocedure zullen de verkeersstromenkeuze en bijbehorende milieugevolgen (met name geluidgevolgen) nader uitgewerkt en onderzocht moeten worden.

4.1.3 Luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. In deze paragraaf, ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit, is de basis gelegd voor een programmasystematiek voor maatregelen en projecten wat geconcretiseerd is in het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit: het NSL.

Uit de notitie van 21 maart 2014 blijkt dat er geen overschrijding is van de normen voor stikstofdioxide of fijn stof. Vervolgonderzoek is dan ook niet aan de orde. Daarmee vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

4.2 Bodem

Op grond van de Wet bodembescherming moet bij nieuwbouwontwikkelingen en bij bestemmingswijzigingen aangetoond worden dat de nieuwe functie past bij de aanwezige bodemkwaliteit. Dit is verplicht om aantasting van de volksgezondheid als gevolg van aanwezige bodemvervuiling te voorkomen. In dat kader is voor dit bestemmingsplan bodeminformatie verzameld, die is opgenomen in bijlage 7. Hieronder is een samenvatting van die informatie opgenomen.

Beoordeling bodemkwaliteit met bodemkwaliteitskaart

De gemeente Haarlem heeft een bodemkwaliteitskaart ontwikkeld, die inzicht biedt in de gemiddelde bodemkwaliteit in verschillende gebieden binnen de gemeente. Op grond van deze kaart kan worden bepaald in hoeverre specifiek bodemonderzoek nodig is of achterwege kan blijven bij ontwikkelingen of bestemmingswijzigingen.

Op de Haarlemse bodemkwaliteitskaart zijn acht bodemkwaliteitszones onderscheiden. Per bodemkwaliteitszone is de gemiddelde bodemkwaliteit vastgesteld. Het bestemmingsplangebied is gelegen in de bodemkwaliteitszone 5. Daarnaast vallen de wegen en overig openbaar gebied in zone 8.

In bodemkwaliteitszone 5 is de bovengrond (0,0 – 0,5 m-mv) gemiddeld licht verontreinigd met lood, PAK en PCB. Plaatselijk komen lichte verontreinigingen voor met cadmium, koper, kwik, nikkel, zink, minerale olie, kobalt, barium en EOX. Gemiddeld is de ondergrond niet verontreinigd. In de ondergrond komen plaatselijk lichte verontreinigingen voor met koper, kwik, lood, nikkel, zink, PAK, minerale olie, PCB en EOX.

In bodemkwaliteitszone 8 (wegen en overig openbaar gebied) is de bovengrond (0,0 – 0,5 m-mv) gemiddeld licht verontreinigd met kwik, lood, PAK en PCB. Plaatselijk komen matige verontreinigingen voor met lood en zink, lichte verontreinigingen met cadmium, koper, minerale olie, barium, kobalt en EOX.

Reeds uitgevoerde bodemonderzoek

Binnen het bestemmingsplangebied is Floridaplein 14 bekend als een geval met een ernstige bodemverontreiniging. Deze locatie is in gebruik bij een chemische wasserij. Deze chemische wasserij heeft een ernstige verontreiniging in het grondwater veroorzaakt met vluchtige chlooralifaten. De omvang van de verontreiniging is nog niet geheel bekend. Vermoedelijk is deze verontreiniging van het grondwater beperkt van omvang (kleiner dan 6.000 m^3 bodemvolume). De eigenaar moet voor 1 januari 2015 een afgerond nader onderzoek overleggen, waarin de omvang van de verontreiniging is vastgelegd. Op basis van dat onderzoek en eerdere onderzoek wordt een definitieve beschikking opgesteld. Dit verloopt via een aparte procedure en staat los van dit bestemmingsplan.

Er zijn geen ondergrondse brandstoftanks meer in het gebied aanwezig. Deze zijn gesaneerd en eventuele verontreinigingen in de bodem als gevolg van het gebruik ondergrondse tanks zijn eveneens gesaneerd.

Conclusie

De huidig bekende bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor het huidige gebruik of voor de toekomstige functies. Het aspect bodem vormt daarom geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over de risico's die samenhangen met het transport of de opslag van gevaarlijke stoffen zoals chloor, ammoniak of LPG. Uit het externe veiligheidsonderzoek dat in bijlage 8 is opgenomen blijkt dat er twee risicobronnen relevant zijn voor dit bestemmingsplan:

- het doorgaand LPG-transport over de Europaweg en de Italiëlaan eenmaal per twee weken en
- een 12 inch hoge druk aardgasleiding die langs de Italiëlaan, het verlengde van de Italiëlaan en de Amerikaweg loopt.

Vanaf deze bronnen gezien staat de eerste bebouwing in het plangebied van bestemmingsplan '1e fase ontwikkeling Schalkstad' op ongeveer 180 meter afstand. Daarmee staat er geen bebouwing binnen invloedsgebied.

Het externe veiligheidsonderzoek gaat in op het plaatsgebonden risico (PR) en op het groepsrisico (GR). Uit dit onderzoek blijkt dat kan worden voldaan aan de norm voor het plaatsgebonden risico en dat het bestaande groepsrisico laag te noemen is. Het groepsrisico wijzigt niet vanwege de ruime afstand tussen de risicobronnen en de beoogde ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. De brandweer heeft dan ook een positief advies gegeven dat is opgenomen in bijlage 9.

Het groepsrisico wordt verantwoord geacht, waarmee het bestemmingsplan voor wat betreft de externe veiligheid uitvoerbaar is.

4.4 Water

Inleiding

In deze paragraaf komt de waterhuishoudkundige situatie in en rond het plangebied aan bod. Daarbij gaat het om oppervlaktewater, grondwater, waterkwantiteit, waterkwaliteit, afkoppeling, compensatie, beleid etc. Ook wordt ingegaan op de 'watertoets'. Dit is een wettelijk verplicht onderdeel van een bestemmingsplan en bestaat uit vroegtijdige afstemming met de waterbeheerder om de waterhuishoudkundige belangen op een juiste wijze in de planvorming te betrekken.

Watertoets

De watertoets is een instrument om borgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen in beschouwing worden genomen bij de totstandkoming van een bestemmingsplan. Het betrekken van de waterbeheerder bij de planvoorbereiding behoort hier toe.

In het kader van de watertoets is een eerste opzet van het bestemmingsplan 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling' besproken tijdens het watertoetsspreekuur op 5 maart 2014. Deze eerste opzet was nog dusdanig globaal en onzeker dat er nog niet over geadviseerd kon worden. In de volgende fase van het bestemmingsplan zal daarom opnieuw overleg met het hoogheemraadschap moeten plaatsvinden. In de volgende fase van het bestemmingsplan zal dan in bijlage 1 'Beantwoording overlegreacties artikel 3.1.1 Bro' het wateradvies van het hoogheemraadsschap worden opgenomen.

Hieronder is de inmiddels enigszins verder uitgekristalliseerde waterhuishoudkundige situatie geschetst.

Oppervlaktewater

Het open water in het plangebied bestaat uitsluitend uit een deel van de Amerikavaart. In de omgeving liggen verder nog de Europavaart en de Sallandvaart (ook wel Meerwijkvaart genoemd) die met elkaar in verbinding staan. Alle watergangen maken deel uit van de hoofdwaterstructuur van Schalkwijk en behoren tot het regionale boezemstelsel van het hoogheemraadschap van Rijnland. Deze vaarten zorgen voor de ontwatering en afwatering van het bebouwde gebied van Schalkwijk. Naast een bergende functie heeft het water in de buurt ook een esthetische functie.

De extra breedte van de Amerikavaart is nuttig voor de opvang van de toenemende regenval, die door de verandering van het klimaat wordt veroorzaakt. De vaart biedt mogelijkheid voor het afkoppelen van regenwater uit de aangrenzende wijken. Dit schone regenwater verbetert de waterkwaliteit, wat weer zijn positieve effect heeft op de rijkdom aan planten en dierenleven.

Overeenkomstig het Rijnlands Keur moet aan weerszijden van de watergangen een obstakelvrije strook grond aanwezig zijn met een breedte van 2,5 meter ten behoeve van het uitvoeren van het onderhoud aan en ter bescherming van het profiel van de watergangen, alsmede voor de inspectie.

Hoe het oppervlaktewater rondom de nieuwbouwlocatie exact vorm gaat krijgen is nog niet bekend. De intentie is om het water van de Amerikavaart hier te verbreden. Het stedenbouwkundig plan was op het moment van schrijven van dit bestemmingsplan echter nog onvoldoende concreet om hier harde uitspraken over te kunnen doen. In de volgende fase in het bestemmingsplanproces zal dit onderwerp daarom verder ingevuld worden.

Grondwater

De grondwaterstanden in Haarlem zijn over het algemeen vrij hoog. Om grondwateroverlast te voorkomen, zijn dan ook onder een groot aantal wijken drainagesystemen aangelegd. Deze systemen hebben grote invloed op het functioneren van het lokale grondwatersysteem. Het is binnen het plangebied gewenst om onder de openbare weg een grondwaterniveau aan te houden van gemiddeld 70 centimeter onder de kruin van de weg. Het effect van het bouwplan op het grondwater is niet onderzocht. Er worden geen kelders gerealiseerd. In de volgende fase van het bestemmingsplan zal dit onderwerp daarom verder ingevuld worden.

Waterkwantiteit

Het boezemstelsel heeft op de eerste plaats een belangrijke functie voor het op orde houden van de waterkwantiteit. In een situatie van wateroverschot wordt in het boezemstelsel water afgevoerd via het Spaarne en bij Spaarndam uitgemalen op het Noordzeekanaal. In een situatie van watertekort wordt water via de Ringvaart vanuit de Hollandsche IJssel aangevoerd. In Rijnlands boezem wordt het waterpeil 0,60m -NAP gehandhaafd.

Waterkwaliteit

De kwaliteit van het boezemwater in Haarlem wordt bepaald door lozingen in het achterland (bollenteelt) en door lozingen in Haarlem zelf. Het water is zeer voedselrijk: de stikstof en fosforconcentraties overschrijden op alle meetlocaties in de boezem ruim de norm. De waterbodems van de Haarlemse boezemwateren zijn over het algemeen matig tot zwaar verontreinigd. De kwaliteit valt voor het grootste deel in verontreinigingsklasse 3 en 4. De klassebepalende parameter betreft in de meeste gevallen de gehalten zware metalen, met name zink. De belangrijkste emissies die debet zijn aan de verontreinigingen in de waterbodems zijn de riooloverstorten, directe lozingen, oeverbeschoeiing, uitloging bouwmetalen, afspoeling van verhard oppervlak en inlaatwater.

Riolering en afkoppeling verhard oppervlak

Het bestemmingsplangebied heeft een gemengd rioolstelsel. Hierin wordt zowel het afvalwater als regenwater verzameld en naar de rioolzuivering gevoerd.

Enkele malen per jaar treden bij piekbelasting (extreme regenbuien) riooloverstorten in werking. Aangezien dit de waterkwaliteit niet ten goede komt, stimuleert het Hoogheemraadschap van Rijnland het afkoppelen van verharde oppervlakken. Het overgrote deel van het hemelwater dat van verharde oppervlakken afstroomt wordt via het gemengde rioolsysteem naar de waterzuivering gevoerd. Ten noordoosten van Schalkwijk bevindt zich de rioolwaterzuivering (RWZI) Schalkwijk, die in beheer is bij het hoogheemraadschap.

Bij nieuwbouw is vervanging van het gemengde stelsel door een verbeterd gescheiden stelsel verplicht. Dit betekent dat de mogelijkheden voor het afkoppelen van schone verharding onderzocht en benut moeten worden. Bij het afkoppelen van verharding zullen tevens maatregelen ter voorkoming van uitloging door bouwmaterialen (voornamelijk zink en lood) genomen moeten worden.

Beleid

Doelstelling van de Europese Kaderrichtlijn Water is dat het grond- en oppervlaktewater in 2015 van goede kwaliteit zal zijn. Hierbij is de uitdaging om op een duurzame, milieuvriendelijke en energiezuinige manier de kwaliteit van het water zo hoog mogelijk te maken en te houden, en de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Het Nationaal Bestuursakkoord Water is in 2003 door de rijksoverheid, provincies, gemeenten en waterschappen ondertekend en geactualiseerd in 2008. Met de ondertekening van het NBW hebben alle partijen het belang van een gezamenlijke en integrale aanpak om het water duurzaam en klimaatbestendig te beheren onderstreept.

De Waterwet uit 2009 regelt het beheer van grond- en oppervlaktewater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Op basis van deze wet is toen ook het Nationaal Waterplan vastgesteld. In dat plan worden antwoorden geformuleerd op ontwikkelingen op het gebied van klimaat, demografie en economie en investeren in een duurzaam waterbeheer. Dit programma is gericht op duurzame veiligheid en zoetwatervoorziening.

Het motto van het Provinciaal Waterplan 2010-2015 is het beschermen, benutten, beleven en beheren van water. De klimaatverandering, het steeds intensievere ruimtegebruik in Noord-Holland en de toenemende economische waarde van wat beschermd moet worden, vragen om een herbezinning op de waterveiligheid, het waterbeheer en de ruimtelijke ontwikkeling.

De gemeente Haarlem en het Hoogheemraadschap van Rijnland hebben eind 2004 het Integraal Waterplan Haarlem vastgesteld. Centrale doelstelling van het Integraal Waterplan is het creëren van een veilig, veerkrachtig en ecologisch gezond watersysteem. Om ervoor te zorgen dat het Haarlemse waternetwerk bestand is tegen klimaatsverandering (hoger zeeniveau, toename van de hoeveelheid en intensiteit van de neerslag), inklinking van de bodem, en verstedelijking (toename verhard oppervlak) is ruimte voor oppervlaktewater nodig. Ruimte voor extra oppervlaktewater kan worden gevonden door het verbreden van bestaande watergangen en het graven van nieuwe watergangen. Doelstelling voor het oppervlaktewater voor de periode tot 2015 is het creëren van een veilig watersysteem met voldoende afwaterend en bergend vermogen, een adequate doorstroming en maximale benutting van gebiedseigen water.

Keurvergunning

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is integraal waterbeheerder in zijn beheersgebied. De Keur van Rijnland bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot het onderhoud en gebruik van het watersysteem en waterkeringen. In de Keur is opgenomen dat een aantal activiteiten met betrekking tot de aanleg dan wel inrichting van oppervlaktewateren en kunstwerken in beginsel verboden is. Onder welke voorwaarden deze activiteiten wel mogen plaatsvinden is beschreven in de 'Nota integrale inrichtingscriteria oppervlaktewateren en kunstwerken' en de 'Nota dempingen en verhard oppervlak'.

Compensatie

Een algemene regel is dat een toename van verharding (wegen, gebouwen, enzovoorts) gecompenseerd moet worden. Bij een aanwijsbare toename van het verhard oppervlak zullen waterhuishoudkundige maatregelen getroffen moeten worden om waterbezwaar als gevolg van toename verharding te voorkomen. Indien er gebouwd wordt en hierbij meer dan 500 m2 onverhard oppervlak omgezet wordt naar verhard oppervlak, dient 15% van de toename verharding als oppervlaktewater te worden aangebracht.

Het uiteindelijk te compenseren oppervlak hangt af van overige maatregelen die de waterhuishouding in een gebied ten goede kunnen komen, zoals het vertraagd afvoeren van hemelwater. Voorbeelden zijn grasdaken en ontkoppeling van de verharding van het gemengde rioolstelsel, waarbij het ontkoppelde water in de bodem geïnfiltreerd wordt.

Indien compensatie in het gebied niet gewenst is of niet doelmatig, kan ervoor gekozen worden de Berging Rekening Courant toe te passen. Middels een afkoopbedrag in het Waterfonds, kan elders in Haarlem dan extra waterberging worden gerealiseerd.

In het bestemmingsplan 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling' wordt een omvangrijk nieuwbouwproject gerealiseerd. De locatie waar dit plaatsvindt is een reeds verhard parkeerterrein. Wel is compensatie mogelijk aan de orde aan de zijde van de Amerikavaart, omdat hier dicht bij de watergang gebouwd wordt. De bouwplannen zijn op het moment van schrijven echter nog onvoldoende concreet om hier een uitspraak over te doen. In de volgende fase van het bestemmingsplanproces zal hierover meer duidelijkheid gegeven moeten worden. Daarbij zal dan ook aangegeven moeten worden of er compenserende maatregelen op het gebied van waterhuishouding genomen moeten worden en welke dat dan zullen zijn.

Conclusie

De watergangen die deel uitmaken van het regionale boezemstelsel van het hoogheemraadschap van Rijnland, zijn bestemd als water. Binnen alle bestemmingen is het mogelijk om water aan te brengen. De waterbeheerder heeft nog geen wateradvies uitgebracht, dat zal in de volgende fase van het bestemmingsplanproces worden aangevraagd als de gemeenteraad heeft ingestemd met het stedenbouwkundige plan.

4.5 Natuurwaarden

Het beleid op het gebied van ecologie is terug te vinden in tal van regelingen en richtlijnen op Europees, landelijk en provinciaal niveau, zoals: de Flora- en faunawet, de Vogel- en Habitatrichtlijn, Natuurbeschermingswet 1998, Natura 2000-gebieden, het Nationaal Milieubeleidsplan 4, Structuurschema Groene Ruimte 2 'natuur voor mensen, mensen voor natuur', het Beleidsplan Natuur en Landschap en de gemeentelijke Bomenverordening.

De natuurwaarden worden in Nederland in de basis beschermd via twee sporen: via gebiedsbescherming en via soortenbescherming. De gebiedsbescherming is geregeld via de Natuurbeschermingswet, de soortenbescherming via de Flora- en faunawet.

In de Natuurbeschermingswet zijn zogenaamde Natura 2000-gebieden aangewezen. Dit valt grotendeels samen met de nationale Ecologische Hoofd Structuur. Het plangebied 'Schalkstad 1e fase ontwikkeling' maakt geen deel uit van deze beschermingsgebieden en ligt er ook niet in de buurt. Het bestemmingsplan is daarom niet in strijd met het onderdeel van de ecologische gebiedsbescherming.

De soortenbescherming in Nederland is wettelijk geregeld in de Flora- en faunawet. In deze wet is bepaald dat alle in Nederland van nature voorkomende soorten vallen onder de algemene zorgplicht. Dat wil zeggen dat een soort in een gunstige staat van voortbestaan moet blijven. Bij menselijk handelen, beheerswerk, nieuwbouw of planologische ontwikkelingen dient iedereen hiermee rekening te houden. Daarnaast geldt extra bescherming voor de met

name genoemde wettelijke beschermde soorten in de afzonderlijke lijsten 1 tot en met 4. Onder voorwaarden is echter een ontheffing of een vrijstelling mogelijk.

Natuurtoets

In verband met de herontwikkeling van het winkelcentrum is daarom een natuurtoets uitgevoerd. Dit is gebeurd door adviesbureau RoyalHaskoningDHV (rapportage d.d. 12 december 2012). Hierin is aan de hand van veldonderzoek nader geïnventariseerd of wettelijk beschermde soorten aanwezig zijn in het gehele gebied van winkelcentrum Schalkwijk. Dit is dus een ruimer gebied dan het plangebied van dit bestemmingsplan. Uit dit onderzoek, dat is opgenomen in bijlage 10, blijkt dat tijdens het veldonderzoek een aantal algemene vogelsoorten is aangetroffen. Het betreft hierbij de soorten: koolmees, pimpelmees, heggenmus, roodborst, winterkoning, merel, kauw, stadsduif, meerkoet, wilde eend, knobbelzwaan, fuut, halsbandparkiet, zwarte kraai, ekster. Kritische vogelsoorten of vogels met een jaarrond beschermde nestlocatie zijn niet waargenomen binnen het bestemmingsplangebied. Verder zijn de volgende vleermuissoorten aangetroffen in het onderzoeksgebied: gewone dwergvleermuis, watervleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger. Andere zwaarder of strikt beschermde soorten zijn niet aangetroffen.

Voor wat betreft de overige soorten geldt dat er geen vissenonderzoek heeft plaatsgevonden. Afhankelijk van de vormgeving van de verbreding van het water langs de Briandlaan dient dit mogelijk in een later stadium plaats te vinden. Bij het veldonderzoek zijn qua amfibieën en reptielen de algemeen voorkomende (tabel 1) soorten gewone pad en bastaardkikker aangetroffen in het onderzoeksgebied. Overige (strikt) beschermde soorten amfibieën en reptielen worden op grond van de huidige verspreidingsgegevens en habitatvoorkeuren niet verwacht binnen het onderzoeksgebied. Met betrekking tot flora zijn er binnen het onderzoeksgebied geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Gezien de aanwezige beplanting, het beheer en gebruik ervan, wordt ook niet verwacht dat beschermde plantensoorten aanwezig zijn binnen het onderzoeksgebied. Er zijn geen grondgebonden zoogdieren aangetroffen bij het veldonderzoek. Het gebied is mogelijk geschikt voor algemeen voorkomende (tabel 1) beschermde grondgebonden zoogdieren, zoals bosmuis, rosse woelmuis, mol, bosspitsmuis en huisspitsmuis. Zwaarder beschermde grondgebonden zoogdieren worden niet verwacht in het onderzoeksgebied op basis van habitatgeschiktheid en verspreidingsgegevens. In het onderzoeksgebied zijn geen andere soorten beschermde dieren aangetroffen, zoals dagvlinders, slakken of weekdieren. Het onderzoeksgebied is geen geschikt leefgebied voor deze soorten beschermde dieren.

Geconcludeerd wordt dat de ecologische situatie in het bestemmingsplangebied en de natuurwetgeving geen belemmering vormen voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Bomen effect analyse

In het voorlopig ontwerp voor de 1e fase van de (her)ontwikkeling van Schalkstad wordt naast renovatie van de bestaande gebouwen op enkele locaties ook nieuwbouw gepleegd. Omdat er op het terrein veel bomen staan

dient inzichtelijk te worden gemaakt welke bomen wel en niet kunnen worden ingepast in de nieuwe situatie. Daarom heeft BTL Bomendienst een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd waarin is onderzocht welke bomen gehandhaafd kunnen blijven. Deze BEA is op 19 maart 2014 uitgevoerd door een boomspecialist van BTL Bomendienst. De rapportage hiervan is opgenomen in bijlage 11.

Naast een visuele beoordeling van de bomen en een analyse van de inpasbaarheid is tevens visueel de verplantbaarheid beoordeeld. Voor een definitieve verplantbaarheidsbeoordeling is tevens groeiplaatsonderzoek en een studie naar de aanwezige kabels en leidingen benodigd. Dit onderzoek kan eventueel in een later stadium aanvullend worden uitgevoerd.

Geconcludeerd wordt dat van de 170 bomen op het terrein slechts een deel (circa 90 stuks) binnen de direct invloedzone van de werkzaamheden staat. Op basis van de visuele beoordeling en de ontwerpanalyse komen de volgende conclusies naar voren:

- 103 bomen zijn inpasbaar in het voorgelegde ontwerp.
- 67 bomen zijn vanwege het (gedeeltelijk) vervallen van boven- of ondergrondse standplaats niet inpasbaar.
- Bij veel bomen treedt in de huidige situatie groeistagnatie op, waardoor de bomen slechts beperkt hun functie vervullen en de algehele groene kwaliteit op de meeste plekken op het terrein zeer matig is.
- 117 bomen zijn als voldoende / goed verplantbaar beoordeeld. Voor veel bomen kan een verplanting naar een standplaats met een goede groeiplaatsinrichting juist een verlenging van de maximale levensduur betekenen.

In de volgende fasen van de planontwikkeling zal nader bezien worden hoe met deze resultaten wordt omgegaan.

4.6 Archeologie

Het huidige Haarlem ligt zowel op de oudste strandwal, 56 eeuwen geleden ontstaan, als de op een na oudste strandwal van Nederland. Op deze strandwallen bouwden jagers en vissers in de nieuwe steentijd (vanaf 3600 v. Chr.) eenvoudige onderkomens. Vanaf de bronstijd (2000-800 v. Chr.) legden de mensen akkers aan en bouwden ze boerderijen. Vele eeuwen later, in de Karolingische tijd (7e-8e eeuw n. Chr.), onstond op een strategische plek aan het Spaarne de nederzetting Harulahem. Harulahem, wat huis(en) op een open plek in een op zandgrond gelegen bos betekent, is later verbasterd tot Haarlem. Haarlem ontwikkelde zich al snel tot een belangrijke stad in Holland en kreeg in 1245 stadsrechten. De resten van woningen, huisraad en andere sporen van vroegere bewoning zijn in de loop der eeuwen door natuurlijke processen en kunstmatige ophogingen verborgen geraakt in de Haarlemse bodem. Zo is Haarlemse bodem een opeenstapeling geworden van diverse lagen van 56 eeuwen bewoningsgeschiedenis.

Archeologische verwachting plangebied

In het kader van de nieuwbouwplannen voor de 1e fase van de herontwikkeling van winkelcentrum Schalkwijk is een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Dit is

gebeurd door adviesbureau Econsultancy (rapportage d.d. 1 mei 2014, rapportnummer 14035256). Het rapport is opgenomen als bijlage 12. Het gaat om een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (IVO, verkennende fase) door middel van boringen. Dit onderzoek is noodzakelijk om te bepalen wat de verwachtingswaarde is voor de aanwezigheid van archeologische waarden binnen het plangebied en of deze door de voorgenomen bodemingrepen kunnen worden aangetast. Daarom is het binnen het kader van de Wet op de archeologische monumentenzorg uit 2007 (WAMZ), voortvloeiend uit het Verdrag van Malta uit 1992, verplicht dit onderzoek te doen.

Uit de resultaten blijkt dat de bodemopbouw bestaat uit strandzanden, met daarop veen en een dunne laag klei. Hierop is een aanzienlijk ophogingspakket aanwezig. Binnen het plangebied worden geen strandwal-/duincomplexen verwacht. In het strandzand en het Hollandveen zijn geen indicatoren aangetroffen die wijzen op de aanwezigheid van een archeologische vindplaats.

Geconcludeerd wordt dat de aangetroffen bodemopbouw overeenkomt met de verwachte bodemopbouw. De lage verwachtingswaarde blijft daardoor in stand. Het selectieadvies luidt: geen vervolgonderzoek.

Bureau archeologie van de gemeente Haarlem dient als bevoegd gezag nog een selectiebesluit te nemen. Dit besluit zal in de volgende fase van het bestemmingsplan worden verwerkt.

4.7 Cultuurhistorie

Gemeenten moeten bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening houden met cultuurhistorische waarden. Deze verplichting, die voorkomt uit het rijksbeleid voor modernisering van de monumentenzorg (MoMo), is vanaf 1 januari 2012 vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel van deze verplichting is te bevorderen dat de cultuurhistorische waarden al bij de start van een planontwikkeling een rol spelen en worden meegewogen in de besluitvorming.

De projectmaatschappij Schalkstad heeft in dat kader opdracht verstrekt aan het Monumenten Advies Bureau om na te gaan in hoeverre cultuurhistorische waarden aan de orde zijn in het plangebied. De rapportage is bij het schrijven van dit pre-concept bestemmingsplan nog niet gereed, maar zal in de volgende fase van het bestemmingsplan hier behandeld worden en als bijlage worden opgenomen.

4.8 Detailhandelsonderzoek

Adviesbureau BRO heeft onderzoek uitgevoerd naar de marktruimte in relatie tot de plannen voor stadsdeelcentrum Schalkstad. Het onderzoeksrapport (d.d. 10 april 2013) is opgenomen in bijlage 14. In dit onderzoek wordt bevestigd dat de marktruimte in de gehele Metropoolregio Amsterdam aanzienlijk minder is dan enkele jaren daarvoor werd verondersteld. Bovendien is de marktruimte in de regio Zuid-Kennemerland beperkt tot de bestaande uitbreidingsplannen met een vastgesteld bestemmingsplan en betreft het vooral een vervangingsvraag. Een actualisatie van de marktruimteberekening (waarbij rekening is gehouden met de wens tot schaalvergroting van de supermarkten, het realiseren van een grootschalige trekker op het gebied van non-food, de ontwikkelingen op het gebied van internet en de toenemende concurrentie) toont aan dat er in het jaar 2025 nog een marktruimte voor detailhandel is van circa 10.500 tot 11.500 m^2 wvo. Inclusief de marktruimte voor horeca en andere verblijfsduurverlengende functies komt de marktruimte in 2025 ui op circa 12.500 tot 13.500 m^2 wvo.

In dit onderzoek zijn de bestaande fysieke supermarkt vierkante meters meegenomen voor de berekening van de uitbreidingsruimte voor de dagelijkse artikelen (incl. supermarkt). Als de totale nieuwe planologische supermarktruimte onder de 7.000 m^2 bvo blijft (waarbij er nog ruimte is voor de verplaatsing van de Deka van circa 1.500 m^2 bvo naar de oude AH van circa 2000 m^2 bvo) dan is dit qua marktruimteberekening verantwoord.

Naar locaties uitgesplitst levert dit het volgende beeld op:

Deka	2.000 m2 bvo max
AH	3.500 m 2 bvo max
Discount-supermarkt	1.350 m 2 bvo max
Gall&Gall en Etos	150 m2 bvo max
Totaal	7.000 m 2 bvo max

Deze berekening is beperkt tot de 1e fase en er is een onderscheid gemaakt tussen dagelijks (waaronder supermarkt) en niet-dagelijks.

Conclusie

Per saldo leidt de versterking van het stadsdeelcentrum Schalkstad, ondanks het ontstaan van enige leegstand in winkelcentra (die reeds nu al niet meer voldoen aan de wensen van de consument) tot een aanzienlijke versterking en verhoging van de duurzaamheid en bestendigheid van de detailhandelsstructuur in de stadsdelen Haarlem Oost en Schalkwijk.

4.9 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In het kader van de structuurvisie Schalkstad 2025 is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd, waar in het kader van dit bestemmingsplan naar wordt verwezen.

De 1e fase van de (her)ontwikkeling van Schalkstad valt onder de definitie van de 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject'. De omvang van het totale project Schalkstad waar de structuurvisie op is gericht overschrijdt niet de in het Besluit m.e.r. genoemde drempelwaarden voor deze categorie van activiteiten. Er geldt daarom geen directe

m.e.r.-beoordelingsplicht. Omdat de drempelwaarden indicatief zijn, moeten de gevolgen voor het milieu wel in beeld worden gebracht. Hierop is de vereiste van een vormvrije m.e.r.-beoordeling van toepassing. Adviesbureau DHV heeft in november 2011 een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd.

Geconcludeerd werd dat op basis van de beschreven kenmerken van het totale project Schalkstad, de plaats van het project en de kenmerken van potentiële effecten er geen aanleiding is om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen.

4.10 Beperkingengebied Schiphol

Met ingang van 1 februari 2003 is het zogenoemde Luchthavenindelingbesluit (LIB) van kracht. In het LIB, onderdeel van de gewijzigde Wet Luchtvaart (ofwel de 'Schipholwet'), is rond de luchthaven Schiphol een beperkingengebied aangewezen. Hierbinnen gelden regels omtrent beperking van bestemming en gebruik van grond in verband met het externe veiligheidsrisico en de geluidbelasting vanwege het luchthavenverkeer. Daarnaast worden regels gesteld omtrent beperkingen van de maximale hoogte van objecten, en van vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik. De hoogtebeperkingen zijn opgelegd om ervoor te zorgen dat vliegtuigen op een veilige manier van en naar de luchthaven Schiphol kunnen vliegen.
De beperkingen voor de vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik zijn opgelegd om te voorkomen dat zich in de nabijheid van de luchthaven concentraties vogels bevinden, die hinderlijk kunnen zijn voor vliegtuigen.

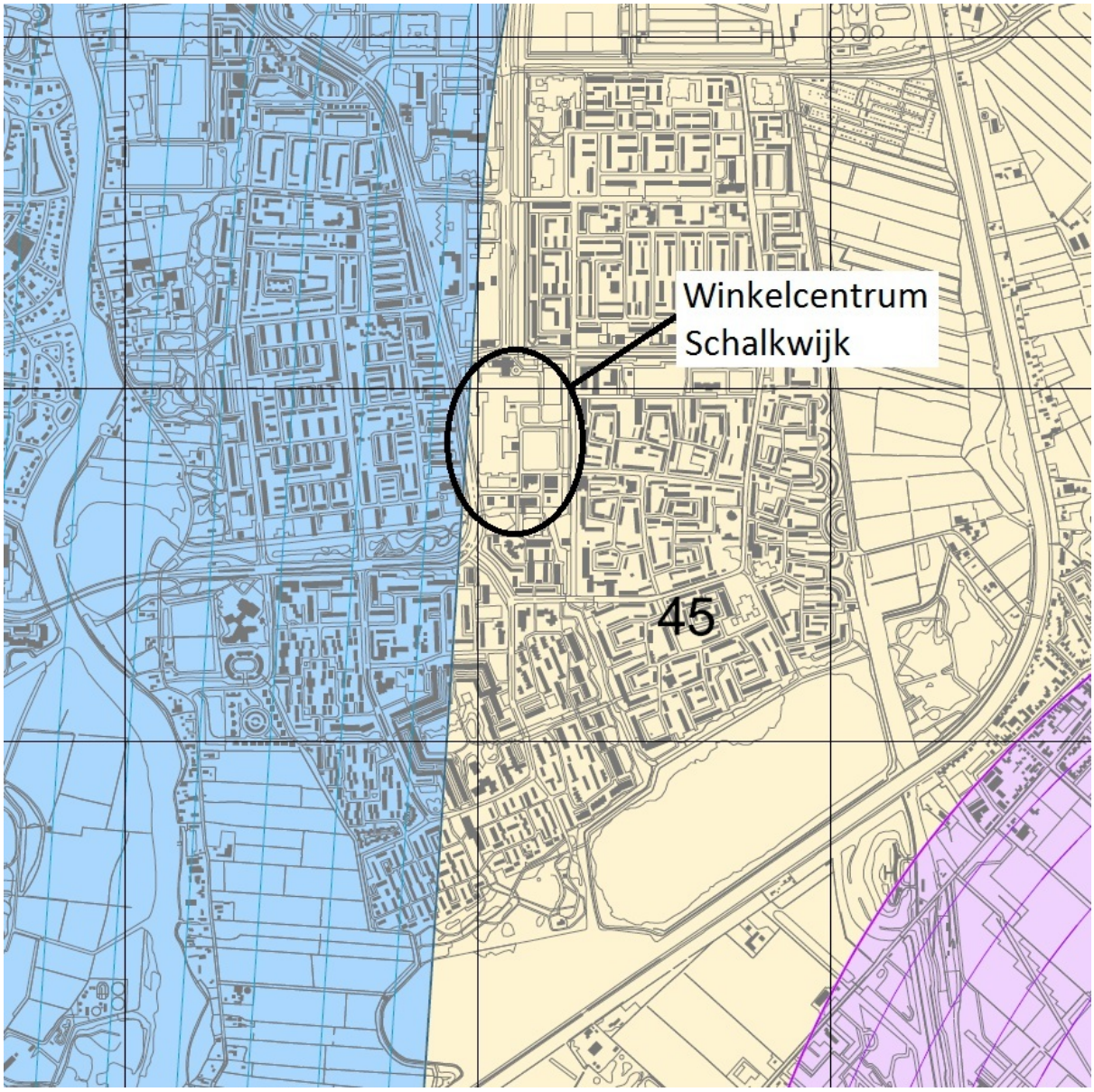
Onder vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik wordt verstaan:

- industrie in de voedselsector met extramurale opslag of overslag;
- viskwekerijen met extramurale bassins;
- opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- natuurreservaten en vogelreservaten;
- moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.

Voor het bestemmingsplangebied gelden hoogtebeperkingen. Het blauwe gebied op onderstaande uitsnede van de beperkingenkaart staat een maximale hoogte van 150 meter toe. Het gele gebied, waar Schalkstad binnen ligt, staat een maximale hoogte van nieuwe gebouwen toe van maximaal 45 meter. Deze hoogtematen worden gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven: -4 meter ten opzichte van N.A.P. Daarnaast gelden, eveneens voor het gehele plangebied, beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik.

Voor het bestemmingsplan heeft de hoogtebeperking gezien de gehanteerde maximale bouwhoogten geen gevolgen en is ook geen sprake van vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik.

Het beperkingengebied vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.



Afbeelding 4.1: Hoogtebeperkingen in verband met vliegverkeer

4.11 Kabels, leidingen, straalpaden en andere belemmeringen

Er liggen blijkens de kaart “milieubeschermingsgebieden, geluids- en veiligheidszones en technische infrastructuur” zoals genoemd in de provinciale verordening geen hoofdgasleidingen of landelijke/regionale leidingstroken in of in de directe nabijheid van het plangebied. In dit licht zijn er geen belemmeringen voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 JURIDISCHEASPECTEN

5.1 Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht gemeenten bestemmingsplannen op te stellen. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan. Het gaat om een verbeelding met planregels en een toelichting daarop. Daarnaast biedt zowel de Wro als het Bro opties voor een nadere juridische inrichting van een bestemmingsplan. Hierbij moet worden gedacht aan de toepassing van afwijkingsmogelijkheden en wijzigingsbevoegdheden en het toepassen van nadere eisen.

De bruikbaarheid van deze instrumenten is geheel afhankelijk van het doel van het bestemmingsplan en de gewenste bestemmingsmethodiek van de gemeente Haarlem. Uitgangspunt is dat het bestemmingsplan moet voorzien in een passende regeling voor de komende tien jaar. Dat is in principe de geldigheidsduur van een bestemmingsplan.

Er is één landelijke voorziening waar alle ruimtelijke plannen voor iedereen volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Om ze hier te kunnen plaatsen dienen bestemmingsplannen te voldoen aan landelijk vastgestelde standaarden. In de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (hierna SVBP2012) zijn de hoofdgroepen van bestemmingen bepaald, zoals Wonen, Groen, Verkeer, Water e.d. Ook geeft de SVBP bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zo ook voor de regels. Dat leidt ertoe dat de systematiek zoals gehanteerd in dit bestemmingsplan, op ondergeschikte onderdelen af kan wijken van de voorheen geldende planologische regelingen.

Het juridische bindende deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. De planregels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen.

5.2 Juridische planopzet

Bij bestemmingsplannen gaat het om de belangen van burgers en bedrijven. Zij dienen zich snel en op eenvoudige wijze een juist beeld te kunnen vormen van de planologische mogelijkheden en beperkingen op één of meer locatie(s). Daarnaast is de vergelijkbaarheid van ruimtelijke plannen van groot belang voor degenen die deze plannen in grotere samenhang wensen te bezien. Denk hierbij aan degenen die betrokken zijn bij de planvoorbereiding, de planbeoordeling, het monitoren van beleid en de handhaving.

Er is één landelijke voorziening waar alle ruimtelijke plannen voor een ieder volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn: www.ruimtelijkeplannen.nl. Hiertoe dienen alle bestemmingsplannen te voldoen aan landelijk vastgestelde standaarden. In de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna

SVBP 2012) zijn de hoofdgroepen van bestemmingen bepaald, zoals Wonen, Bedrijven e.d. Ook geeft de SVBP bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zo ook voor de regels.

De regels van het bestemmingsplan vallen conform de SVBP 2012 in 4 hoofdstukken uiteen.

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

Hoofdstuk 3: Algemene regels

Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

5.2.1 Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Daardoor wordt vermeden dat verschillende interpretaties van de begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden. Bij toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Voor zover er geen begrippen zijn gedefinieerd wordt aangesloten bij het normaal spraakgebruik.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten gemeten moeten worden. Een aantal bepalingen is op grond van de SVBP dwingend voorgeschreven.

5.2.2 Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

5.2.2.1 Bestemmingen

Artikel 3 Centrum - 1

De bestemming 'Centrum' wordt alleen gebruikt als "sprake is van een dorps- of stadskern in planologische/stedebouwkundige zin." (SVBP 2012). Het betreft onder meer het gebied Schalkstad waar het kernwinkelapparaat geconcentreerd is. Binnen de bestemming 'Centrum' wordt onderscheid gemaakt in Centrum 1 (C1), Centrum 2 (C2) en Centrum 3 (C3). In het voorligende bestemmingsplan komt alleen Centrum 1 voor.

C1 (kernwinkelgebied):

Kenmerk: aaneengesloten front van winkels en publieksgerichte functies. Op de begane grond komt de woonfunctie in principe niet voor.

Binnen deze bestemming is een breed scala aan functies zoals detailhandel, daghoreca (H=1 t/m 3), bestaande kantoren en dienstverlening met loketfunctie, en galerie toegestaan.

C2 (aanloopstraten in kernwinkelgebied):

Kenmerk: Onderscheid met C1 is dat in C2 op de bovenverdieping alleen wonen is toegestaan. Op de begane grond komt de woonfunctie beperkt voor.

Binnen deze bestemming zijn op de begane grond detailhandel, kantoren en dienstverlening met loketfunctie, galerie en daghoreca (H=1) toegestaan. Op de bovenverdiepingen is alleen wonen toegestaan tenzij anders aangegeven door middel van een aanduiding op de verbeelding. Bestaande centrumfuncties op de verdieping worden hiermee gerespecteerd. Bestaande woningen op de begane grond worden ook gerespecteerd door middel van een aanduiding op de verbeelding. Op de begane grond en op de verdiepingen is horeca toegestaan indien en zoals in de regels en/of op de verbeelding aangegeven. Via een afwijkingsbevoegdheid worden hotels (h=4) mogelijk gemaakt.

C3 (maatwerk)

Kenmerk: is gelegen in kernwinkelgebied maar door specifieke invulling kan geen gebruik gemaakt worden van de andere centrumfuncties. Deze bestemming wordt incidenteel gebruikt en komt in het onderhavige plan niet voor.

Horecatypen

In het bestemmingsplan is binnen de bestemmingen Centrum horeca toegestaan. De volgende typen horeca worden in het plangebied onderscheiden:

Horeca 1

Aan de detailhandelsfunctie verwante horeca die hoofdzakelijk overdag eenvoudige etenswaren verstrekken en als nevenactiviteit licht- en niet-alcoholische dranken verstrekken zoals lunchroom, ijssalon, koffiebar, tearoom en daarmee gelijk te stellen horecabedrijven. Deze horecabedrijven (complementaire daghoreca) hebben openingstijden die meestal gerelateerd zijn aan winkeltijden. Dit wil niet zeggen dat de daghoreca exact ook deze tijden moet hanteren, maar het moet hier wel een relatie mee hebben, het gaat erom dat er geen publiek naar de locatie getrokken wordt specifiek voor de horecafunctie. De locatie is gerelateerd aan detailhandel, er is (vrijwel) geen extra verkeersaantrekkende werking, het beoogd publiek is er al want komt voor andere (detailhandels)functies. Bepalend is de relatie met de winkeltijden c.q. ander functies.

Horeca 2

Horecabedrijven die hoofdzakelijk maaltijden verstrekken en als nevenactiviteit alcoholische en niet-alcoholische dranken verstrekken waarbij de nadruk ligt op het verstrekken van maaltijden, zoals restaurants en eethuisjes en daarmee gelijk te stellen horecabedrijven. Deze horecabedrijven (maaltijdverstrekking onafhankelijk van winkeltijden) onderscheiden zich door aard van de functie en openingstijden, hebben in de regel vooral fiets- en voetgangersverkeer en maar een beperkte verkeersaantrekkende werking voor autoverkeer. In de avonden zijn deze horecabedrijven meestal open tot ongeveer 23:00 uur. Een aparte groep hierbinnen zijn de bezorgdiensten die overlast kunnen geven door het aan en afrijden en brommerparkeren op de stoep.

Horeca 3

Horecabedrijven die hoofdzakelijk dranken en eten verstrekken waarbij de

nadruk ligt op het verstrekken van dranken, zoals cafés en eetcafés en daarmee gelijk te stellen horecabedrijven. Horecabedrijven zoals cafés (verkoop alcohol als hoofdactiviteit, muziek/dansen en eten bijkomstig) onderscheiden zich door openingstijden (vroeg open en laat dicht), normaliter een geleidelijker instroom en uitstroom van bezoekers dan discotheken, minder verkeersaantrekkende werking (meer fiets/voetgangers verkeer), vaak een beperkte omvang, veel alcoholgebruik, potentieel zware overlast voor directe omgeving doordat alcoholverstrekking hoofddoel is.

Cultuur en ontspanning

Dit betreft o.a.: ateliers, creativiteitscentra, bibliotheek, dansscholen, musea, muziekscholen, theaters, muziektheater, sport- en fitnesscentra, sauna´s en wellnessvoorzieningen.

P.M.

Dienstverlening en bestaande kantoren

P.M.

Maatschappelijk

Binnen de bestemming Centrum 1 is ook ruimte voor maatschappelijke functies. De functie “maatschappelijk” wordt gehanteerd voor bestaande bouwwerken of gronden die geheel gebruikt worden ten behoeve van onderwijs, openbaar bestuur, zorg- en welzijn, religie of maatschappelijke opvang.

Begeleid wonen wordt als passend binnen de woonfunctie gezien. Onder begeleid wonen wordt verstaan: vormen van wonen waarbij de begeleiding door externen plaatsvindt, zodat zelfstandig wonen mogelijk wordt of blijft, met dien verstande dat de externen niet voortdurend of nagenoeg voortdurend aanwezig zijn en in de woning geen afzonderlijke ruimte voor de begeleiding aanwezig is.

Zorgwoningen worden niet als passend binnen de woonfunctie gezien. Dit kan wel binnen de bestemming Maatschappelijk worden opgenomen. Onder een zorgwoning wordt verstaan: een gebouw of zelfstandig gedeelte van een gebouw dat bedoeld is voor de huisvesting van één of meer personen die niet zelfstandig kunnen wonen en die geestelijke en/of lichamelijke verzorging behoeven; verzorging kan voortdurend of nagenoeg voortdurend plaatsvinden en in het gebouw kan een afzonderlijke ruimte ten behoeve van de verzorging aanwezig zijn.

Wonen

De bestemming 'Centrum 1' is bedoeld om binnen gebouwen in het plangebied ook wonen toe te staan.

Beroepsmatige activiteiten aan huis zijn toegestaan onder de voorwaarde dat deze activiteiten ondergeschikt zijn aan het wonen en niet meer ruimte in beslag nemen dan 35 procent van het bruto vloeroppervlak van een woning met een maximum van 50 m^2. Aan huis verbonden dienstverlenende beroepen kunnen bijvoorbeeld zijn: kleine adviesbureaus, kleine financiële instellingen, pedicures

en praktijkruimten voor de zogenaamde vrije beroepen zoals arts, tandarts en notaris. Voorts is gastouderopvang toegestaan.

Begeleid wonen / zorgwoningen

Zorgwoningen en begeleid wonen wordt als passend binnen de bestemming gezien. Onder begeleid wonen wordt verstaan: vormen van wonen waarbij de begeleiding door externen plaatsvindt, zodat zelfstandig wonen mogelijk wordt of blijft, met dien verstande dat de externen niet voortdurend of nagenoeg voortdurend aanwezig zijn en in de woning geen afzonderlijke ruimte voor de begeleiding aanwezig is.

Onder een zorgwoning wordt verstaan: een gebouw of zelfstandig gedeelte van een gebouw dat bedoeld is voor de huisvesting van één of meer personen die niet zelfstandig kunnen wonen en die geestelijke en/of lichamelijke verzorging behoeven; verzorging kan voortdurend of nagenoeg voortdurend plaatsvinden en in het gebouw kan een afzonderlijke ruimte ten behoeve van de verzorging aanwezig zijn.

Artikel 4 Groen

De (openbare) groengebieden van structurele aard zijn specifiek bestemd als 'Groen'. Bermen en bomen langs wegen maken deel uit van de bestemming 'Verkeer'. Binnen de bestemming 'Groen' zijn werken ten behoeve van de verkeers- en verblijfsfunctie toegestaan, waaronder nutsgebouwtjes, abri's, (ondergrondse) afval- en recyclebakken, lichtmasten, reclameborden en andere bouwwerken zoals fietsenrekken. De oppervlakte van gebouwen mag per gebouw niet meer bedragen dan 10 m^2 en de hoogte niet meer dan 3 meter. Binnen de bestemming 'Groen' zijn speelvoorzieningen toegestaan tot 3 meter hoog en is ruimte voor waterlopen, zoals slootjes.

Artikel 5 Verkeer

De in het plangebied voorkomende wegen, met bijbehorende bermen, parkeerplaatsen, bomen, fiets- en voetpaden en alle andere bijbehorende voorzieningen zijn ondergebracht in de verzamelbestemming 'Verkeer'. Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn groen-, water- en speelvoorzieningen toegestaan evenals bouwwerken ten behoeve van de verkeers- en verblijfsfunctie, waaronder nutsvoorzieningen, abri's, (ondergrondse) afval- en recyclecontainers en (ondergrondse) bergbezinkbassins, verkeers- en lichtmasten, reclameborden en andere bouwwerken zoals fietsenrekken. Tenzij anders aangegeven op de verbeelding mag de hoogte van gebouwen niet meer bedragen dan 3 meter en mag de oppervlakte niet meer bedragen dan 10 m^2.

Binnen de bestemming 'Verkeer' moet ruimte gelaten worden om zonodig veranderingen te kunnen aanbrengen in de inrichting van de openbare ruimte, afgestemd op wijzigende behoeften. Gedacht kan worden aan ruimte voor diverse verkeerstechnische aanpassingen (zoals veiligere inrichtingen).

Artikel 6 Water

De in het plangebied voorkomende waterlopen, waterwegen en waterpartijen, en bijbehorende voorzieningen zijn ondergebracht in de bestemming 'Water'. Deze gronden zijn bestemd voor waterberging en de waterhuishouding, waterlopen en waterpartijen, verkeer over water, groenvoorzieningen, oevers, kunstwerken en bijbehorende voorzieningen, zoals bruggen, sluizen, stuwen, dammen, steigers, duikers, gemalen. Op gronden met de bestemming 'Water' mag niet worden gebouwd, behoudens waar het gaat om het veranderen of vernieuwen van bestaande beschoeiingen, kaden, aanlegplaatsen, remmingen, meerpalen en dukdalven. Woonschepen, hotel- en horecaschepen zijn niet toegestaan.

Voor het oprichten van een steiger groter dan 5 m^2 is een omgevingsvergunning van de gemeente én een keurvergunning van het Hoogheemraadschap van Rijnland nodig.

5.2.2.2 Afwijken van de bouwregels

P.M.

5.2.2.3 Afwijken van de gebruiksregels

P.M.

5.2.3 Hoofdstuk 3: Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Met deze regel wordt voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt. Bijvoorbeeld in het geval (onderdelen van) bouwpercelen - al dan niet tijdelijk - van eigenaren wisselen. De regeling is met name van belang met het oog op nieuwbouw. Door verwerving van een extra (bouw)perceel of een gedeelte daarvan, kunnen de gronden niet meegenomen worden met de berekening van de bouwmogelijkheden van het nieuwe perceel als de nieuw verworven gronden reeds meegenomen zijn bij de berekening van een eerdere omgevingsvergunning. Het is dus niet toegestaan gronden twee keer in te zetten om een omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit te verkrijgen.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

P.M.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

P.M.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

P.M.

5.2.4 Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

Het overgangsrecht is van toepassing op bestaande situaties (gebruik en/of bebouwing) die op het moment van het van kracht worden van dit bestemmingsplan niet passen binnen het nieuwe plan.

Het overgangsrecht houdt in dat gebruik en bebouwing dat in strijd is met het nieuwe bestemmingsplan, maar reeds aanwezig was ten tijde van de voorgaande plannen, onder voorwaarden, mag worden voortgezet.Ook bouwwerken die basis van een geldige omgevingsvergunning nog gebouwd mogen worden, worden onder het overgangsrecht geschaard.

Het overgangsrecht is nadrukkelijk niet bedoeld voor bouwwerken die een gebruik kennen dat onrechtmatig is op het moment van het van kracht worden van dit bestemmingsplan.Er is geen sprake van legalisatie van reeds strijdig gebruik door dit bestemmingsplan en er kan ook nog steeds gehandhaafd worden. Ook bouwwerken die op peildatum illegaal zijn, blijven illegaal.

Artikel 12 Slotregel

Het laatste artikel van de regels betreft de citeertitel van het onderliggende bestemmingsplan.

5.3 Hoofdopzet verbeelding

5.3.1 Opbouw verbeelding

De verbeelding is opgebouwd uit verschillende elementen. Dit zijn:

- de bestemmingen;
- bouwvlakken;
- diverse aanduidingen.

Hieronder wordt verder uitgelegd wat deze elementen inhouden.

De bestemmingen

Op de verbeelding zijn in verschillende kleuren de bestemmingen weergegeven. De bestemmingen worden begrensd door bestemmingsgrenzen. In de regels is per bestemming aangegeven wat deze bestemming inhoudt en welke bouw- en gebruiksregels gelden voor die betreffende bestemming. Soms worden ook verzamelbestemmingen toegepast waarbinnen een grotere diversiteit aan functies mogelijk is, zoals centrum. Ter onderscheid met de dubbelbestemmingen worden de bestemmingen ook wel enkelvoudige bestemmingen genoemd.

Bouwvlakken

Bouwvlakken zijn een essentieel onderdeel van de verbeelding. Bouwvlakken bestaan uit dikke zwarte lijnen, die aangeven waarbinnen hoofdbebouwing is toegestaan. Bouwvlakken bepalen veelal ook de voorgevelrooilijn van gebouwen of clusters van gebouwen, waardoor ze een belangrijk element vormen bij de bescherming van een bepaald straatbeeld. Ook de achtergevelrooilijn wordt vaak al bepaald met een deel van de bouwvlaklijn. Hier geldt echter vaak een vergunningsvrije bouwmogelijkheid, waar er hier minder sprake is van een beschermend karakter in vergelijking met de voorgevelzijde.

In de meeste gevallen laten de bouwvlakken op de verbeelding in combinatie met de bouwregels, verbetering, vernieuwing, bescheiden vergroting of vervanging met gelijkwaardige bouw toe. Daarbij is rekening gehouden met de nodige flexibiliteit, kwaliteitseisen voor de bebouwing, de woonomgeving en bereikbaarheid. Over het algemeen zijn de bebouwingsgrenzen van de vigerende bestemmingsplannen overgenomen. Daar waar met een ontheffing is afgeweken van het vigerend beleid is de nieuw ontstane situatie opgenomen.

Aanduidingen

Aanduidingen worden gebruikt om bepaalde zaken binnen een bestemming nader of specifieker te regelen. In dit bestemmingsplan zijn de volgende aanduidingen conform de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP) opgenomen:

1. functieaanduidingen;
2. bouwaanduidingen (zie ook 6.4 hoofdopzet waarderingskaart);
3. maatvoeringsaanduidingen;
4. gebiedsaanduidingen.

1.Functieaanduidingen

Functieaanduidingen zijn er in vele soorten en maten. De benaming van de diverse functieaanduidingen is vastgelegd in de SVBP (Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen). Ze zijn als een vlak op de verbeelding opgenomen. Een functieaanduiding wordt op de verbeelding opgenomen als er binnen een bepaalde bestemming maatwerk moet worden geleverd ten aanzien van het gebruik. Het is daarbij doorgaans niet wenselijk of mogelijk om de betreffende functie in algemene zin in de planregels op te nemen, maar het is juist gewenst om het als uitzonderingssituatie vast te leggen. Het kan hierbij gaan om een nadere specificatie van het gebruik, een expliciete verruiming daarvan of juist een beperking.

2. Bouwaanduidingen

Bouwaanduidingen geven specifieke bouwmogelijkheden aan. Ze zijn als een vlak op de verbeelding opgenomen. De benaming van de diverse bouwaanduidingen zijn vastgelegd in de SVBP (Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen). Een bouwaanduiding wordt op de verbeelding opgenomen als er binnen een bepaalde bestemming maatwerk moet worden geleverd ten aanzien van de bouwmogelijkheden. Het is daarbij doorgaans niet wenselijk of mogelijk om de betreffende bebouwing in algemene zin in de planregels op te nemen, maar het is juist gewenst om het als uitzonderingssituatie vast te leggen.

Een voorbeeld van een bouwaanduiding is: 'onderdoorgang'. Indien een bepaalde bouwaanduiding niet voorkomt in de SVBP is het mogelijk de volgende zinsnede toe te passen: 'specifieke bouwaanduiding - [omschrijving specifieke bouwaanduiding]'. Dit leidt dan bijvoorbeeld tot de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - passage'.

3. Maatvoeringsaanduidingen

Maatvoeringsaanduidingen hebben betrekking op: afmetingen, percentages, oppervlakten, hellingshoeken en aantallen, zowel ten aanzien van het bouwen als ten aanzien van het gebruik. De opgenomen maten zijn in hele meters en naar boven afgerond.

Maximum bouwhoogte

P.M.

Minimum en maximum goothoogte

P.M.

4. Gebiedsaanduidingen

Gebiedsaanduidingen zijn op de verbeelding opgenomen om voor een op de verbeelding afgebakend gebied een specifieke regeling op te kunnen nemen. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om een afwijkings- of wijzigingsgebied, waar van de regels afgeweken kan worden of waarvoor de bestemming gewijzigd kan worden. Dit wordt op de verbeelding opgenomen met de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone - afwijkingsgebied' of 'wetgevingszonde - wijzigingsgebied'. Op de verbeelding zijn de gebiedsaanduidingen herkenbaar door hun roodgekleurde arceringen.

Hoofdstuk 6 UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

P.M.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Wettelijk vooroverleg

P.M.

6.2.2 Zienswijzen

P.M.

6.3 Handhaving

Met dit bestemmingsplan beoogt de gemeenteraad een voor de burgers duidelijk en herkenbaar ruimtelijk beleid te formuleren. Op grond daarvan mag dan ook verwacht worden dat het college van burgemeester en wethouders handhavend optreedt als iemand de regels van het bestemmingsplan niet naleeft. Immers, de ruimtelijke kwaliteit van het gebied loopt gevaar als men in strijd met het bestemmingsplan een bouwwerk bouwt of als men in strijd met het bestemmingsplan gronden of bouwwerken gebruikt. Het achterwege laten van handhaving kan ertoe leiden dat zich ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen voordoen, die negatieve gevolgen hebben voor de ruimtelijke kwaliteit en de veiligheid. Daarom wordt hier het beleid inzake de handhaving uiteengezet en aangegeven hoe de handhaving van de bestemmingsplanregels wordt opgepakt. Volgens vaste jurisprudentie bestaat er een beginselplicht om handhavend op te treden. Dit houdt in dat, gelet op het algemeen belang dat gediend is met de handhaving, in geval van overtreding van een wettelijk voorschrift of regel het bestuursorgaan dat bevoegd is om met bestuursdwang of een last onder dwangsom op te treden, in de regel van deze bevoegdheid gebruik moet maken. Slechts onder bijzondere omstandigheden mag van het bestuursorgaan worden gevergd dit niet te doen. Dit kan zich voordoen als er concreet zicht op legalisatie bestaat. Voorts kan handhavend optreden zodanig onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in die concrete situatie behoort te worden afgezien. De gemeente Haarlem voldoet aan deze beginselplicht door daadkrachtig en consequent op te treden.

Eens in de vier jaar stelt de gemeente Haarlem een integraal handhavingsbeleid vast waarin de projecten staan aangegeven die worden opgepakt. De opzet is dat de afdeling Handhaving Bebouwde Omgeving niet alle illegale situaties tegelijk aanpakt, maar wel een werkbaar aantal zaken, hetgeen een uitstralend effect zal hebben. Nieuw vastgestelde bestemmingsplannen lenen zich bij uitstek voor deze projectmatige aanpak. Uiteraard wordt bij calamiteiten altijd opgetreden. Handhaving van de regels van bestemmingsplannen vindt in de gemeente Haarlem plaats langs

bestuursrechtelijke weg. Rechtszekerheid en gelijke behandeling van burgers staan hierbij voorop. Daarbij is ook communicatie belangrijk. Hier kan bovendien een preventieve werking van uitgaan. De gemeente brengt met name de relatie met de na te streven beleidsdoelstellingen onder de aandacht, zodat voor iedere inwoner, eigenaar en ondernemer duidelijk mag zijn hoe en wanneer het college handhaaft.

Ook voor dit plangebied zal de handhaving van de kaders van het bestemmingsplan tevens plaatsvinden na het verstrekken van omgevingsvergunningen voor de activiteiten 'bouwen', 'het uitvoeren van een werk' en 'het gebruiken van gronden en bouwwerken'. Want niet alleen handelingen zonder vergunning zijn onderwerp van handhaving, maar ook handelingen in afwijking van een omgevingsvergunning vormen een overtreding. Het gemeentelijk toezicht tijdens de vergunningplichtige activiteiten is gewaarborgd doordat inspecteurs in Haarlem volgens het Landelijk Toezichtprotocol werken. Deze inspecteurs classificeren projecten volgens het protocol, waarmee zij de noodzakelijke frequentie en het niveau van de controles tijdens de bouw bepalen. De rapportage van deze controles slaan zij digitaal op. Aldus draagt het college zorg voor de handhaving van de bestemmingsplanregels.