

De Entree Oost

bestemmingsplan "De Entree Oost" (vastgesteld)

Inhoudsopgave

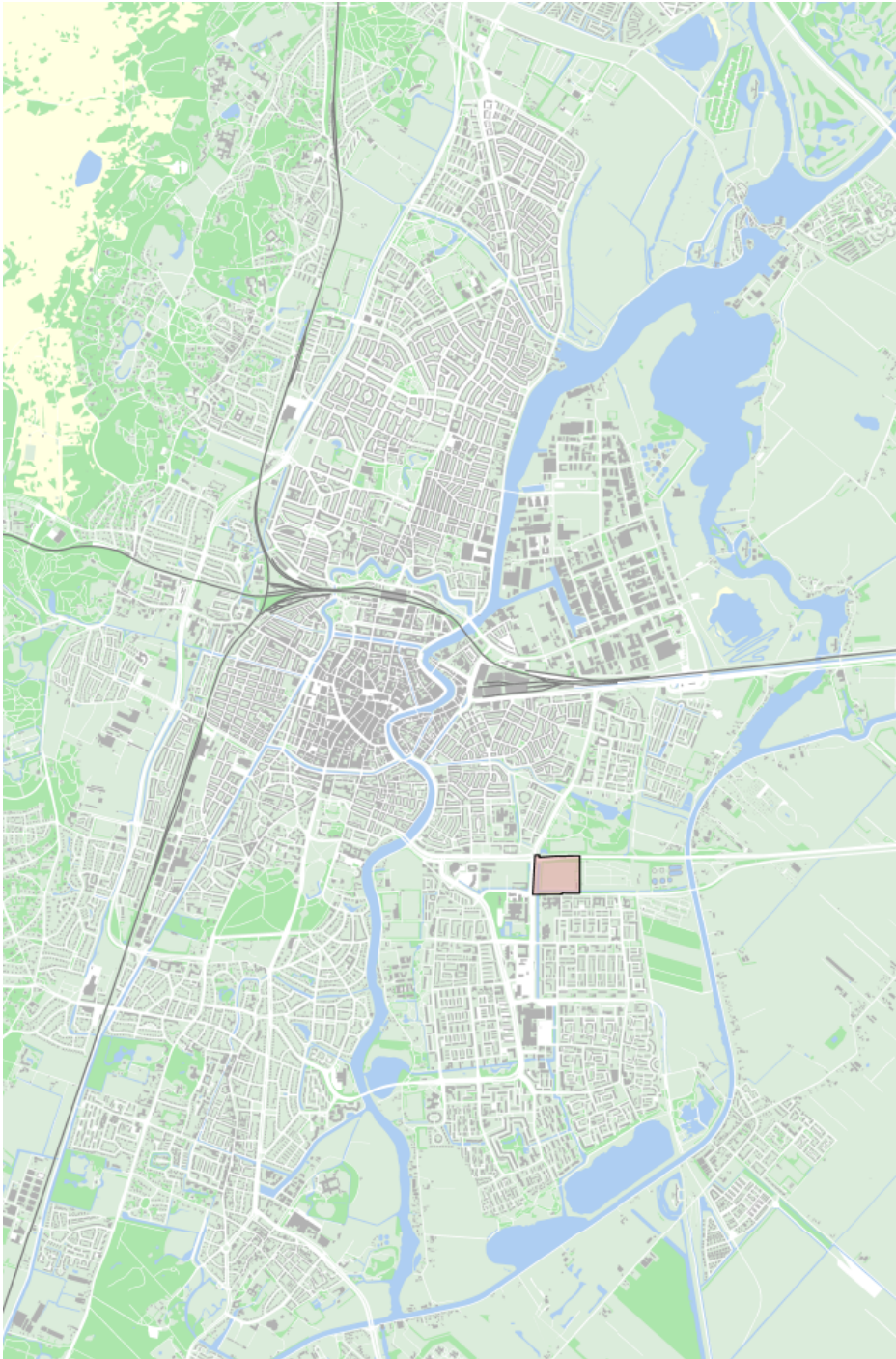
Toelichting		5
Hoofdstuk 1	INLEIDING	7
1.1	Bestemmingsplan	8
1.2	Begrenzing van het plangebied	8
1.3	Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan	8
1.4	Doel van het bestemmingsplan	9
1.5	Geldende planologische regelingen	9
1.6	Planvorm	9
1.7	Bestemmingsplanprocedure	9
1.8	Leeswijzer plantoelichting	10
Hoofdstuk 2	ONTWIKKELING	11
2.1	Bestaande situatie en omgeving	11
2.2	Bestemmingsplan Haarlem 023	11
2.3	Masterplan De Entree Oost 2015	11
Hoofdstuk 3	BELEIDSKADER	15
3.1	Rijks - en provinciaal ruimtelijk beleid	15
3.2	Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 4	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	29
4.1	Geluid	29
4.2	Bodemparagraaf	30
4.3	Waterparagraaf	30
4.4	Luchtkwaliteit	34
4.5	Externe veiligheid	34
4.6	Natuurwaarden	35
4.7	Monumentale bomen	37
4.8	Verkeer	39
4.9	Parkeren	42
4.10	Duurzaamheid en energie	43
4.11	Archeologie	43
4.12	Vliegverkeer	46
4.13	Kabels, leidingen, straalpaden en andere belemmeringen	47
4.14	MER-beoordeling	47
Hoofdstuk 5	JURIDISCHE ASPECTEN	49
5.1	Inleiding	49
5.2	Juridische planopzet	49
5.3	Hoofdopzet verbeelding	57
Hoofdstuk 6	UITVOERBAARHEID	61
6.1	Economische uitvoerbaarheid	61
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	61
6.3	Handhaving	62

bestemmingsplan "De Entree Oost" (vastgesteld)

Toelichting

bestemmingsplan "De Entree Oost" (vastgesteld)

Hoofdstuk 1 INLEIDING



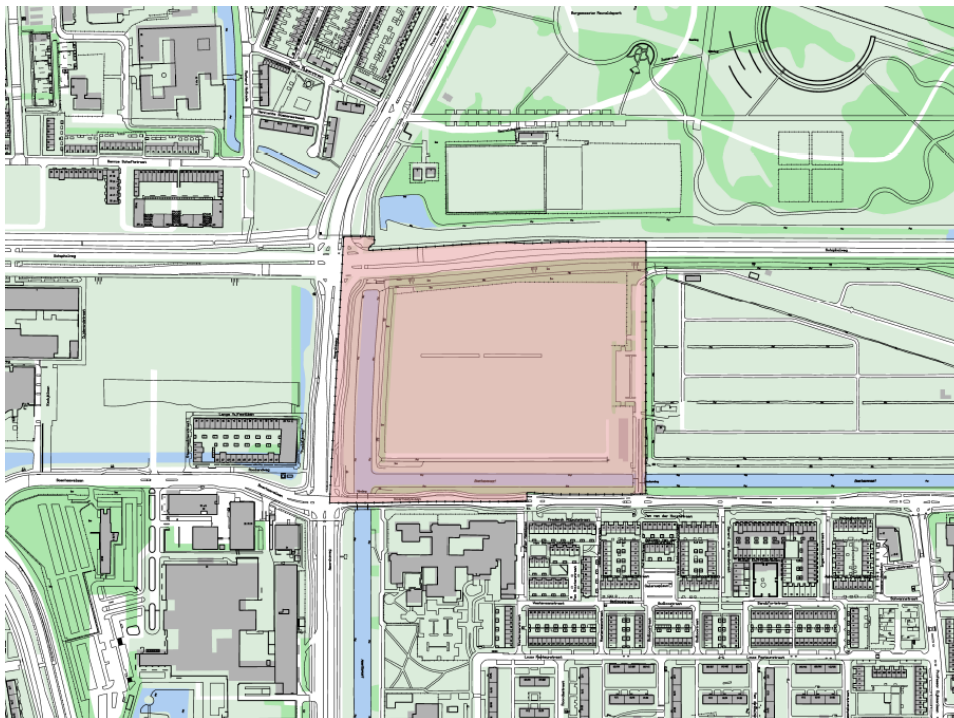
Afbeelding 1.1: Ligging van het bestemmingsplangebied

1.1 Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan De Entree Oost bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De regels bevatten juridische voorschriften over het gebruik van de ruimte. Deze regels geven aan of, en zo ja, hoe ruimte bebouwd 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, de haalbaarheid van het plan en milieuaspecten.

1.2 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied van bestemmingsplan De Entree Oost ligt aan de oostzijde van Haarlem en beslaat een oppervlakte van circa 7 ha. Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de Amerikaweg, aan de noordzijde door de Schipholweg, aan de oostzijde door volkstuinten en aan de zuidzijde door de Boerhaavelaan (zie afbeelding 1.1 en 1.2).



Afbeelding 1.2 Plangebied

1.3 Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan

Voor het bestemmingsplangebied is in 2009 het bestemmingsplan Haarlem 023 vastgesteld. Dat bestemmingsplan Haarlem 023 had ook betrekking op het gebied ten westen van de Amerikaweg. Voor de gewenste ontwikkelingen in dat gebied zijn/worden aparte ruimtelijke procedures gevoerd.

Door onder meer de economische crisis en het overschot op de kantorenmarkt

is besloten een nieuw Masterplan voor de oostelijke locatie op te stellen. De in het Masterplan opgenomen ontwikkelingen passen niet in het bestemmingsplan Haarlem 023. Op 21 mei 2015 heeft de gemeenteraad het Masterplan De Entree Oost 2015 vastgesteld. Dit Masterplan vormt de basis voor onderhavig bestemmingsplan.

1.4 Doel van het bestemmingsplan

Hoofddoel van het nieuwe bestemmingsplan De Entree Oost is het opstellen van een actueel juridisch kader, waarbinnen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het gebied mogelijk wordt gemaakt, zowel wat betreft gebruik als wat betreft bebouwingmogelijkheden.

1.5 Geldende planologische regelingen

Binnen het plangebied De Entree Oost geldt het volgende bestemmingsplan

Naam van het plan	Vastgesteld
Haarlem 023	03-12-2009 (nr 2009/186957)

Tabel 1 Vigerend bestemmingsplan op moment van opstellen bestemmingsplan.

Bij het van kracht worden van het bestemmingsplan De Entree Oost zal het in tabel 1 genoemde plan, voor het deel dat ligt binnen het plangebied, de rechtskracht verliezen.

1.6 Planvorm

Dit bestemmingsplan heeft een ontwikkelingsgericht karakter. Het plan biedt de basis voor de in hoofdstuk 2 beschreven ontwikkelingen en wensen die zijn vastgelegd in het Masterplan Entree Oost. Er is gekozen voor een bestemmingsplan waarin de beoogde ruimtelijke invulling globaal op de verbeelding is vastgelegd. Alleen de centrale waterpartij met het omliggende groen en de tuinen grenzend aan deze centrale waterpartij en de Boerhaavevaart zijn met een duidelijke begrenzing op de verbeelding vastgelegd. In de regels zijn de uitgangspunten uit het Masterplan verwerkt en juridisch vertaald.

1.7 Bestemmingsplanprocedure

Het bestemmingsplan De Entree Oost doorloopt de wettelijke procedure. Het conceptontwerpbestemmingsplan is in het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegestuurd aan de verschillende (semi)overheden en belangenorganisaties, waaronder de wijkraad Boerhaavewijk.

Vervolgens heeft het college van burgemeester en wethouders na bespreking in

de commissie Ontwikkeling het ontwerpbestemmingsplan vrijgegeven voor tervisielegging conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Na publicatie is het ontwerp gedurende zes weken ter inzage gelegd. In die tijd kon een ieder zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen indienen bij de gemeenteraad. De gemeente heeft in deze periode op 13 oktober 2015 een inloopbijeenkomst georganiseerd over het ontwerpbestemmingsplan.

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

Na mogelijke aanpassing van het bestemmingsplan, met inachtneming van de eventueel 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.

1.8 Leeswijzer plantoelichting

In dit bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de gewenste ontwikkeling van het gebied. In dit hoofdstuk zijn in een overzicht de huidige planologische mogelijkheden uit het vigerende bestemmingsplan Haarlem 023 naast ontwikkelingen uit het Masterplan de Entree Oost gelegd.

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 nodig overeenkomstig artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridische aspecten waarbij een toelichting wordt gegeven op de planregels, bedrijvenlijst, verbeelding en de regeling voor bebouwing.

In hoofdstuk 6 wordt de financieel-economische uitvoerbaarheid beschreven en worden de uitkomsten van het overleg toegelicht.

Hoofdstuk 2 ONTWIKKELING

2.1 Bestaande situatie en omgeving

Het plangebied betreft een voormalig sportpark aan de oostzijde van Haarlem. Het terrein ligt al geruime tijd braak.

Omgeving

Het plangebied vormt de noordrand van Schalkwijk en kan gebruikmaken van de faciliteiten van deze wijk. In de nabijheid ligt het Spaarne Gasthuis Zuid (ziekenhuis). In de Boerhaavewijk zijn winkels en ook het winkelcentrum Schalkwijk ligt in de buurt.

2.2 Bestemmingsplan Haarlem 023

Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven geldt in het plangebied het in 2009 vastgestelde bestemmingsplan Haarlem 023. Dat bestemmingsplan beslaat de westelijke en de oostelijke deelgebieden langs de Schipholweg. Onderhavig bestemmingsplan heeft alleen betrekking op het oostelijke deelgebied. Het bestemmingsplan uit 2009 ging hier uit van maximaal 390 woningen en een intensief kantorenprogramma.

2.3 Masterplan De Entree Oost 2015

Door onder meer de economische crisis en het overschot op de kantorenmarkt is besloten een nieuw Masterplan (oude dateerde uit 2003) voor de oostelijke locatie op te stellen. De in het Masterplan opgenomen ontwikkelingen passen niet in het bestemmingsplan Haarlem 023. Op 21 mei 2015 heeft de gemeenteraad het Masterplan De Entree Oost 2015 vastgesteld. Dit Masterplan vormt de basis voor onderhavig bestemmingsplan.

Het vastgestelde Masterplan De Entree Oost is opgenomen als bijlage 1 bij de toelichting.

	Bestemmingsplan Haarlem 023 (oostelijk deel)	Bestemmingsplan De Entree Oost
Woningen	Maximaal 390	Maximaal 480
Parkeren	Parkeergarages onder de bouwblokken langs Schipholweg	Geen parkeergarages, parkeren binnen de woonblokken, op eigen terrein bij de 2 onder 1 kap, in openbaar gebied voor bezoekers

bestemmingsplan "De Entree Oost" (vastgesteld)

Parkeernorm	Wonen-2 + GD-2: 1 pp per woning binnen bouwblok; 0,5 pp in openbaar gebied; 1 parkeerplaats binnen bouwblok per 60 m2 geprojecteerd kantoor	Parkeren conform de Beleidsregels parkeernormen (vastgelegd in artikel 13 van de regels)
Gemengde bestemming	Wonen, kantoren tot max 9.000 m2 (staat in voorschriften)	Wonen, al dan niet in combinatie met de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep, gastouderopvang en/of bed & breakfast; niet-publieksgerichte dienstverlening, atelier, bedrijf t/m categorie B; horeca 1;
Wonen	Wonen	Woongebied
Sociale woningbouw	--	totaal 145 (80 sociale huur en 65 sociale koop) verdeeld over beide plandelen Oost en West
woningbouwtypologiën	--	woningbouwtypologiën liggen niet vast; afhankelijk van de markt
Met de aanduiding: sgd-2 (bij W2 en GD2 langs Schipholweg)	binnen W en GD2, op de 1e en 2e bouwlaag: maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening, sport, horeca, bedrijven < B1 tot maximaal 2.500 m2 gezamenlijk vloeroppervlak.	wonen, zowel op de begane grond als op de verdieping al dan niet in combinatie met de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep, gastouderopvang en/of bed & breakfast
Functies in de plint langs Schipholweg	Levendige plint: diverse niet-woonfuncties toegestaan: kantoren, maatschappelijke voorzieningen, sport (zoals bijvoorbeeld fitness), kleinschalige bedrijvigheid, horeca en een kleinschalige winkel. Oostelijk deel geen detailhandel.	Langs Schipholweg: wonen, al dan niet in combinatie met de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep, gastouderopvang en/of bed & breakfast; niet- publieksgerichte dienstverlening, atelier bedrijf t/m categorie B; horeca 1
Horeca	langs Schipholweg: in plint 1 horecavestiging max 150 m2; Langs waterpartij: 1 max 400 m2	horeca 1
Goot/bouwhoogte langs Schipholweg	Minimaal 12, maximaal 33 m	Minimaal 12, maximaal 21 resp. 24 m

bestemmingsplan "De Entree Oost" (vastgesteld)

Goot/bouwhoogte Amerikaweg	Minimaal 8, maximaal 27 en 33 m	Minimaal 9,5, maximaal 21 m Minimaal 12, maximaal 21 m
Bouwhoogte langs Boerhaavelaan	Minimaal 5, maximaal 15 m, deels terugliggend. Bouwblok richting Amerikaweg: minimaal 5, maximaal 24 m	Maximaal 15 m; Bouwmogelijkheden in hoekstrook met Amerikaweg is goothoogte 9,5 en max.bouwhoogte is 21.

Afbeelding 2.1 Overzicht belangrijkste verschillen tussen bestemmingsplan Haarlem 023 en bestemmingsplan De Entree Oost

bestemmingsplan "De Entree Oost" (vastgesteld)

Hoofdstuk 3 BELEIDSKADER

3.1 Rijks - en provinciaal ruimtelijk beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de in 2012 vastgestelde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040. Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden blijven.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De belangen van het nationale ruimtelijke beleid worden geborgd in de AmvB Ruimte, een juridische vertaling van het rijksbeleid. De nationale ruimtelijke belangen omvatten globaal de nationale planologische principes zoals gebundelde verstedelijking, de ontwikkeling van de mainports, het kustfundament, de bescherming en ontwikkeling van een aantal groene en blauwe gebiedscategorieën en ruimtelijke garanties met betrekking tot defensiedoeleinden en energieproductie en -voorziening.

Voor onderhavig bestemmingsplan is vooral relevant de bevordering van krachtige steden. Behoud van het stedelijk draagvlak voor voorzieningen en van voldoende stedelijke "massa" en de daarbij horende economische agglomeratievoordelen zijn van groot belang.

In dit bestemmingsplan zijn geen nationale belangen in het geding.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden, de zogenaamde 'ladder voor duurzame stedelijke ontwikkeling'. De ladder wordt doorlopen via drie treden:

1. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
2. indien uit de beschrijving blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;

3. indien uit de beschrijving blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijke gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Ad 1. In het bestemmingsplan Haarlem 023 (uit 2009) werd de ontwikkeling van een nieuwe woonbuurt op deze locatie reeds mogelijk gemaakt. Het vigerende bestemmingsplan droeg bij aan de specifieke woningbehoefte (Woonvisie Haarlem). Zo ook de realisatie van maximaal 480 woningen die thans zijn opgenomen in het bestemmingsplan De Entree Oost. De te realiseren woningen passen binnen de regionale woningbehoefte. Tevens is voor het gebied Entree West en Oost samen contractueel vastgelegd dat de ontwikkelaar verdeeld over de twee gebieden totaal 145 woningen in de sociale sector bouwt (80 sociale huur en 65 sociale koop).

Ad 2. Bij gebleken behoefte (stap 1) dient in stap 2 van de ladder te worden beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins. Van belang is dus of de onderhavige locatie reeds aan te merken is als 'bestaand stedelijk gebied'. Onder 'bestaand stedelijk gebied' wordt het volgende verstaan: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'. In het vigerende bestemmingsplan wordt ontwikkeling mogelijk gemaakt. Het plangebied ligt in het structuurplan Haarlem 2020 binnen verandergebied Schipholweg. Binnen deze zone zijn drie milieutyperingen te onderscheiden. De Schipholweg dient te worden omgebouwd tot een stadsentree met een gemengd stedelijk karakter met vrij lineaire bebouwing, direct erlangs gelegen. De centrale zone tussen de Europaweg tot rondom het kruispunt met de Amerikalaan/Pr. Bernhardlaan en tussen het Slachthuissterrein en ziekenhuissterrein, wordt als stedelijk knooppunt beschouwd. Binnen deze zone dient optimaal gebruik gemaakt te worden van dubbel grondgebruik en functiemenging. Duidelijk is dat het hier bestaand stedelijk gebied betreft.

Ad 3. Als herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, is trede 3 aan de orde. Bij deze trede moet worden beschreven in hoeverre wordt voorzien in de geconstateerde behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Nu echter uit de behandeling van de 2e trede is gebleken dat de onderhavige ontwikkeling (reeds) plaatsvindt in bestaand stedelijke gebied is de 3e trede niet aan de orde.

Het plan voldoet aan de uitgangspunten van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Daarnaast raakt het plan niet aan Nationale Ruimtelijke

Belangen. Geconcludeerd wordt dat het ruimtelijk Rijksbeleid de realisatie van het plan niet in de weg staat.

Structuurvisie Noord-Holland 2040

De provincie zet in op "kwaliteit door veelzijdigheid". Het Noord-Hollandse landschap is namelijk gevarieerd, open, heeft hoge cultuurhistorische waarden en is over het algemeen goed bereikbaar vanuit de stad. Noord-Holland moet daarom aantrekkelijk blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De identiteit van de landschappen in Noord-Holland zijn daarom in 2040 versterkt met behoud door ontwikkeling en door transformatie. De afwisseling tussen stad en open landschap is duidelijk herkenbaar.

Om het toekomstbeeld ruimtelijk te realiseren heeft de Provincie Noord-Holland provinciale belangen benoemd. Deze vallen uiteen in drie hoofdbelangen: ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Deze zijn verankerd in de provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie. De structuurvisie en de provinciale verordening vormen enerzijds het toetsingskader voor de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van Noord-Holland (ruimtelijke kwaliteit) en anderzijds de juridische beleidsuitwerking.

In het kader van het hoofdbelang duurzaam ruimtegebruik worden gemeenten gestimuleerd het bestaand stedelijke gebied beter te benutten door de aanwijzing van het Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). Het BBG vervangt hiermee de rode contouren uit het oude Streekplan. Door te verdichten, stationslocaties en knooppunten optimaal te benutten, ondergronds te bouwen, en door woningbouwprogramma zoveel mogelijk te realiseren binnen het BBG, wordt intensivering en bundeling van stedelijkheid bevorderd. Hierdoor is ook een winst te behalen in het fiets- en OV-gebruik.

Het plangebied behoort tot het BBG. Voor ontwikkelingen binnen bestaand bebouwd gebied gelden geen aanvullende eisen uit de provinciale ruimtelijke verordening.

Dit bestemmingsplan is niet in strijd met het provinciale beleid zoals vervat in de structuurvisie en met provinciale belangen zoals verwoord in de verordening.

Provinciaal milieubeleidsplan Noord-Holland 2015-2018

Op 15 december 2014 is het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 vastgesteld. In dit plan staan de milieudoelen van de provincie en hoe en wanneer die gerealiseerd dienen te worden. Het biedt voor gemeenten een kader voor hun beleid. De provincie zet in op het minimaal voldoen aan de wettelijke basiskwaliteit en daarnaast is het de ambitie om kansen te creëren en te benutten gericht op een duurzamer, gezonder en veiliger Noord-Holland. Dit bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid waar hoofdstuk 4 verder op ingaat, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.2 Gemeentelijk beleid

3.2.1 Structuurplan Haarlem 2020

De gemeenteraad van Haarlem heeft op 20 april 2005 het Structuurplan Haarlem 2020 vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen de ruimtelijke ontwikkeling van de stad voor de komende 15 jaar. Ambities en wensen over gebruik van de (beperkte) ruimte zijn hierin vastgelegd. In de toekomst wil Haarlem de bestaande aantrekkelijkheid behouden en verder uitbouwen. Haarlem wil voor zijn inwoners een levendige en veilige stad zijn met veel aandacht voor een leefbare woonomgeving en voldoende voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen.

Verandergebieden en knooppunten

Voor de grotere opgaven richt het structuurplan zich op een beperkt aantal gebieden waar veel potenties zijn qua goede bereikbaarheid en ruimte. In het structuurplan worden dit de verandergebieden en knooppunten genoemd. Juist die gebieden hebben een functie om Haarlem te profileren op haar identiteit en bijdrage aan diversiteit in het stedelijk netwerk.

De verandergebieden en knooppunten vormen de zwaartepunten voor stedelijke ontwikkeling. Hier liggen veel kansen om de stad de kant op te krijgen die in de Toekomstvisie staat. Daarbij heeft een deel van de gebieden veel potenties om sfeer en cachet te krijgen die nu deels ontbreekt. Het gaat om de twee toegangsroutes van de stad, waaronder de Schipholweg.

Buurtidentiteit

Relevant voor het plangebied Entree Oost is het geformuleerde beleid ten aanzien van de woonwijken. In deze gebieden wordt met name ingezet op het speerpunt "Duurzaam goed wonen". Voorop staat de verschillen tussen wijken te handhaven of sterker tot uiting te laten komen (buurtidentiteit). De nadruk ligt op versterking van de eigen buurtidentiteit. De opgave is een balans te scheppen tussen de gewenste mate van differentiatie binnen de stad en behoud van eigenheid in de buurten. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de knooppunten in de stad vindt hier geen toevoeging van een substantieel programma plaats. Het Structuurplan streeft naar een hoogwaardige leefomgeving door aandacht te besteden aan - en waar mogelijk oplossingen aan te dragen voor - ruimte voor ontmoeting, leefbaarheid en levendigheid.

Wonen

Het plangebied is voornamelijk aangeduid als woongebied. Voor de woongebieden is handhaven van het woonmilieu het hoofdkenmerk.

Groen

De doelstelling voor de ontwikkeling van het groene netwerk in Haarlem is tweevoudig: versterking van groen met vooral ecologische waarden en versterking van groen met vooral stedelijke waarden.

3.2.2 Masterplan De Entree Oost

In oktober 2004 is het Masterplan voor 023 Haarlem vastgesteld. Dit Masterplan omvatte zowel de plandelen West als Oost. Vervolgens is - mede door de crisis - het Masterplan niet verder uitgewerkt maar is in 2014/2015 een nieuw Masterplan gemaakt waarin meer flexibiliteit mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden. Zo is het kantorenprogramma komen te vervallen en vervangen door een alternatief programma met daarin , voornamelijk woningbouw. Het nieuwe Masterplan De Entree Oost is op 21 mei 2015 vastgesteld door de gemeenteraad. Het Masterplan biedt het ruimtelijk en programmatisch kader voor de ontwikkeling van het plangebied. Dit Masterplan is vertaald in het onderhavige bestemmingsplan.

Woonvisie

Het programma van West en Oost samen dient te voorzien in 80 sociale huurwoningen en 65 sociale koopwoningen. Dit is vastgelegd in de overeenkomst die is gesloten met de ontwikkelaar. In plangebied West zijn reeds 21 sociale koopappartementen opgeleverd. De overige woningen vallen in de categorie middelduur en duur en zorgen voor woningdifferentiatie in Schalkwijk zoals in de Woonvisie is opgenomen (Woonvisie: "Haarlem: duurzame, ongedeelde woonstad", 2012). In het plangebied De Entree Oost zijn maximaal 480 woningen voorzien.

Haarlem Klimaat Neutraal

Bij de nadere uitwerking van de woningen zal ook aandacht besteed worden aan bovenwettelijke eisen op het gebied van energie. Zo is het denkbaar dat kopers hun woning zo samen kunnen stellen dat ze energieneutraal zijn.

Ecologisch Beleidsplan

In het Ecologisch beleidsplan wordt een aantal doelstellingen geformuleerd voor de inrichting van plangebieden. Onderdelen daarin zijn onder andere: natuur inclusief bouwen (ruimte voor vogels in gebouwen), natuurvriendelijke oevers en het toepassen van inheemse soorten in de openbare ruimte. Bij de verdere uitwerking van het masterplan spant de ontwikkelaar zich in om onderdelen van het Ecologisch Beleidsplan in te passen.

Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan

Evenals in plangebied West wordt in Oost een gescheiden rioolstelsel aangelegd. Dit is opgenomen in het programma van eisen voor de openbare ruimte. Het schone hemelwater wordt opgevangen in de centrale waterpartij. Met het gescheiden stelsel wordt uitvoering gegeven aan het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan.

Parkeren

De parkeernorm voor deze ontwikkeling volgt uit de Beleidsregels Parkeernormen die zijn vastgesteld in 2015. Het gebied ligt in de zgn. schil. De parkeernorm is mede afhankelijk van het segment waarin wordt gebouwd (duur, midden of goedkoop). Een deel van het parkeren zal op eigen terrein bij de huizen worden gerealiseerd of wordt binnen de bouwblokken opgelost. Het bezoekersparkeren zal binnen het plangebied in de openbare ruimte wordt

opgelost. Op basis van de voorbeeldverkaveling is een parkeerbalans gemaakt. Deze laat zien dat het programma voldoet aan de gestelde parkeernorm.

Meer groen

Met het masterplan wordt ingezet op een verdere 'vergroening' van het gebied. Waar het oorspronkelijke masterplan uit 2004 het karakter had van een steenachtig, stedelijk milieu wordt in het nieuwe masterplan het beeld van een tuinstad opgeroepen.

Verwerving grond provincie en terugbrengen snelheid gedeelte Schipholweg

De gemeente heeft een inspanningsverplichting om de strook grond aan de noordzijde van het plangebied Oost, grenzend aan de Schipholweg (circa 1.400m²), te verwerven ten behoeve van de uitvoering van het plan. Begin november 2015 is ambtelijke overeenstemming bereikt over de overdracht van de gronden. Ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan moest nog bestuurlijke besluitvorming (GS) over deze overdracht plaatsvinden.

Naast de inspanningsverplichting tot verwerving van de grond van de provincie heeft de gemeente een inspanningsverplichting voor het reduceren van de snelheid van de Schipholweg van 100 km/u naar 50 km/u en herprofilering van de Schipholweg ter hoogte van plangebied Entree Oost. Ook hiervoor zijn de gesprekken met de provincie gaande. Indien de snelheidsreductie niet kan plaatsvinden, zijn geluidreducerende maatregelen nodig voor de realisatie van de woningen, zoals bijvoorbeeld een geluidsscherm of geluidwal. Dit heeft consequenties voor de uitstraling van het plan en voor het te realiseren programma. In het Masterplan zijn hiervoor varianten opgenomen.

3.2.3 Ruimtelijke kwaliteit

In de Nota Ruimtelijke Kwaliteit (2012) wordt een integrale stadsbrede visie gegeven op ruimtelijke kwaliteit die voor ieder nieuw ruimtelijk plan de basis vormt. Met de visie wil Haarlem kernachtig uitdragen waar haar kracht en haar ambitie ligt. De relatie tussen duurzaamheid, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk thema van de visie. Er zijn tien gouden regels geformuleerd die een prioriteit voor ruimtelijke ontwikkeling in Haarlem uitspreken. De gouden regels zijn algemeen en gericht op het versterken van de samenhang, zowel in de ruimte (ruimtelijke kwaliteit), als in de transformatieprocessen (helder en complementair beleid).

De gemeenteraad heeft op 28 juni 2012 de nota Dak vastgesteld. Deze nota is een bijlage van de Nota Ruimtelijke Kwaliteit. In de nota Dak is vastgelegd hoe het Haarlemse daklandschap op een duurzame manier kan bijdragen aan enerzijds het behouden en vergroten van de ruimtelijke kwaliteit en anderzijds aan een intensiever ruimtegebruik.

Er wordt op het moment van schrijven van dit bestemmingsplan een Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) door de gemeente voorbereid. In juli 2012 is een hoofdlijnennotitie opgesteld ten behoeve van deze Structuurvisie. Hierin 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 uiteindelijke SOR zal kwantitatief aangeven wat en waar bepaalde ingrepen in de openbare ruimte zullen worden gerealiseerd. Datum van vaststelling van de SOR is nog niet bekend.

3.2.4 Wonen

Haarlem kiest in de Woonvisie Haarlem 2012-2020 (2012) voor behoud en versterking van de aantrekkelijkheid van Haarlem als kwalitatieve goede woonstad. Wonen vormt een belangrijke factor bij de duurzame stedelijke ontwikkeling in Haarlem. In de Woonvisie zijn uiteenlopende maatregelen opgesomd die een bijdrage moeten leveren aan de doelstellingen. Het plangebied is gelegen in de noordstrook van Schalkwijk en is in de Woonvisie aangemerkt als één van de nieuwbouwprojecten binnen Haarlem. Dit bestemmingsplan voorziet in een optimalisatie van het beoogd woningbouwprogramma en is daarmee in lijn met de Woonvisie.

Haarlem is onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam. In dat verband zijn afspraken gemaakt over de regionale woningbouwopgave in het Regionaal Actie Programma (RAP). De bijzondere ligging van Zuid-Kennemerland (o.a. Haarlem) brengt ook nadelen met zich mee. Er is een gebrek aan uitleggebieden. Hierdoor kan in Zuid-Kennemerland uitsluitend door middel van kleinschalige nieuwbouw- en herstructureringsplannen (deze liggen binnen Bestaand Bebouwd Gebied) worden ingespeeld op de huidige en toekomstige woningbehoefte. Zo ook in het voorliggende bestemmingsplangebied.

3.2.5 Economie

Het Haarlemse evenementenbeleid 2011-2012 wordt voortgezet voor de periode 2013-2016. Evenementen behoren tot de jaarlijkse hoogtepunten en zijn van grote economische, culturele en maatschappelijke waarde voor de stad. Evenementen trekken veel bezoekers, krijgen een hoge waardering en zetten Haarlem verder op de kaart als toeristische bestemming. In het beleid worden de evenementen in twee categorieën ingedeeld: 'beeldbepalend' (met bovenregionale en landelijke uitstraling) en 'bijzonder' (met lokale en regionale uitstraling). Daarnaast worden in Haarlem ook veel andere, kleinschalige evenementen georganiseerd. Met duidelijke criteria voor evenementen bepaalt de gemeente Haarlem welke evenementen bij de stad en het profiel van Haarlem passen. In het plangebied zijn uitsluitend categorie-1 evenementen toegestaan.

3.2.6 Milieuzonering

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit.

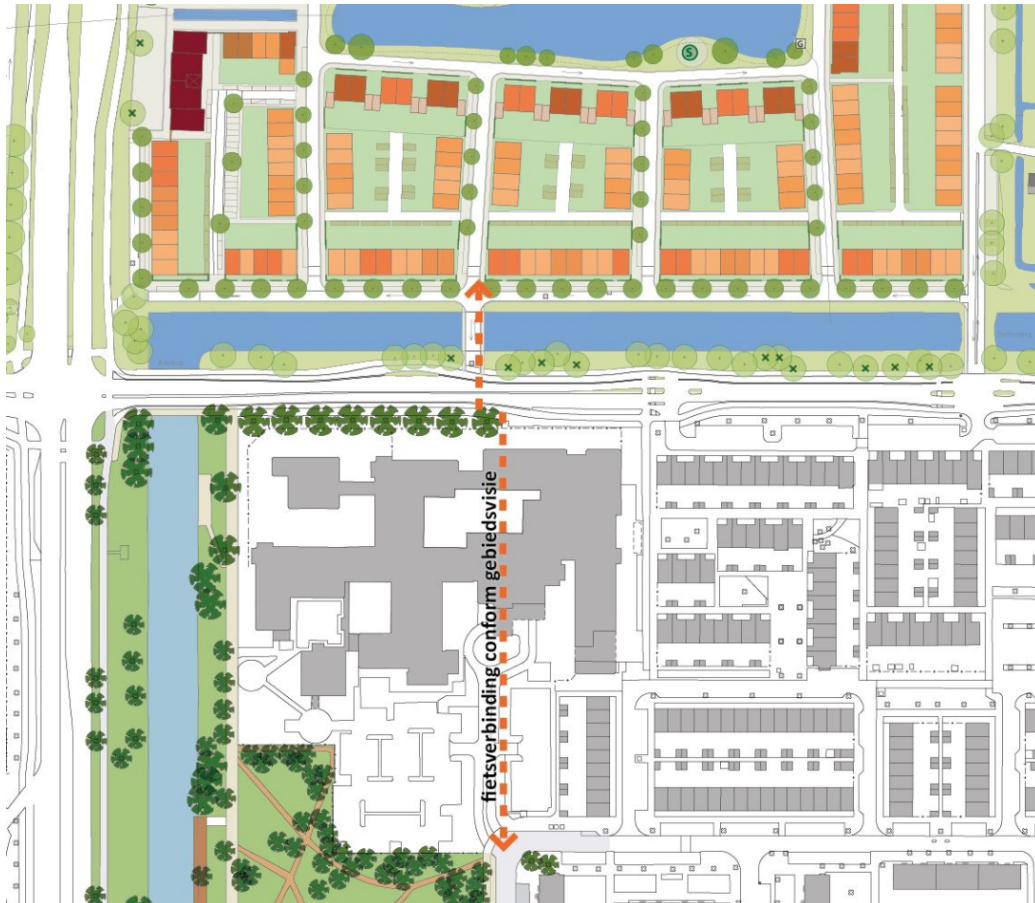
Het grondgebied van Haarlem is in het milieuzoneringsbeleid (vastgesteld in 2002 en 2008) ingedeeld in gebieden of zones. Het plangebied valt volgens dit beleid in de gebiedstypering 'wonen met overwegend laagbouw in een lage dichtheid'. Hier zijn activiteiten tot en met milieucategorie B toegestaan.

3.2.7 Verkeer en vervoer

Het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan (HVVP) (2003) beschrijft het beleid op het gebied van verkeer en vervoer voor een periode van 10 jaar. Het HVVP is een plan op hoofdlijnen. 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 in de stad te stimuleren (fiets en openbaar vervoer) en het autoverkeer in de wijken zoveel mogelijk terug te dringen. De Schipholweg, de Amerikaweg en de Boerhaavelaan zijn de belangrijkste ontsluitingswegen voor het plangebied. Deze wegen zijn tevens hoofdrijroutes voor de hulpverleningsdiensten.

Langzaam verkeer

Het HVVP gaat uit van het creëren van verblijfsgebieden met een 30 km/uur beperking, waarbij de doorstroming van het verkeer ondergeschikt is. De fiets neemt in het Haarlemse verkeersbeleid een belangrijke plaats in. 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 de fiets boven het autoverkeer en uitbreiding van het fietsnetwerk. De Amerikaweg is aangeduid als een hoofdfietsroute binnen Haarlem. Daarnaast is conform de gebiedsvisie Boerhaavewijk, vanuit het plangebied, over de Boerhaavevaart, een noord-zuid fietsverbinding (ook voor voetgangers) voorzien die na ontwikkeling van de Poort van Boerhaave aansluit in het verlengde van de Louis Pasteurstraat.



afbeelding: fietsverbinding conform gebiedsvisie

In het plangebied is aan de oostzijde een langzaamverkeersroute voorzien.

Uitgangspunt voor fietsers en voetgangers zijn goede oversteekvoorzieningen en vermindering van de wachttijden bij verkeerslichten met extra aandacht voor kinderen, ouderen en gehandicapten.

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).

Langs de Boerhaavelaan en de Schipholweg ligt een busroute. In het HVVP is opgenomen dat in de spits enige congestie kan ontstaan bij het kruispunt Schipholweg - Amerikaweg. De aanleg van een busstrook zorgt voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer en zorgt voor minder congestie op de Schipholweg.

Autoverkeer

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-gebieden richting de 50 km/u wegen wordt geleid. Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk langs de rand van de

stad afgewikkeld.

3.2.8 Parkeren

Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) in werking getreden. Deze wet neemt onder meer de wettelijke grondslag weg voor de stedenbouwkundige bepalingen in de Haarlemse bouwverordening (HBV). De belangrijkste bepaling in de HBV is de parkeerregeling (art. 2.5.30). Deze regeling maakt toetsing aan parkeernormen mogelijk bij (nieuw)bouwplannen en functiewijzigingen. Dit draagt bij aan een goede ruimtelijke ordening en voorkomt verkeers- en parkeeroverlast als gevolg van een tekort aan parkeerplaatsen in een bepaald gebied.

Om te kunnen bepalen welke extra parkeerbehoefte een nieuwe ontwikkeling veroorzaakt, wordt gebruik gemaakt van parkeernormen. Daarom heeft de gemeente Haarlem in 2015 de 'Beleidsregels parkeernormen' vastgesteld. Deze normen worden bepaald aan de hand van de functie en de locatie.

3.2.9 Groen en ecologie

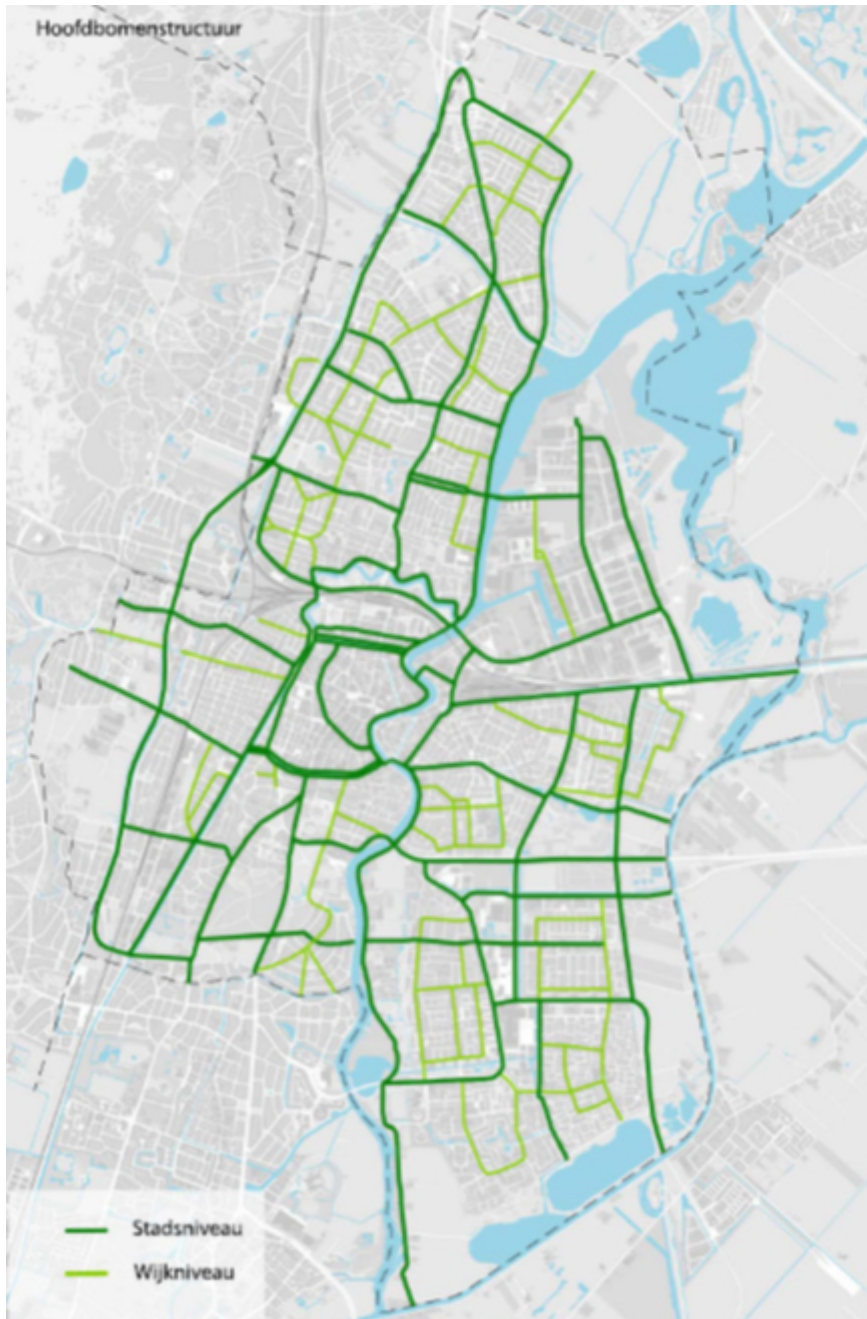
Het beleid op het gebied van groen is terug te vinden in tal van regelingen en richtlijnen op Europees, landelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau, zoals: de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet, het Nationaal Milieubeleidsplan 4, Structuurschema Groene Ruimte 2 'natuur voor mensen, mensen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

De hoofdgroenstructuur ligt vast in het Structuurplan Haarlem 2020. Het plangebied maakt deel uit van één van de groene dwarsverbanden die door Haarlem loopt. De oost-westverbindingen hebben een landschappelijke basis en vormen de groene en blauwe aders (de sporten van de ladderstructuur). Het beleid is erop gericht om deze ladderstructuur herkenbaar te maken door groengebieden met elkaar te verbinden.

In 2009 is het Goenstructuurplan 2020 vastgesteld. Doelstelling is zowel versterking van groen met ecologische waarde als van groen met stedelijke waarde. Het groenstructuurplan 2010 is een groenuitwerking van het Structuurplan 2020 en vervangt het Groenstructuurplan uit 1991. Het betreft een groenstructuurplan met een gedifferentieerde groennorm. Deze (richtinggevende) groennorm moet bruikbaar zijn voor de toetsing van bouwplannen. Het groenstructuurplan heeft de volgende doelen:

- het benoemen en vaststellen van de hoofdgroenstructuur van Haarlem en de ontbrekende schakels daarin;
- het bieden van bruikbare en heldere kaders bij gebiedsontwikkelingen;
- het in stand houden en verbeteren van de hoofdgroenstructuur waaronder de hoofdbomenstructuur;
- het realiseren van een betere bereikbaarheid en toegankelijkheid van het groen in en om de stad;
- het zoveel mogelijk proberen te behouden van de hoeveelheid bestaand groen;
- het kwalitatief verbeteren van het groen.

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 scheidt samenhang in de uitvoering van het bomenbeleid. Uitgangspunt voor de bomenstructuur is de verdere uitbouw en verbetering van het Haarlemse bomenbestand.



Afbeelding 3.1: Hoofdbomenstructuur

De gemeente Haarlem beschikt verder over een Haarlemse Monumentale Bomenlijst (2009). Vanwege de waarden van monumentale bomen zal in beginsel voor het kappen van deze bomen geen omgevingsvergunning worden verleend. De Bomenverordening beschermt monumentale bomen. Daarnaast worden monumentale bomen met kroonprojectie opgenomen op de verbeelding

met een juridische bescherming in de regels.

Het Ecologisch beleidsplan Haarlem 2013-2030 beschrijft hoe de gemeente de komende jaren, in samenhang met het realiseren van de duurzaamheidsdoelstelling en het bevorderen van groenparticipatie, de soortenrijkdom versterkt en zorgt voor een hogere ecologische waarde in de stad. Daarmee wordt de leefbaarheid van de stad vergroot. Het doel van het beleid is het kwalitatief verbeteren en verhogen van de ecologische waarden en het verankeren van de richtlijnen uit het beleid in alle planprocessen alsmede in beheer- en onderhoudsprogramma's. Het ecologisch beleid biedt de kaders voor een ecologisch Haarlem.

3.2.10 Archeologie

Het archeologische beleid van het provinciaal bestuur van Noord-Holland ligt vast in het Cultuurconvenant tussen het rijk en de provincie Noord-Holland, de Provinciale Cultuurnota en de Cultuurhistorische Regio-profielen. Het beleid is gebaseerd op wettelijke verplichtingen en autonoom cultuurhistorisch provinciaal beleid.

De uitgangspunten voor gemeentelijke beslissingen in Haarlem zijn vastgelegd in een beleidsnota archeologie. De archeologische verwachtingen die voor het Haarlems grondgebied gelden zijn vertaald naar de Archeologische Beleidskaart Haarlem (ABH). Archeologie komt terug in paragraaf 4.11.

3.2.11 Duurzaamheid en energie

Duurzaam bouwen

De gemeenteraad heeft op 15 november 2005 het beleid voor duurzame woningbouw vastgesteld. Bij alle nieuwe woningbouwprojecten waar de gemeente direct bij betrokken is moet de zogenoemde basiskwaliteit Duurzaam bouwen (Dubo) worden toegepast. De basiskwaliteit is gebaseerd op een voortschrijdende normstelling en zal worden aangescherpt. Deze basiskwaliteit kan worden bereikt door het toepassen van kostenneutrale duurzame maatregelen. De basiskwaliteit duurzame nieuwbouw binnen het plangebied kan op twee manieren worden bereikt:

- door het toepassen van de voorkeurslijst duurzaam bouwen maatregelen nieuwbouw;
- door het instrument GPR-gebouwen toe te passen. Met dit rekeninstrument kunnen projecteigenaren zelf een alternatief maatregelenpakket samenstellen.

De gemeente kan het initiatief nemen om samen met de projecteigenaar een hogere kwaliteit te bereiken (streefkwaliteit). De Gemeentelijke Praktijk Richtlijn Duurzaam Bouwen (GPR) is het resultaat van praktijkervaringen in andere gemeenten. Met het rekeninstrument kunnen projecteigenaren zelf een alternatief maatregelenpakket samenstellen. GPR Gebouw zet ontwerpgegevens van een gebouw om naar prestaties op het gebied van kwaliteit en duurzaamheid.

Duurzame stedelijke ontwikkeling

De gemeente Haarlem heeft in de beleidsnota "Praktijkrichtlijn Duurzame

Stedenbouw" bepaald dat alle ruimtelijk relevante plannen vanaf 2006 moeten voldoen aan de basiskwaliteit duurzame stedenbouw en waar mogelijk aan een streefqualiteit. De Praktijkrichtlijn bestaat uit uitgangspunten en een checklist duurzame stedenbouw op basis van de ervaringen in Haarlem. Hierbij is gebruik gemaakt van het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw (NPDS, 1999). Toepassen van maatregelen is afhankelijk van het stedelijk milieutype. In de checklist zijn naast de wettelijke maatregelen (watertoets) een groot aantal (vrijwillig te nemen) maatregelen beschreven op het gebied van verkeer/vervoer (parkeren ondergronds), afval (het plaatsen van ondergrondse containers), water en energie (zuid gerichte verkaveling zonoriëntering). De vrijwillig te nemen maatregelen zorgen ervoor dat een ruimtelijk plan aan de streefqualiteit kan voldoen. Dat is dus een kwaliteit die verder gaat dan wettelijke regelingen ofwel de basiskwaliteit.

Haarlem Klimaatneutraal

In maart 2007 heeft de Haarlemse gemeenteraad in meerderheid uitgesproken dat Haarlem in 2030 een klimaatneutrale stad moet zijn. Voor de eigen organisatie geldt dit al vanaf 2015. Hiertoe heeft de gemeenteraad op 9 oktober 2008 een plan van aanpak vastgesteld. Kern van de aanpak is dat bij ieder (nieuw)bouwproject het energieaspect nader aandacht moet krijgen, waarbij in eerste instantie het gebruik van energie zo beperkt mogelijk moet worden gemaakt via bijvoorbeeld isolatie en zuinige apparatuur. Daarnaast dient zo veel mogelijk van duurzame energie gebruik te worden gemaakt door bijvoorbeeld situering en door zonne-energie in combinatie met warmte-koude opslag toe te passen. In de laatste plaats kan eventueel naar compensatiemaatregelen worden gezocht. Deze compensatiemaatregelen kunnen ook bestaan uit investeren in andere maatregelen buiten het gebied.

Zonne-energie: Vanuit duurzame overwegingen (o.a. de ambitie Haarlem klimaatneutraal in 2030) en vanuit het oogpunt van kostenbesparing is de opwekking van zonne-energie van groot belang. In Haarlem zijn veel kansen voor de toepassing van producten om zonne-energie op te wekken. Afhankelijk van het type dak (plat of hellend) en de oriëntatie ervan kan het rendement worden bepaald. In de nota Dak zijn de kansen en mogelijkheden van de toepassing van zonne-energie uitgewerkt. In het bestemmingsplangebied De Entree Oost zijn - volgens de nota Dak - weliswaar mogelijkheden voor zonne-energie maar is dit kwetsbaar in verband met de ruimtelijke kwaliteit. In de regels van dit bestemmingsplan is de aanleg van zonnepanelen mogelijk gemaakt maar hierbij is rekening gehouden met de zichtbaarheid en de aantasting van de cultuurhistorische waarden.

Windenergie: De interesse in kleinschalige gebouwgebonden windmolens neemt nog steeds toe. De verwachting is dat de aanschafprijs verder omlaag zal gaan en de opbrengst omhoog. Het plaatsen van kleinschalige windmolens heeft uiteraard visueel meer gevolgen dan de toepassing van de minder zichtbare zonne-energiesystemen. Met name hogere gebouwen lenen zich voor het plaatsen van kleinschalige windmolens. Door het toestaan van individuele molens kan echter verrommeling van het gebied ontstaan. Om die reden dienen kleinschalige windmolens ruimtelijk goed ingepast te worden. Dat wil zeggen dat de molen een onderdeel wordt van het ontwerp, zowel van het gebouw als van de omgeving.

Het bestemmingsplangebied De Entree Oost is geen gunstig windgebied, de voorzieningen zijn enkel mogelijk op hoge niet monumentale bebouwing mits zorgvuldig ontworpen.

Nieuwbouw

Bij de nieuwbouw binnen het plangebied dienen minimaal de vaste maatregelen uit de nationale pakketten duurzaam bouwen te worden uitgevoerd. Dit betreft dus zowel utiliteitsbouw, grond-, weg- en waterbouw als woningbouw. Daarbij moet gedacht worden aan gunstige oriëntatie op het zuiden voor het toepassen van zonneboilers en (in de toekomst) zonnecellen, compact bouwen en afkoppelen van regenwaterafvoer. Bij voorkeur wordt nu reeds rekening gehouden met een mogelijke verandering van bestemming in de toekomst. Dit staat ook bekend als flexibel bouwen.

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 bij de toelichting zijn de uitgevoerde onderzoeken opgenomen.

Bestaande milieuhinder, zoals geluidhinder van bestaande wegen kan in beginsel niet via het bestemmingsplan worden verminderd voor zolang de bestaande situatie wordt gehandhaafd. Pas als nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het bestemmingsplangebied worden nagestreefd - bijvoorbeeld nieuwe woningen, nieuwe bedrijfsfuncties of een nieuwe wegconstructie - kan dit worden vastgelegd met een bestemming die past binnen de (ruimtelijk relevante) milieunormen.

4.1 Geluid

De mate waarin wegverkeerslawaai, spoorwegverkeerslawaai en/of industrielawaai het (woon)milieu mogen belasten is geregeld in de Wet geluidhinder. Deze wet stelt dat in principe de geluidbelasting op de gevel van gevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld woningen, scholen of ziekenhuizen) niet hoger mag zijn dan de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Als de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarden, dan kunnen hogere waarden worden verleend. Daarvoor dient eerst onderzocht te worden of er geen maatregelen mogelijk zijn aan de bron (de weg), of in het overdrachtsgebied.

Voor het vigerende bestemmingsplan Haarlem 023 is door Ingenieursbureau Tauw akoestisch onderzoek uitgevoerd. De thans gewenste woningbouwverkeveling past echter niet binnen dat bestemmingsplan. Daarom is dit nieuwe bestemmingsplan opgesteld. Ten behoeve hiervan is het akoestisch onderzoek geactualiseerd met als doel het inzichtelijk maken van de geluidbelasting op de nieuw te bouwen woningen.

Ten opzichte van eerder uitgevoerde akoestisch onderzoek zijn de verkeersgegevens geactualiseerd. Het uitgangspunt was namelijk dat op de Schipholweg ter plaatse van het bouwplan een maximale snelheid van 50 km/uur toegestaan is en de weg daarmee gewijzigd is in stedelijke weg. Over deze snelheidsbeperking is tot op heden nog niet besloten. De provincie moet akkoord gaan met deze snelheidsreductie. In het geactualiseerde onderzoek is daarom zowel de geluidbelasting met 50 (westelijke deel) als 100 km/uur (oostelijke deel) onderzocht.

Aan de hand van de voorgenomen bebouwing is getoetst of de geluidbelasting voldoet aan reeds verleende hogere waarden (vastgesteld ten behoeve van het bestemmingsplan Haarlem 023).

Voor de Boerhaavelaan, Amerikaweg en het westelijke deel van de Schipholweg (50 km/uur) is de geluidbelasting gelijk of lager dan de verleende hogere waarden, waardoor voor deze wegen geen nieuw hogere

waardenbesluit hoeft te worden genomen.

Voor het oostelijke deel van de Schipholweg (ter plaatse van 100 km/uur) zijn berekeningen uitgevoerd. Hieruit volgt dat zonder aanvullende geluidsreducerende maatregelen de geluidbelasting langs de Schipholweg de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde overschrijdt. Door overschrijding van de maximale ontheffingswaarde kunnen enkele woningen alleen gerealiseerd worden door het toepassen van 'dove' gevels of vliesgevels. Ook kan door het treffen van een schermmaatregel de geluidbelasting verlaagd worden. Bij een scherm van 1,50 meter hoogte is de geluidbelasting op de begane grond gelijk aan de maximale ontheffingswaarde, de andere verdiepingen dienen als 'dove' gevels te worden uitgevoerd. Bij een scherm van 4,50 meter hoogte kan worden voldaan aan de maximale ontheffingswaarde op de begane grond en de eerste verdieping.

Voor de woningen in het oostelijke deel van het plangebied grenzend aan de Schipholweg zijn nieuwe hogere waarden vastgesteld van maximaal 53 dB. De reeds verleende hogere waarden zijn gebaseerd op een snelheidsverlaging naar 50 km/uur. Mocht de snelheid op de Schipholweg langs het plangebied alsnog terug gebracht worden van 100 km/uur naar 50 km/uur, dan kan worden teruggevallen op de reeds verleende hogere waarden.

4.2 Bodemparagraaf

Op grond van de Wet bodembescherming moet bij nieuwbouwwontwikkelingen 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. De rapporten zijn opgenomen in bijlage 11, 12 en 13 bij de toelichting.

Uit de onderzoeken blijkt dat op enkele locaties in het plangebied nader onderzoek noodzakelijk is naar de ernst en omvang van de geconstateerde verontreinigingen. Bij de verdere planontwikkeling moet dit worden meegenomen.

4.3 Waterparagraaf

4.3.1 Beleid

In deze paragraaf komt de waterhuishoudkundige situatie in en rond het plangebied aan bod. Ook wordt ingegaan op de 'watertoets'. Daarbij gaat het om oppervlaktewater, grondwater, waterkwantiteit, waterkwaliteit, afkoppeling, compensatie, beleid etc. De watertoets 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.

Europees, nationaal en provinciaal waterbeleid

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 Bestuursakkoord Water (2011) vervangt het Nationaal Bestuursakkoord Water (2003 en geactualiseerd in 2008) en het Bestuursakkoord Waterketen (2007). In het Bestuursakkoord Water zetten het rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en drinkwaterbedrijven in op versterking van de watersector door te investeren in kennis, innovatie en samenwerking. Het doel is, tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten, een mooi, veilig, schoon, gezond en duurzaam beheer van het watersysteem en de waterketen te bereiken.

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.

Waterbeheerplan Rijnland 2010-2015

Onder het motto 'droge voeten en schoon water' staat al het werk van het Hoogheemraadschap van Rijnland in het teken van de drie hoofddoelen: veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Het hoogheemraadschap kiest voor een gebiedsgerichte aanpak met een pakket aan maatregelen en uitvoeringsprogramma om de drie hoofddoelen tijdens de planperiode te verwezenlijken.

Keur van Rijnland

Om initiatieven van burgers, bedrijven en organisaties die het watersysteem kunnen beïnvloeden te kunnen reguleren, maakt Rijnland gebruik van de Keur en bijbehorende uitvoeringsregels. Hierin staat waaraan werkzaamheden moeten voldoen die invloed hebben op het watersysteem. In de Keur 2015 gaat Rijnland niet langer uit van een 'nee tenzij' aanpak maar van een 'ja, tenzij' en geeft daarmee verantwoordelijkheid en flexibiliteit aan de initiatiefnemers waar dat kan en stelt regels waar dat moet. Deze aanpak zorgt voor minder regeldruk en daarmee voor minder vergunningen en meldingen.

Riolering en afkoppelen

Overeenkomstig het rijksbeleid geeft Rijnland de voorkeur aan het scheiden van hemelwater en afvalwater, mits het doelmatig is. De voorkeursvolgorde voor de omgang met afvalwater houdt in dat het belang van de bescherming van het milieu vereist, dat:

- a. het ontstaan van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- b. verontreiniging van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- c. afvalwaterstromen gescheiden worden gehouden, tenzij het niet gescheiden houden geen nadelige gevolgen heeft voor een doelmatig beheer van

- afvalwater;
- d. huishoudelijk afvalwater en afvalwater dat daarmee wat biologische afbreekbaarheid betreft overeenkomt, worden ingezameld en naar een afvalwaterzuiveringsinrichting getransporteerd;
 - e. ander afvalwater dan bedoeld in onderdeel d:
 - 1. wordt - zo nodig na zuivering bij de bron - hergebruikt;
 - 2. wordt lokaal - zo nodig na retentie of zuivering bij de bron - in het milieu gebracht.

De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Deze voorkeursvolgorde is echter niet altijd verplicht. De uiteindelijke afweging zal lokaal moeten worden gemaakt, waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal moet staan.

Integraal Waterplan Haarlem

De gemeente Haarlem en het Hoogheemraadschap van Rijnland hebben eind 2004 het Integraal Waterplan Haarlem vastgesteld en in 2014 geactualiseerd. 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.

4.3.2 Plansituatie

Watertoets

De watertoets is een instrument om te 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. Het conceptontwerpbestemmingsplan 'De Entree Oost' is met Rijnland besproken tijdens het watertoetsgesprek op 17 juni 2015. Deze eerste opzet was dusdanig onderbouwd en van advies voorzien (rapport Fugro bijlage 14) dat positief geadviseerd is door Rijnland.

Oppervlaktewater

Centraal in het plangebied is een vrij gevormde waterpartij voorzien. Deze waterpartij behoort tot het boezemstelsel van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Naast een bergende functie (opvang en buffer) heeft het water in de buurt ook een esthetische en een ecologische functie. De waterpartij is niet van ecologisch groot belang. Aan de inrichting van de oevers worden daarom geen specifieke eisen gesteld, maar de voorkeur wordt gegeven aan zachte, begroeide en natuurvriendelijk ingerichte oevers.

Het oppervlaktewater zal in beheer komen van het Hoogheemraadschap. De verdere uitwerking en inrichting zal in overleg met het Hoogheemraadschap vorm krijgen. Duidelijk is wel al dat, overeenkomstig het Rijnlands Keur, aan weerszijden van de watergangen een obstakelvrije strook grond aanwezig moet zijn met een breedte van 2,5 m ten behoeve van het uitvoeren van het onderhoud

aan en ter bescherming van het profiel van de watergangen, alsmede voor de inspectie.

Grondwater

De grondwaterstanden in Haarlem zijn over het algemeen vrij hoog. De gemeente heeft de zorgplicht voor een goede ontwatering van de openbare ruimte en om grondwateroverlast in de openbare ruimte te voorkomen. Daarom is er onder veel wegen in het gebied drainage aangelegd onder de wegen. Deze systemen hebben een regulerend effect op de grondwaterstanden. Bij rioolvernieuwingen dienen nieuwe drainagesystemen aangelegd te worden indien dit nodig is. Het beleid voor riolering en grondwaterbeheer ligt vast in het Verbreed Gemeentelijk Riolerings Programma dat ongeveer eenmaal in de 5 jaar geactualiseerd wordt.

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 (hoge stikstof- en fosforconcentraties). De waterbodems van de Haarlemse boezemwateren zijn over het algemeen verontreinigd. 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

Het gebied krijgt een gescheiden rioolstelsel. Hierin wordt het afvalwater gescheiden verzameld van het regenwater en naar de rioolzuivering gevoerd.

Zorgplicht en preventieve maatregelen voor hemelwater

Voor de verwerking van hemelwater wijst Rijnland op de zorgplicht en op het nemen van preventieve maatregelen. Het verdient aanbeveling, daar waar mogelijk, aandacht te besteden aan maatregelen bij de bron. Preventie heeft de voorkeur boven zuiveringsmaatregelen achteraf. Uitgangspunt is dat het te lozen hemelwater geen significante verslechtering van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater mag veroorzaken en emissie van vervuilende stoffen op het oppervlaktewater, waar mogelijk, wordt voorkomen door bijvoorbeeld:

- duurzaam bouwen;
- het toepassen van berm- of bodempassages;
- toezicht en controle tijdens de aanlegfase en handhaving tijdens de beheerfase ter voorkoming van verkeerde aansluitingen;
- het regenwaterriool uit te voeren met (straat)kolken voorzien van extra zand-, slibvang of zakputten (putten met verdiepte bodem) op tactische plekken in

- het stelsel;
- adequaat beheer van straatoppervlak, straatkolken en zakputten (straatvegen en kolken/putten zuigen);
- het toepassen van duurzaam onkruidbeheer;
- de bewoners, gebruikers en beheerders voor te lichten over de werking van de riolering en een juist gebruik hiervan.

4.4 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit is van belang voor de gezondheid van mens en dier en voor de kwaliteit van het milieu. In de Europese Unie zijn daarom grenswaarden afgesproken waaraan de concentraties van een aantal stoffen vanaf bepaalde ingangsdata moeten voldoen. Die grenswaarden en regelgeving om ze tijdig te bereiken en te handhaven zijn in Nederland opgenomen in de Wet milieubeheer, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen.

Het bestemmingsplan De Entree Oost is in hoofdzaak consoliderend. Er vinden geen voor de luchtkwaliteit relevante wijzigingen van toegestane functies plaats die niet al in het vorige bestemmingsplan ruimtelijk zijn vastgelegd.

Door Tauw is onderzoek verricht (bijlage 15) met betrekking tot de luchtkwaliteit ten behoeve van het Ontwikkelingsgebied Schalkwijk-Schipholweg. Dit omdat hier meerdere ontwikkelingen zijn gepland. Zo ook de ontwikkeling in het bestemmingsplangebied De Entree Oost. De relevante wegen in en rond het plangebied zijn de Schipholweg, Amerikaweg en Boerhaavelaan. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de ontwikkelingen voldoen aan de luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer, aangezien de grenswaarde voor PM10 en NO2 niet worden overschreden.

4.5 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 2 en 3 is opgenomen blijkt dat er twee risicobronnen relevant zijn voor dit bestemmingsplan:

- transport gevaarlijke stoffen over de N205;
- hagedruk aardgastransportleiding.

Transport gevaarlijke stoffen over de N205

Uit de berekening van de risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de N205 blijkt dat er geen sprake is van een plaatsgebonden risico van 10-6 per jaar. Aan de grens- of richtwaarde, geldend voor het plan, wordt voldaan. Het plaatsgebonden risico van de N205 vormt daarmee geen belemmering voor de planrealisatie.

Het groepsrisico neemt in de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie toe van 0,0% van de oriëntatiewaarde tot 0,4% van de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is in de toekomstige situatie ruim beneden oriëntatiewaarde

gelegen en vormt daardoor geen belemmering voor de realisatie van het plan. Conform de circulaire moet over de toename van het groepsrisico verantwoording worden afgelegd. Deze verantwoording is een taak van het bevoegd gezag waarbij zij advies dienen in te winnen bij het bestuur van de veiligheidsregio.

Het bestemmingsplan voorziet in een gewijzigde bestemming voor een ontwikkeling. De te realiseren bestemming aldaar levert in de huidige vorm en omvang een reductie van het aantal personen op (zowel in de dag als tijdens de nacht). Dit resulteert in een afname van het groepsrisico ter plaatse. Dat betekent dat een verdere verantwoording voor dit deel van het bestemmingsplan achterwege kan blijven.

Hogedruk aardgastransportleiding

Voor de nabij gelegen hogedruk aardgastransportleiding wordt geen plaatsgebonden risicocontour 10-6 per jaar berekend. Dit betekent dat wordt voldaan aan de gestelde grenswaarde uit het Bevb voor het plaatsgebonden risico. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de planrealisatie.

Het groepsrisico is in de toekomstige situatie gelijk aan de huidige situatie en bedraagt 0.19 keer de oriëntatiewaarde. Een verklaring hiervoor is dat het groepsrisico wordt bepaald door een dichtbevolkt gebied elders langs de leiding. De planlocatie zelf levert geen relevante bijdrage aan het groepsrisico. Het groepsrisico vormt daarom geen belemmering voor de planrealisatie. In de verantwoording hoeft conform het Bevb alleen aandacht besteed te worden aan de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en de zelfredzaamheid van de aanwezige personen. Hierbij moet de veiligheidsregio om advies worden gevraagd. De verantwoording van het groepsrisico is een taak van het bevoegd gezag.

4.6 Natuurwaarden

In 2014 heeft Eelerwoude een Quickscan Natuurtoets gemaakt (bijlage 4). In deze Quickscan zijn de effecten van de geplande ingreep getoetst aan de natuurwetgeving. De geschiktheid voor de verwachte soorten/soortgroepen zijn beoordeeld aan de hand van een bronnenonderzoek en een verkennend veldbezoek. Voor het bureauonderzoek is gebruik gemaakt van vrij beschikbare verspreidingsgegevens. Enerzijds gaat het om algemene verspreidingsgegevens uit landelijke en provinciale verspreidingsatlassen. Daarnaast is onderzocht of er locatiespecifieke gegevens beschikbaar zijn. Er is ondermeer een quickscan flora en fauna beschikbaar die is opgesteld voor het bestemmingsplan Haarlem 023 (2009). Ook zijn waarnemingssites (waarneming.nl, telmee.nl) geraadpleegd. Op basis van een eenmalig veldbezoek is de geschiktheid van het onderzoeksgebied voor de verwachte soorten/soortgroepen beoordeeld.



Afbeelding 4.2: Ligging plangebied

Het plangebied ligt in de bebouwde kom van Haarlem met een aantal grotere groengebieden op korte afstand. Direct ten oosten van het plangebied ligt een volkstuintencomplex met veel boom- en struikbeplantingen. Ten noorden van het plangebied ligt het recentelijk heringerichte Burgemeester Reinaldapark. Het park bestaat uit ligweides op een kunstmatig aangebracht reliëf, waterpartijen en jonge boombeplantingen. De woonwijk ten zuiden van het plangebied dateert uit de jaren '50 en bestaat uit appartementencomplexen met veel openbaar groen. Het plangebied ligt ecologisch enigszins geïsoleerd (met name voor grondgebonden soorten) door de ingesloten ligging tussen de Schipholweg en Boerhaavelaan.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen in of nabij Vogel- en Habitatrichtlijngebieden of Natura2000-gebieden. Evenmin maakt het plangebied deel uit van een in gevolge de Natuurbeschermingswet 1998 beschermd gebied of de nationale Ecologische Hoofdstructuur. Gebiedsbescherming is derhalve niet aan de orde.

Soortenbescherming

De Flora- en faunawet is gericht op de bescherming van in het wild voorkomende dieren- en plantensoorten. Door de geplande ontwikkeling kunnen groeiplaatsen van de rietorchis verdwijnen, foerageergebieden en vaste vliegrouetes van vleermuizen verstoord worden en leefgebied van ringslang, rugstreepdier en kleine modderkruiper verdwijnen. Om te kunnen beoordelen of daadwerkelijk negatieve effecten op deze soorten plaatsvinden, is onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van streng beschermende soorten in het gebied. Op basis hiervan kan worden beoordeeld of er sprake is van overtreding van de Flora- en faunawet en of er voor de betreffende soorten ontheffing moet worden aangevraagd of conform een goedgekeurde gedragscode moet worden gewerkt.

Wanneer de aandachtspunten uit de natuurtoets (bijlage 6) in acht worden genomen, kan het bouwrijp maken van het terrein in overeenstemming met de natuurwetgeving worden uitgevoerd. Daarbij dient opgemerkt te worden dat de

onderzoekresultaten slechts een beperkte houdbaarheid (1 à 2 jaar) hebben. Vanwege de natuurlijke successie in het gebied kunnen zich in de toekomst alsnog beschermde soorten vestigen.

Regeling Tijdelijke Natuur

Het bestemmingsplangebied is aangemerkt als gebied voor tijdelijke natuur. Op het terrein heeft na jaren van verwaarlozing bosopslag plaatsgevonden. Voorafgaand moet duidelijk zijn welke maatregelen in het kader van de wettelijke zorgplicht noodzakelijk zijn bij het bouwrijp maken van het terrein. De locatie vormt in de toekomst een mogelijk leefgebied voor de beschermde soorten rietorchis, ringslang, rugstreepad, kleine modderkruiper, bittervoorn, vleermuizen en verscheidene vogel- en zoogdiersoorten (zie het activiteitenplan Tijdelijke Natuur Haarlem voor een lijst met soorten waarvoor ontheffing aangevraagd is). Het Ecologisch werkprotocol (bijlage 7) dient ter onderbouwing van een ontheffingsaanvraag Tijdelijke Natuur in het kader van de Flora- en faunawet.

In het Werkprotocol is aangegeven welke voorwaarden in acht dienen te worden genomen om negatieve effecten op beschermde en bedreigde soorten zoveel mogelijk te beperken. De volgende maatregelen zijn alleen van toepassing als de aanwezigheid van de beschermde en bedreigde soorten is vastgesteld door een ecoloog voor aanvang van de werkzaamheden:

- kappen van bomen en struiken en verwijderen ruigte en struweel: rekening te houden met broedvogels, ringslang, algemene zorgplicht;
- grond verplaatsen / vergraven: rekening te houden met rietorchis, rugstreepad, zoogdieren, algemene zorgplicht;
- dempen of vergraven van sloten: rekening te houden met kleine modderkruiper, bittervoorn, rugstreepad, algemene zorgplicht.

4.7 Monumentale bomen

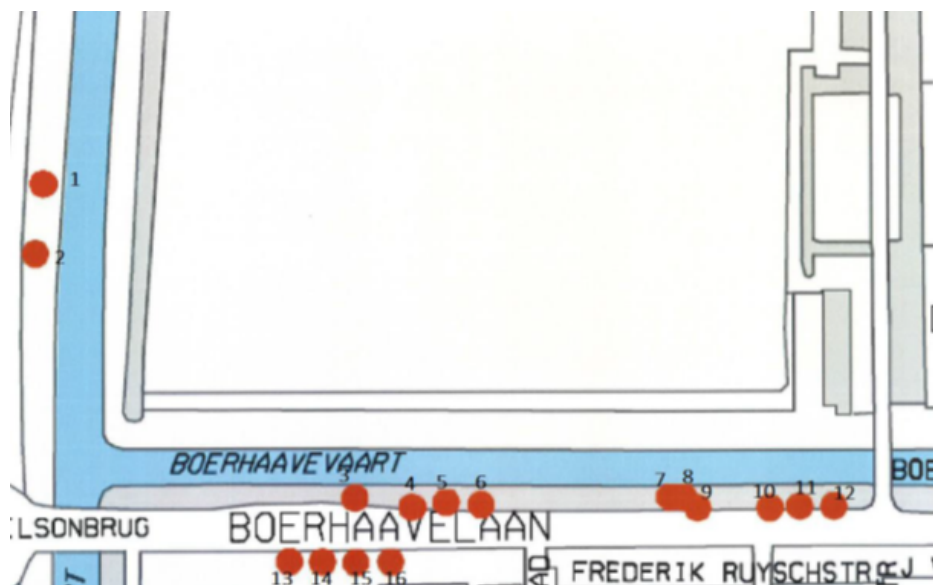
Vanaf 2015 zijn groeiplaatsen van monumentale en waardevolle bomen beschermd in Haarlemse bestemmingsplannen. De bescherming van de monumentale boom zelf is geregeld in een gemeentelijke verordening. Voor dit bestemmingsplan zijn alle monumentale en waardevolle bomen in het plangebied geïnventariseerd. Een monumentale boom is minimaal 80 jaar oud en een waardevolle boom 50 jaar. Ook speciale herdenkingsbomen kunnen monumentaal zijn. Bekende monumentale en waardevolle bomen staan op de monumentale bomenlijst van Haarlem. Als er in dit bestemmingsplan gesproken wordt over monumentale bomen worden daarmee monumentale en waardevolle bomen bedoeld. Dit bestemmingsplan legt groeiplaatsen voor monumentale bomen vast die in de openbare ruimte staan. Bomen op particuliere terreinen die voldoen aan de criteria om monumentaal te worden, zijn niet opgenomen. Hiervoor geldt dat er nog geen beleid is vastgesteld en dat er ook (nog) geen afspraken zijn gemaakt met de eigenaren van de gronden waar deze monumentale bomen staan.

Om de groeiplaats te kunnen bepalen is voor alle monumentale bomen in de openbare ruimte de maximale kroonprojectie onderzocht. Dit is de maximale oppervlakte van de kroon gemeten in het horizontale vlak van een volgroeide boom. Deze is bepaald aan de hand van onderzoek naar maximale

groeiverwachting en afhankelijk van het type boom, de huidige leeftijd en de groeiomstandigheden. In het bestemmingsplan is voor de groeiplaats de dubbelbestemming 'Waarde - Groeiplaats monumentale boom' opgenomen. Binnen deze dubbelbestemming geldt een bouwverbod en is een omgevingsvergunning nodig voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden (aanlegvergunning). Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen om af te wijken van het verbod om te bouwen indien de aanvrager met een groentoets aantoonst dat de groeiplaats van de monumentale boom niet onevenredig wordt aangetast.



Afbeelding 4.3: Monumentale bomen



Afbeelding 4.4: Monumentale bomen

Langs de plangrenzen staat een aantal bomen met de status monumentaal (gemeentelijke bomenlijst). Ten behoeve van de verdere planvorming is het van belang te weten wat de huidige staat is van de bomen en wat de toekomstverwachting is van deze bomen. Het rapport 'Beoordeling van een aantal monumentale bomen in het projectgebied 'de entree te Haarlem', januari 2015' is een uitwerking van de veldopname van 17 januari 2015 en is een inventarisatie en beoordeling van deze bomen. Tevens is een paragraaf bijgevoegd die ingaat op de eventuele verplantbaarheid van de beoordeelde bomen. In het hoofdstuk 'Opname' worden de gevonden gegevens weergegeven en wordt per boom ook de conclusie genoemd. Ook worden de eventuele maatregelen genoemd, die noodzakelijk, dan wel wenselijk zijn om de bomen langer duurzaam te behouden.

4.8 Verkeer

Het gebied De Entree Oost is voor auto's te bereiken via twee entreewegen vanaf de Boerhaavelaan. Vanuit deze aansluitingen zijn alle parkeervoorzieningen te bereiken. Bij de vormgeving van de openbare ruimte in het plangebied is gekozen voor een stedelijke uitstraling met relatief smalle straatjes (vergelijkbaar met deelgebied West). De ringstraten zijn (met uitzondering van de straat aan de oostzijde van het plangebied) éénrichtingsverkeer. De tussenstraten kennen in principe verkeer in twee richtingen.

Het gebied is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Aan de Schipholweg bevindt zich ter hoogte van het plangebied een bushalte in het regionale R-net. Vanaf de halte Reinaldapark worden frequente vervoerverbindingen aangeboden naar Amstelveen, Amsterdam-Zuid, Amsterdam-Centrum en Haarlem-Centrum. Het ligt in de verwachting dat de stallingsruimte voor fietsen (klemmen en kluisen) hier zal worden uitgebreid. De positionering hiervan zal worden afgestemd in het inrichtingsplan.

Vanuit het plangebied bevinden veel voorzieningen zich op fietsafstand. Om het gebruik van de fiets te stimuleren is ingezet op goede fietsverbindingen met de omgeving. Het plangebied sluit aan op de bestaande fietsroutes langs de Amerikaweg en de Boerhaavevaart. De kruising met de Schipholweg zal worden ingericht voor overstekende fietsers. Alle wegen in het plangebied zijn voor fietsers toegankelijk. In voorbereiding op mogelijke toekomstige ontwikkelingen is er ook in de bebouwing langs de oostrand een fietsverbinding voorzien met een minimale breedte van 3,5 m.

Verkeersproblematiek Schalkwijk

Het in dit gebied nog vigerende bestemmingsplan Haarlem 023 maakt reeds woningbouw en een intensief kantorenprogramma mogelijk. Door onder meer de crisis zijn de plannen gewijzigd en is onderhavig bestemmingsplan opgesteld. Met deze wijziging zal de verkeersdruk op onder meer de Boerhaavelaan niet noemenswaardig wijzigen ten opzichte van de planologische mogelijkheden uit het oude plan. Aangezien deze planologische

mogelijkheden uit het oude bestemmingsplan niet zijn benut - er is nu nog sprake van braakliggende gronden - is aan de hand van onderzoek inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn van de ontwikkeling in De Entree Oost.

De gemeente Haarlem heeft daarom Goudappel Coffeng BV gevraagd een verkeerskundig onderzoek uit te voeren naar de gewijzigde ruimtelijke plannen bij De Entree Oost. Dit onderzoek is gekoppeld aan het eerder (in 2009) verrichtte verkeersonderzoek 'Schalkwijk bereikbaar in 2020'.

Voor het opstellen van de verkeerskundige onderbouwing is het zogenaamde 'planeffect' inzichtelijk gemaakt. Hiervoor is gekeken naar drie scenario's:

1. Huidige situatie (2015)
2. Autonome situatie (2025)
3. Plansituatie (2025)

Een bestemmingsplan heeft een looptijd van circa 10 jaar. Daarom is het jaar 2025 bestudeerd. In deze 10 jaar is het mogelijk dat er door autonome ontwikkelingen veranderingen in het plangebied optreden. Daarom is ook de autonome situatie inzichtelijk gemaakt. Voor de autonome situatie van het plangebied gelden twee varianten:

- Feitelijk: Autonome ontwikkelingen Schalkwijk en plangebied zoals huidige situatie (voormalig sportveld);
- Bestemmingsplan: Autonome ontwikkelingen Schalkwijk en plangebied conform vigerend bestemmingsplan.

De verkeersgeneratie van beide situaties zijn inzichtelijk gemaakt. Het planeffect is juridisch gezien het verschil tussen de autonome situatie (conform vigerend bestemmingsplan) en de plansituatie zoals opgenomen in het bestemmingsplan De Entree Oost.

Voor bewoners en belanghebbenden is het verschil tussen de huidige situatie (voormalig sportveld) en de plansituatie (het toekomsteffect) interessanter. Daarom is ook de huidige situatie in beeld gebracht.

Voor het in beeld brengen van de drie scenario's zijn de volgende onderdelen van belang:

1. Bepalen verkeersgeneratie programma De Entree Oost;
2. Schouw van de huidige situatie;
3. Bepalen verkeersgeneratie overige ontwikkelingen Schalkwijk;
4. Bepalen verkeersrouting overige ontwikkeling Schalkwijk;
5. Berekenen verkeersafwikkeling kruispunten;
6. Bepalen oplossingsrichtingen kruispunten.

Hieronder zijn de verschillende onderdelen kort toegelicht.

1. Bepalen verkeersgeneratie programma De Entree Oost

In het kader van het Masterplan voor De Entree Oost is reeds een berekening uitgevoerd naar de verkeergeneratie van De Entree Oost. Dit is gedaan op basis van het ruimtelijke programma uit het Masterplan en richtlijnen van het CROW.

2. Schouw van de huidige situatie

Door middel van een schouw van de verkeerssituatie in het plangebied zijn wachtrijen op de Amerikaweg, Schipholweg, Prins Bernhardlaan en Boerhaavelaan inzichtelijk gemaakt. Dit geeft een bandbreedte waarmee de gemeten verkeersintensiteiten door de verkeerslichten worden verhoogd om zo de volledige verkeersvraag mee te nemen. De schouw is uitgevoerd in een dinsdag- of donderdagochtendspits. Dit zijn de maatgevende dagen, waarop de wachtrijen op de Amerikaweg zijn waar te nemen.

3. Bepalen verkeersgeneratie overige ontwikkelingen Schalkwijk

Naast de ontwikkeling van De Entree Oost vinden nog meer ruimtelijke ontwikkelingen in Schalkwijk plaats. Deze ontwikkelingen zijn van invloed op de verkeersintensiteiten in de autonome situatie. Voor de verschillende ontwikkelingen wordt daarom met behulp van kerncijfers (CROW richtlijnen) de verkeersgeneratie inzichtelijk gemaakt.

4. Bepalen verkeersrouting overige ontwikkeling Schalkwijk

De verkeersgeneratie van de overige ontwikkelingen in Schalkwijk zullen niet volledig van invloed zijn op de verkeersintensiteiten van het plangebied van de Entree. Op basis van lokale kennis is de verkeersoriëntering van de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen inzichtelijk gemaakt.

5. Berekenen verkeersafwikkeling kruispunten

Voor alle drie de scenario's (ook de varianten voor de autonome situatie) is de verkeersafwikkeling op de kruispunten inzichtelijk gemaakt.

Dit plangebied bevat:

1. de aansluitingen van De Entree Oost op de Boerhaavelaan;
2. het kruispunt Amerikaweg-Boerhaavelaan;
3. het kruispunt Amerikaweg-Schipholweg.

De verkeersafwikkeling is inzichtelijk gemaakt met behulp van een dynamische simulatie (VISSIM). Hiermee is het mogelijk niet alleen naar de kruispunten afzonderlijk te kijken, maar ook naar de wisselwerking tussen de kruispunten. Gezien de relatief korte afstand tussen de kruispunten is dit zeer relevant.

Om de verkeersafwikkeling van de huidige situatie inzichtelijk te maken is gebruik gemaakt van telcijfers van de verkeerslichten en de regelingen die momenteel op straat draaien.

Voor de autonome situatie zijn de telcijfers van de verkeerslichten verhoogd met een procentuele jaarlijkse verkeersgroei en de verkeersintensiteiten van de overige ruimtelijke ontwikkelingen.

De verkeersintensiteiten voor de plansituatie zijn berekend met behulp van de verkeersintensiteiten die voor het masterplan zijn bepaald.

6. Bepalen oplossingsrichtingen kruispunten

Voor de drie varianten wordt bepaald of de huidige infrastructuur in en rond het plangebied voldoende capaciteit heeft voor de te verwachten verkeersintensiteiten. Wanneer dit niet het geval is zijn aanbevelingen gedaan met oplossingsrichtingen die de doorstroming en verkeersafwikkeling op kruispuntniveau verbeteren.

Conclusies

Uit de verkeersanalyse (bijlage 17) blijkt dat de huidige vormgeving van de beide kruispunten de verkeersafwikkeling in de toekomstige situatie niet kan realiseren. In de huidige situatie is de verkeersdruk op beide kruispunten reeds hoog. Door de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen in Schalkwijk wordt de verkeersdruk nog hoger en is een andere vormgeving van de kruispunten noodzakelijk om de doorstroming te garanderen. Uit het onderzoek blijkt dat de bijdrage van het verkeer van de Entree Oost minimaal is in vergelijking met de overige beoogde ontwikkelingen.

vervolg

Inmiddels is gestart met het opstellen van een plan van aanpak 'Verkenning aanpak kruispunten Amerikaweg'. Deze verkenning betreft een regionale studie. De studie heeft een verkeers-, ruimtelijke en kosteninvalshoek. Op hoofdlijnen wordt inzicht gegeven naar de effecten van de mogelijke varianten welke leiden tot een verbetering van de doorstroming op de beide kruispunten.

4.9 Parkeren

In het Masterplan is met betrekking tot het parkeren in de hoofdopzet een verschil gemaakt tussen het bezoekersparkeren en het bewonersparkeren. Het bezoekersparkeren krijgt een plek op straat/in de openbare ruimte en wordt gereguleerd door middel van een nader te bepalen parkeerregime. Het parkeren voor bewoners wordt op de binnenterreinen opgelost en op die manier grotendeels aan het zicht onttrokken. Bij twee-onder een- kapwoningen komt minimaal 1 parkeerplaats naast of achter de woning. Dit is vastgelegd in het Masterplan. Bij de verdere uitwerking van het plan wordt getoetst aan de normen die zijn opgenomen in de vastgestelde Beleidsregels parkeernormen 2015.

Voor de bezoekers van het volkstuintencomplex, aan de oostzijde van het plangebied, zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Deze plaatsen zijn niet specifiek gereserveerd voor de volkstuinten en kunnen ook door andere bezoekers van het gebied gebruikt worden. Uitgangspunt daarbij is dat er voldoende parkeergelegenheid blijft voor de bezoekers van de volkstuinten.

De Entree Oost wordt gefaseerd ontwikkeld. In de regels is vastgelegd dat per bouwfase (per deelontwikkeling) een sluitende parkeerbalans wordt aangetoond.

4.10 Duurzaamheid en energie

Duurzaamheid staat hoog op de maatschappelijke agenda. Per 1 januari 2015 zijn de wettelijke eisen op het gebied van duurzaamheid in het bouwbesluit opnieuw verder aangescherpt. Het betreft hier vooral de EPC-waarde van woningen.

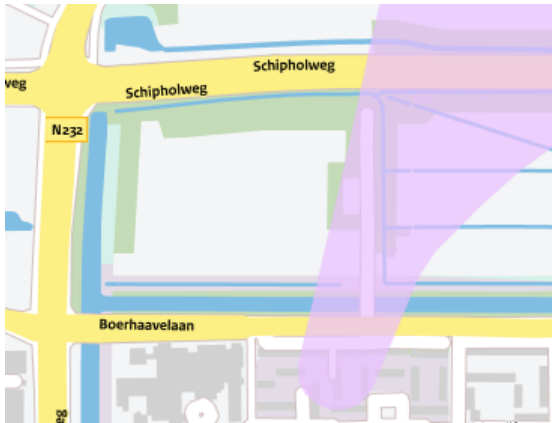
In het plangebied zal aandacht besteed worden aan bovenwettelijke eisen. Bij de nadere uitwerking van de woningen zal dit vorm krijgen. Zo is het denkbaar dat kopers hun woning zo samen kunnen stellen dat ze energieneutraal zijn.

4.11 Archeologie

Het huidige Haarlem ligt zowel op de oudste strandwal, 56 eeuwen geleden ontstaan, als op de 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 (7^e-8^e eeuw n. Chr.), ontstond op een strategische plek aan het Spaarne de nederzetting Harulahem. Harulahem, wat huis 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 de Haarlemse bodem een opeenstapeling geworden van diverse lagen van 56 eeuwen bewoningsgeschiedenis.

Archeologische verwachting plangebied

Het plangebied staat op de Archeologische Monumenten Kaart van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (AMK) voor slechts een klein gedeelte vermeld als een terrein van archeologische waarde (in onderstaande afbeelding als paars aangegeven). Op de Indicatieve Kaart Archeologische waarden van de Rijksdienst heeft het plangebied een lage verwachtingswaarde, dat wil zeggen dat de kans op het aantreffen van archeologische waarden gemiddeld laag wordt geacht. Er zijn geen archeologische waarnemingen of vondsten geregistreerd.



Afbeelding 4.5: Detail Archeologische Monumentenkaart

De Archeologische Beleidskaart Haarlem (ABH) geeft aan dat in het plangebied mogelijk een in het verleden bewoonde strandwal in de ondergrond aanwezig is. Ook in andere delen van het plangebied kunnen deze landschappelijke fenomenen aanwezig zijn. Strandwallen kunnen al in het Neolithicum bewoond en gebruikt zijn, waarmee een gereede kans is op bijvoorbeeld nederzettingen uit deze en latere perioden. Het plangebied behoort volgens de voorlopige ABH grotendeels tot categorie 4. In gronden met deze categorie hebben archeologische vondsten aangetoond dat archeologische waarden te verwachten zijn in een relatief lagere dichtheid. Om die reden geldt hier een regime dat bij bodemroerende activiteiten in het plangebied, die dieper gaan dan 30 cm min maaiveld en met een oppervlakte groter dan 2.500 m², pas mogen worden uitgevoerd nadat er het vereiste archeologisch onderzoek, conform de wettelijk van kracht zijnde eisen, heeft plaatsgevonden. Dit is in dit plan opgenomen middels een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'.



Afbeelding 4.6: Beleidskaart Haarlem (ABH)

(rood: categorie 2; geel: categorie 4)

Voor een deel van het gebied (grenzend aan de volkstuinten) geldt een categorie 2: bij bodemversturende activiteiten van meer dan 50 m² en dieper dan 30 cm min maaiveld dient een archeologisch rapport te worden overgelegd.

Ten behoeve van ontwikkelingen in het plangebied is archeologisch onderzoek noodzakelijk en voor een deel reeds uitgevoerd. De beoogde ontwikkeling bestaat uit woningbouw en een centraal gelegen waterpartij. Het westelijke en centrale deel van het plangebied is reeds met boringen onderzocht door de firma's RAAP in 2009 en ArcheoPro in 2011. Vervolgens is ook het plangebied (in lichtblauw) onderzocht.



Afbeelding 4.7: Plangebied (lichtblauw)

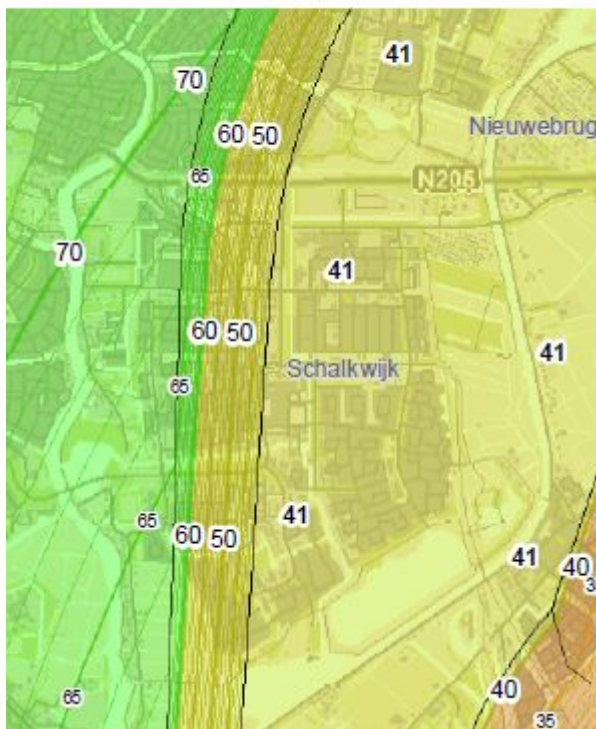
De eerste stap is een gecombineerd bureau- en verkennend booronderzoek. Met een verkennend booronderzoek kan inzicht worden verkregen in de vormeenheden van het landschap, voor zover deze van invloed zijn op de locatiekeuze in het verleden.

4.12 Vliegverkeer

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. Voor het gehele bestemmingsplangebied geldt een hoogtebeperking. Deze bedraagt 41 meter. Deze hoogtemaat wordt gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven: -4.00 N.A.P. Dat betekent dat een hoogtebeperking van 41 meter, een hoogtemaat oplevert van $+41-4=37$ m 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.



Afbeelding 4.8: Hoogtebeperkingen in verband met vliegverkeer

4.13 Kabels, leidingen, straalpaden en andere belemmeringen

In het plangebied bevinden zich een gastransportleiding en een waterleiding. De gasleiding loopt parrallel aan de Amerikaweg, binnen de bestemming Verkeer. De waterleiding loopt parrallel aan de Schipholweg en ligt in de noordwest- en noordoosthoek van het bestemmingsplan. Voor beide leidingen geldt dat aan weerszijden een veiligheidsstrook is opgenomen van 5 meter ter bescherming van de leidingen. De toegekende bestemmingen sluiten daar op aan.

4.14 MER-beoordeling

In de Wet milieubeheer zijn bepalingen opgenomen voor het behoud en het verbeteren van de milieukwaliteit. Dit heeft uiteraard raakvlakken met het bestemmingsplan waarin de milieukwaliteit een belangrijk onderdeel is van de ruimtelijke belangenafweging. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de bepaling in de Wet milieubeheer dat voor (bepaalde) inrichtingen een milieuvergunning vereist is. De Wet milieubeheer bevat bepalingen die een rechtstreekse relatie hebben met bestemmingsplannen.

In de Wet milieubeheer en het op grond van deze wet vastgestelde Besluit milieueffectrapportage 1994 is bepaald dat voor een bestemmingsplan in bepaalde gevallen een milieu-effectrapportage (mer) moet worden opgesteld. Volgens het Besluit milieueffectrapportage 1994 bestaat er een mer-beoordelingsplicht voor de uitvoering of wijziging van een stadsproject. Hiervan is sprake als een nieuwbouwproject de omvang heeft van 100 hectare of meer of wanneer wordt voorzien in de realisatie van een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m² of meer.

Volgens het Besluit milieueffectrapportage 1994 moet er voor een ruimtelijk plan (zoals een bestemmingsplan of een uitwerkingsplan) dat de nieuwbouw van 2.000 woningen of meer mogelijk maakt in een aaneengesloten gebied binnen de bebouwde kom, worden beoordeeld of er een milieueffectrapportage (mer) opgesteld dient te worden. De MER wetgeving is in 2011 aangepast (Besluit van 21 februari 2011). De verandering gaat om de D-lijst met activiteiten, plannen en besluiten, waarvan het uitvoeren van een MER-beoordeling verplicht is. Dit geldt voor zover de drempel, zoals bij iedere activiteit genoemd, wordt overschreden. Is dit niet het geval dan moet een zogeheten vormvrije MER-beoordeling worden uitgevoerd. Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst en die beneden de drempelwaarde vallen moet een toets worden uitgevoerd.

In dit bestemmingsplan wordt niet voorzien in de realisatie van mer-plichtige dan wel mer-beoordelingsplichte activiteiten.

bestemmingsplan "De Entree Oost" (vastgesteld)

Hoofdstuk 5 JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht gemeenten bestemmingsplannen op te stellen. In de Wro en het 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. Basis van onderhavig bestemmingsplan is het door de raad vastgestelde Masterplan De Entree Oost.

De juridische bindende onderdelen van het bestemmingsplan bestaan 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 en inrichting. 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. Dat leidt ertoe dat de systematiek zoals gehanteerd in dit bestemmingsplan, op ondergeschikte onderdelen af kan wijken van de voorheen geldende planologische regelingen.

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 en de toelichting 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.

Omdat dit bestemmingsplan een globaal karakter heeft, is een aantal begrippen toegevoegd, zoals het begrip achtererfgebied, welke na realisering van het plan houvast biedt om bijvoorbeeld te bepalen waar nog vergunningvrij kan worden gebouwd.

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 Groen

Het openbare groengebied rond de centrale waterpartij is bestemd als 'Groen'. Binnen Groen zijn naast groenvoorzieningen ook voet- en fietspaden toegestaan. Binnen de bestemming 'Groen' zijn werken ten behoeve van de verkeers- en verblijfsfunctie toegestaan, waaronder nutsvoorzieningen en reclameuitingen. Ook zijn ongebouwde parkeervoorzieningen, zoals fietsenrekken toegestaan. Voor een deel vallen deze voorzieningen onder de noemer vergunningvrij en zijn daarom niet in het bestemmingsplan geregeld. De oppervlakte van bouwwerken, geen gebouw zijnde mag niet meer bedragen dan 10 m² en de hoogte niet meer dan 3 meter. Binnen de bestemming 'Groen' zijn speelvoorzieningen toegestaan tot 5 meter. Ook de kleine evenementen (categorie 1), zoals straatfeesten, zijn binnen deze bestemming toegestaan.

Artikel 4 Verkeer

De in het plangebied voorkomende wegenstructuur rondom het plangebied is ondergebracht in de bestemming Verkeer. Ook de weg die rond de centrale waterpartij loopt heeft deze bestemming gekregen. Binnen deze bestemming zijn onder meer wegen, fiets- en voetpaden, bermen, water, groenvoorzieningen en bomen, speelvoorzieningen en parkeerplaatsen mogelijk. Tevens zijn bouwwerken ten behoeve van de verkeers- en verblijfsfunctie, waaronder nutsvoorzieningen, abri's, (ondergrondse) afval- en recyclecontainers en (ondergrondse) bergbezinkbassins, verkeers- en lichtmasten en reclameborden

mogelijk. Parkeren is toegestaan, met uitzondering ter plaatse van de aanduidingen 'parkeerterrein uitgesloten' en 'tuin'.

Ook de kleine evenementen (categorie 1), zoals straatfeesten, zijn binnen deze bestemming toegestaan.

Omdat de exacte locatie van de overige straten in het plangebied pas bij de verdere inrichting van het gebied worden vastgelegd zijn deze mogelijk gemaakt binnen de bestemming 'woongebied'. De feitelijke locaties van de wegen en de inrichting van het gebied worden vastgelegd in een nog op te stellen Inrichtingsplan. De uitgangspunten uit het Masterplan De Entree Oost zijn bij het opstellen van dat Inrichtingsplan leidend.

Om er zeker van te zijn dat de vier noord-zuid lopende wegen ten noorden en de vier noord-zuid lopende wegen ten zuiden van de centrale waterpartij daadwerkelijk worden gerealiseerd zijn deze verplicht gesteld in de regels. Via een apart toetsmoment (binnenplanse afwijking) kan van deze verplichting worden afgeweken, mits er zowel ten noorden als ten zuiden van de waterpartij tenminste 2 noord-zuid lopende wegen met een minimale breedte van 12 meter worden gerealiseerd.

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 5 Water

De in het plangebied voorkomende centrale waterpartij, de stadsgracht en de Boerhaavevaart 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, sluisen, stuwen, dammen, duikers, gemalen. Ook zijn kleine speeltoestellen binnen deze bestemming toegestaan. Woonschepen, hotel- en horecaschepen zijn niet toegestaan.

Binnen de bestemming Water is een zone opgenomen waarbinnen bruggen voor gemotoriseerd verkeer mogen worden gerealiseerd. De meest oostelijk gelegen zone grenst aan de volkstuinten. De centraal gelegen zone met de aanduiding 'brug' over de Boerhaavevaart is in de vaststellingsfase zo ingeperkt dat de aanwezige monumentale bomen geen risico lopen bij de aanleg van de brug. Om de locatie van deze brug voor gemotoriseerd verkeer in westelijke richting te kunnen verplaatsen is een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Alleen onder voorwaarden wordt van deze afwijkingsbevoegdheid gebruik gemaakt. Een van de voorwaarden die in de regels is opgenomen is dat er dan een aparte fietsbrug moet komen over de Boerhaavevaart die aansluit op de fietsverbinding (zie ook de afbeelding *fietsverbinding conform gebiedsvisie* bij hoofdstuk 3.2.7).

Artikel 6 Woongebied

Het grootste deel van het plangebied heeft de bestemming 'Woongebied'. Binnen deze bestemming mogen maximaal 480 woningen worden gerealiseerd. Langs de Schipholweg en de Amerikaweg zijn naast wonen ook andere functies mogelijk op de onderste bouwlaag en in een eventueel souterrain. De zone waarin deze andere functies zijn toegestaan heeft de aanduiding 'gemengd'

gekregen. Bij andere functies kan gedacht worden aan bepaalde vormen van dienstverlening en ateliers. Ook is bedrijvigheid tot maximaal milieucategorie B toegestaan. Op de verdiepingen is uitsluitend wonen toegestaan.

Beroepsmatige activiteiten aan huis zijn binnen de woonfunctie 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 m². 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 en bed & breakfast toegestaan. Ook de kleine evenementen (categorie 1), zoals straatfeesten, zijn binnen deze bestemming toegestaan.

Gefaseerde ontwikkeling

Het plangebied zal gefaseerd worden ontwikkeld. De ontwikkelaar krijgt daarbij de ruimte om in te spelen op nieuwe woonwensen op de woningmarkt. Er is daarom gekozen een aantal zaken niet direct vast te leggen, zoals bijvoorbeeld de interne wegenstructuur en de verkaveling. Zoals hiervoor ook al bij het kopje Verkeer is aangegeven is een aantal zaken uit het Masterplan wel vastgelegd in dit bestemmingsplan, zoals bijvoorbeeld de eis dat er (in noord-zuid richting) 4 straten ten noorden en 4 straten ten zuiden van de waterpartij moeten komen. Alleen onder voorwaarden kan van deze eis worden afgeweken. Ook moet er in oost-westelijke richting een langzaamverkeersroute worden aangelegd. Deze moet komen ten oosten van de centrale waterpartij. Waar deze straten en langzaamverkeersroute exact komen, ligt echter niet vast.

Milieuzone-geluidgevoelige functie

Zoals in paragraaf 4.1 al is toegelicht kan in het gebied niet overal direct worden gebouwd. Dit heeft te maken met de Schipholweg, waar vooralsnog deels nog een snelheid van 100 km/u is toegestaan. In het plangebied is op de plankaart daarom een 'milieuzone – geluidgevoelige functie' opgenomen waarbinnen woningbouw niet bij recht is toegestaan. Een omgevingsvergunning voor bouwen kan in deze zone pas worden verleend als de ontwikkelaar aan de hand van akoestisch onderzoek aantoonde dat de maximale ontheffingswaarde in het gebied niet wordt overschreden (bijvoorbeeld als door het plaatsen van schermen de geluidbelasting voldoende wordt verlaagd).

Stedelijke wand

In het Masterplan De Entree Oost ligt vast dat er langs de Schipholweg een stedelijke wand moet komen. In deze zone is daarom een minimale goothoogte opgenomen. In de regels is vastgelegd dat het college onder voorwaarden met een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid een lagere goothoogte kan toestaan.

De bestemming 'Woongebied' is gegeven aan het overgrote deel van het plangebied en is bedoeld voor wonen, deels gecombineerd met een gemengde bestemming. Langs de Schipholweg en de Amerikaweg is een aanduiding gemengd (gd) opgenomen. Binnen deze aanduiding zijn niet-publieksgerichte dienstverlening, ateliers, bedrijven t/m categorie B van de zoneringlijst en horeca-1 toegestaan.

Begeleid wonen en zorgwoningen

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 er 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. In dit bestemmingsplan zijn geen maatschappelijke functies toegestaan.

5.2.2.2 Dubbelbestemmingen

Artikel 7 Leiding - Gas en artikel 8 Leiding - Water (dubbelbestemming)

Gas- en waterleidingen zijn op de verbeelding aangeduid als dubbelbestemming 'Leiding-Gas' resp. 'Leiding-Water' met een veiligheidsstrook ter breedte van 4 meter aan weerszijde van de hartlijn van de leidingen. Deze dubbelbestemmingen zijn leidend ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende enkelbestemmingen. Op deze gronden mag in principe niet worden gebouwd. Voor bepaalde werken is een omgevingsvergunningstelsel ten behoeve van werken (voorheen aanlegvergunningstelsel) opgenomen.

Artikel 9 Waarde - Archeologie (dubbelbestemming)

De aanwezige archeologische verwachtingswaarden worden beschermd door middel van de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie'. De voor 'Waarde-Archeologie' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor de bescherming en de veiligstelling van archeologische waarden.

In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de Archeologische Beleidskaart Haarlem. Voor categorie 1a geldt een bouwverbod tenzij ontheffing wordt verleend. Voor categorie 6 (water) gelden geen bestemmingsplanregels ten aanzien van Waarde-Archeologie. Voor de overige categorieën dient (behalve voor lichte bouwaanvragen) een waardestellend archeologisch rapport te worden overgelegd bij de volgende bodemversturende activiteiten dieper dan 30 centimeter onder maaiveld:

Categorie	bij een oppervlak
1b	> 0 m ²
2	> 50 m ²
3	> 500 m ²
4	> 2.500 m ²

5	> 10.000 m ²
6	n.v.t.

In de regels van het bestemmingsplan De Entree Oost komen alleen de categorieën 2 en 4 terug.

Artikel 10 Waarde - Groeiplaats monumentale boom

In het bestemmingsplan is de dubbelbestemming 'Waarde - Groeiplaats monumentale boom' inclusief een bouwverbod en een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Binnen deze dubbelbestemming is geen nieuwe bebouwing mogelijk. Er kan met een omgevingsvergunning afgeweken worden van het verbod om te bouwen indien uit een zogenaamde groentoets blijkt dat de groeiplaats van de boom niet onevenredig wordt aangetast.

Daarnaast is voor een aantal werken of werkzaamheden een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden (aanlegvergunning) vereist.

Het bevoegd gezag kan het bestemmingsplan wijzigen door de dubbelbestemming 'Waarde - Groeiplaats monumentale boom' geheel of gedeeltelijk te verwijderen, dan wel de dubbelbestemming toe te voegen. Het verwijderen van de dubbelbestemming kan alleen als de bescherming van de groeiplaats niet langer nodig is of er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Het toevoegen is mogelijk indien bomen de monumentale bestemming hebben verkregen nadat het bestemmingsplan is vastgesteld.

Artikel 11 Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming)

De in het gebied voorkomende regionale waterkering en bijbehorende voorzieningen vallen onder deze bestemming. Hierbij dient de keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland in acht te worden genomen. Deze dubbelbestemming dient ter bescherming van de regionale waterkering(en) binnen het plangebied. Uitsluitend 'bouwwerken geen gebouw zijnde' voor de regionale waterkering zijn toegestaan. Om te kunnen bouwen overeenkomstig de andere ter plaatse geldende bestemmingen is een omgevingsvergunning vereist.

5.2.2.3 Nadere eisen

dubbel-bestemming:	Nadere eisen ten aanzien van:
Waarde - Archeologie	<ul style="list-style-type: none"> - situering - de inrichting van de gronden - het gebruik van de gronden

Binnen bovenstaande bestemming is de bevoegdheid opgenomen voor

burgemeester en wethouders (bevoegd gezag) om nadere eisen te stellen aan de bouw- en gebruiksregels.

5.2.2.4 Afwijken van de bouwregels

Binnen onderstaande bestemmingen is de bevoegdheid opgenomen voor burgemeester en wethouders (bevoegd gezag) om van bepaalde bouwregels af te mogen wijken.

(Dubbel)bestemming:	Afwijking ten behoeve van:
Verkeer	toestaan private Wmo-voorziening
Water	verplaatsing zone centrale brug
Woongebied	- afwijken van de eis van het aantal tussenstraten - toestaan van een hogere erfafscheiding - toestaan lagere goothoogte
Leiding-gas	toestaan dat wordt gebouwd conform de andere bestemming
Leiding-water	toestaan dat wordt gebouwd conform de andere bestemming
Waarde- archeologie	toestaan dat wordt gebouwd conform de andere bestemming
Waarde -groeiplaats monumentale boom	toestaan dat wordt gebouwd conform de andere bestemming
Waterstaat-waterkering	toestaan dat wordt gebouwd conform de andere bestemming

Criteria bij afwijken van bouwregels

Bij de uitoefening van deze bevoegdheid wordt aan een aantal criteria getoetst. deze criteria zijn opgenomen in de regels.

5.2.3 Hoofdstuk 3: Algemene regels

Artikel 12 Anti-dubbelregel

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 13 Algemene gebruiksregels

Artikel 13.1 legt een koppeling tussen de regels van het bestemmingsplan en de

Beleidsregels parkeernormen van de gemeente Haarlem. De parkeernormen liggen niet vast in het bestemmingsplan maar in deze gemeentelijke Beleidsregels. Het voordeel daarvan is dat het bestemmingsplan niet gewijzigd hoeft te worden wanneer er behoefte is aan het wijzigen van de parkeernormen. Het wijzigen van de Beleidsregels parkeernormen volstaat daarvoor. In de gemeentelijke beleidsregels is aangegeven wanneer sprake is van voldoende ruimte voor het parkeren van auto's en het laden of lossen van goederen. Ook de mogelijkheden om af te wijken van de geldende parkeernormen staan omschreven in het parkeerbeleid. Indien een aanvraag om een omgevingsvergunning wordt ingediend waardoor de parkeerbehoefte wijzigt, zal getoetst worden aan de Beleidsregels parkeernormen zoals die gelden ten tijde van de ontvangst van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

In artikel 13.2 zijn de bepalingen met betrekking tot het strijdig gebruik opgenomen.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

Het bestemmingsplan als bindende verordening is opgebouwd uit objectief vastgelegde ruimtelijke begrenzingsen. De mogelijkheden en onmogelijkheden voor het bouwen en het gebruik zijn nauwkeurig vastgelegd. Die ruimtelijke en functionele begrenzing is een afgeleide van de basisgegevens van de grootschalige basiskaart Haarlem (GBKH), stedenbouwkundige afwegingen en het bestaande gebruik. In de praktijk kunnen afwijkingen voorkomen. Ook kan, in het kader van nieuwe ontwikkelingen, veranderde wetgeving of voorschrijdend inzicht, toch behoefte zijn aan een andere maatvoering of een andere functie van bouwwerken.

Starheid van bestemmingsregels mag niet de oorzaak zijn van gekunstelde oplossingen, waarmee de kwalitatieve doelstelling van het bestemmingsplan niet gediend is. Door middel van dit artikel is enige mate van flexibiliteit mogelijk. Zo kan er een afwijking plaatsvinden voor de in het plan aangegeven maten tot ten hoogste 10%.

Het toepassen van een afwijkingsbevoegdheid gebeurt altijd met inachtneming van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, zodat belanghebbenden de mogelijkheid tot bezwaar/beroep hebben wanneer op grond van dit artikel van het plan wordt afgeweken.

5.2.4 Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

Artikel 15 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 op 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 16 Slotregel

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

Bijlage 1 bij de regels Zoneringslijst

De Zoneringslijst is opgenomen in bijlage 1 van de regels en geeft – voor zover passend binnen de bestemming – op basis van de hindercategorie aan welk type activiteiten zijn toegestaan. Activiteiten die niet in de lijst omschreven staan kunnen – voor zover passend binnen de bestemming – worden beoordeeld op basis van de hinder die ze (kunnen) veroorzaken. Zowel vanuit milieuoverwegingen (zoals lawaai en stank) als vanuit ruimtelijke overwegingen (een bedrijf met een vloeroppervlak van 90 m² ziet er geheel anders uit dan een bedrijf met een vloeroppervlak van 350 m²) is het wenselijk niet alle werkfuncties toe te laten. Daarom is als bijlage achter de regels een zogeheten Zoneringslijst opgenomen. Deze lijst vormt het planologische toetsingskader bij het al dan niet toelaten van een nieuw bedrijf. In deze bijlage wordt uiteengezet hoe de lijst is samengesteld en hoe de toetsing aan de Zoneringslijst verloopt. Naast deze planologische toetsing vindt ook altijd een toetsing plaats in het kader van de Wet milieubeheer (onder meer het verlenen van een milieuvergunning) wanneer een nieuw bedrijf (de wet spreekt over een inrichting) gevestigd wordt.

Milieuzonering is het waar nodig ruimtelijk scheiden van milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies. De in het gebied voorkomende activiteiten zijn in dit bestemmingsplan overeenkomstig het huidige gebruik en bouwmogelijkheden opgenomen. Voor bestaande werkfuncties die een hogere milieucategorie hebben dan het bestemmingsplan toelaat worden geen uitbreidingsmogelijkheden geboden. De milieuhinder van de bedrijfsfuncties moet passen binnen de voor het gebied geldende categorieën van de zoneringslijst. Bedrijven met een hogere milieuhindercategorie zijn slechts toegestaan waar dat nader is aangeduid op de verbeelding.

5.3 Hoofdopzet verbeelding

5.3.1 Inventarisatie plangebied

In het plangebied is geen bebouwing aanwezig. Het betreffen voormalige sportvelden.

5.3.2 Opbouw verbeelding

De verbeelding is opgebouwd uit verschillende elementen. Dit zijn:

- de bestemmingen;
- de dubbelbestemmingen;
- 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. Voorbeelden van veel voorkomende bestemmingen zijn: wonen, water, groen en verkeer. Ter onderscheid met de dubbelbestemmingen worden de bestemmingen ook wel enkelvoudige bestemmingen genoemd.

De dubbelbestemmingen

Dubbelbestemmingen zijn een aparte vorm van bestemmingen. Dubbelbestemmingen beslaan veelal een groter gebied en omvatten vaak meerdere enkelvoudige bestemmingen. Op de verbeelding zijn ze opgenomen door middel van een arcering. De regels van de dubbelbestemmingen gaan vóór ten opzichte van de regels van de enkelvoudige bestemmingen. Dubbelbestemmingen zijn gericht op de bescherming van specifieke sectorale belangen. Zo is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' gericht op de bescherming van de archeologische waarden in de ondergrond. Een andere dubbelbestemming is die voor diverse typen grotere leidingen, zoals 'Leiding - gas', die wordt opgenomen ter bescherming van de betreffende (hoofdtransport)leidingen. Voor de dubbelbestemmingen geldt net als voor de enkelvoudige bestemmingen dat in de regels de specifieke bouw- en/of gebruiksregels zijn opgenomen.

Bouwvlakken

Bouwvlakken zijn een essentieel onderdeel van de verbeelding. Bouwvlakken bestaan uit dikke zwarte lijnen, die aangeven waarbinnen hoofdbebouwing is toegestaan. In dit bestemmingsplan is slechts één bouwvlak opgenomen waarbinnen het woongebied kan worden ontwikkeld.

Aan- en uitbouwen en bijgebouwen worden in de Haarlemse bestemmingssystematiek buiten het bouwvlak gelaten. De planregels sluiten daar op aan. In dit bestemmingsplan zijn aan- en uitbouwen toegestaan op het, na realisering van de hoofdbebouwing, ontstane achtererfgebied. Bij het bepalen van de hoeveel m² aan- en uitbouw of bijgebouw is aangesloten bij hetgeen vergunningvrij mag worden gerealiseerd.

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;
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 bouw mogelijkheden 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 bouw mogelijkheden. 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.

3. Maatvoeringsaanduidingen

Maatvoeringsaanduidingen hebben betrekking op onder meer afmetingen en oppervlakten.

Afhankelijk van het type bebouwing wordt een hoogte aangegeven met een van de volgende aanduidingen:

- een maximum bouwhoogte
- minimum goothoogte

De opgenomen maten zijn in hele meters.

Maximum bouwhoogte

De aanduiding maximum bouwhoogte wordt gebruikt binnen het Woongebied.

Minimum goothoogte

De aanduiding minimum goothoogte wordt gebruikt voor de hoofdbebouwing langs de Schipholweg en de Amerikaweg. De minimum goothoogte is er om een minimale bebouwingswand te garanderen.

4. Gebiedsaanduidingen

Gebiedsaanduidingen zijn op de verbeelding opgenomen om voor een op de verbeelding afgebakend gebied een specifieke regeling op te kunnen nemen. In het plangebied is de gebiedsaanduiding "Milieuzone - geluidsgevoelige functie" opgenomen. Binnen dit gebied kan pas worden gebouwd nadat de ontwikkelaar aan de hand van akoestisch onderzoek heeft aangetoond dat de maximale ontheffingswaarden niet worden overschreden.

Hoofdstuk 6 UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de ontwikkeling van het gebied De Entree Oost langs de Schipholweg. Het gebied is in eigendom van de gemeente. Na overdracht van de gronden vindt de ontwikkeling en invulling van het gebied - uiteraard binnen de randvoorwaarden die de gemeente in dit plan stelt - plaats voor risico van de marktpartij. Op die manier is de economische uitvoerbaarheid van dit plan gewaarborgd. Er wordt geen exploitatieplan vastgesteld omdat het verhaal van de kosten anderszins verzekerd is. In december 2007 hebben gemeente Haarlem en de Ontwikkelcombinatie 023 (OC 023) een koopovereenkomst afgesloten voor de gronden. Vervolgens zijn de doelstellingen voor De Entree door de gemeente en OC 023 geherdefinieerd: aanpassing van het masterplan voor het westelijk deel in 2011 en aanpassing van het masterplan voor het voorliggende oostelijk deel van het plangebied in 2015. Aan deze aanpassing ligt een heronderhandeling ten grondslag over de grondafname en de ruimtelijke en programmatische mogelijkheden. Begin 2014 is hierover een akkoord bereikt en zijn er aanvullende contracten afgesloten en in 2015 is een nadere overeenkomst afgesloten.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Wettelijk vooroverleg

Overeenkomstig artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de volgende instantie: Hoogheemraadschap van Rijnland, ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Ministerie van Defensie, Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Holland, Liander en de veiligheidsregio Kennemerland. Het conceptplan is tevens toegestuurd aan de wijkraad Boerhaave.

Met het Hoogheemraadsschap van Rijnland heeft hieraan voorafgaand (tijdens het watertoetsspreekuur) op 17 juni 2015 een overleg plaatsgevonden. Tijdens dit overleg kwam naar voren dat het Hoogheemraadschap akkoord is met het plan.

Van de volgende instanties hebben we een reactie gekregen: Liander, Rijkswaterstaat en de Provincie Noord-Holland. Allen hebben aangegeven akkoord te zijn met het plan.

6.2.2 Zienswijzen

Gedurende een periode van 6 weken, van 2 oktober 2015 tot en met 12 november 2015, is een ieder in de gelegenheid gesteld om te reageren op het plan.

Er zijn 2 zienswijzen ingediend door:

- de Gasunie
- de vierwijkraden Schalkwijk.

De zienswijzen zijn verwerkt in het zienswijzen- en wijzigingsoverzicht dat deel uitmaakt van het vaststellingsbesluit. Enkele zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

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.

