

Stephensonstraat 38-46

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk 1	INLEIDING	9
1.1	Bestemmingsplan	10
1.2	Begrenzing van het plangebied	10
1.3	Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan	10
1.4	Doel van het bestemmingsplan	11
1.5	Geldende planologische regelingen	11
1.6	Procedureverloop	12
1.7	Leeswijzer plantoelichting	12
Hoofdstuk 2	BESTAANDE SITUATIE	13
2.1	Ruimtelijke structuur	13
2.2	Functionele structuur	14
2.3	Wonen	14
2.4	Verkeer en parkeren	14
Hoofdstuk 3	BEOOGDE SITUATIE	17
3.1	Ontwikkelzone Zuidwest	17
3.2	Ruimtelijke aspecten	18
3.3	Beoogde situatie	18
3.4	Bezonnig	19
3.5	Parkeren	19
Hoofdstuk 4	BELEIDSKADER	21
4.1	Inleiding	21
4.2	Rijksbeleid	21
4.3	Provinciaal beleid	25
4.4	Gemeentelijk beleid	29
Hoofdstuk 5	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	43
5.1	Inleiding	43
5.2	Bedrijven en milieuzonering	43
5.3	Bodem	48
5.4	Externe veiligheid	53
5.5	Wegverkeerslawaa	56
5.6	Luchtkwaliteit	58
5.7	Cultuurhistorie	59
5.8	Archeologie	60
5.9	Kabels en leidingen	62
5.10	Niet-gesprongen explosieven	63
5.11	Ecologie	63
5.12	Verkeer en parkeren	65
5.13	Vliegverkeer	67
5.14	Trillingshinder	69
5.15	Waterhuishouding	70
5.16	Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling	74
Hoofdstuk 6	JURIDISCHE ASPECTEN	77
6.1	Inleiding	77
6.2	Juridische planopzet	77
6.3	Hoofdopzet verbeelding	82
Hoofdstuk 7	UITVOERBAARHEID	85

7.1	Economische uitvoerbaarheid	85
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	85
7.3	Handhaving	87
Bijlagen bij de toelichting		89
Bijlage 1	Stedenbouwkundig programma van eisen	91
Bijlage 2	Bezonningsstudie	111
Bijlage 3	Ladderonderzoek Stephensonstraat Haarlem	121
Bijlage 4	Akoestisch onderzoek wegverkeer- en spoorweglawaaai	135
Bijlage 5	Besluit hogere waarde Wet geluidhinder	187
Bijlage 6	Luchtkwaliteitsonderzoek	191
Bijlage 7	Onderzoek stikstofdepositie	201
Bijlage 8	Natuurtoets	239
Bijlage 9	Onderzoek vlermuizen	281
Bijlage 10	Parkeren en verkeersgeneratie	309
Bijlage 11	Quickscan trillingshinder	343
Bijlage 12	Watertoets	367
Bijlage 13	Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling	395
Bijlage 14	Stedenbouwkundig Ontwerp	413
Bijlage 15	Advies VRK	443
Regels		447
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	449
Artikel 1	Begrippen	449
Artikel 2	Wijze van meten	457
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	459
Artikel 3	Gemengd - 2	459
Artikel 4	Verkeer	461
Artikel 5	Waarde - Archeologie	463
Hoofdstuk 3	Algemene regels	467
Artikel 6	Anti-dubbeltelregel	467
Artikel 7	Algemene bouwregels	469
Artikel 8	Algemene gebruiksregels	471
Artikel 9	Algemene afwijkingsregels	473
Artikel 10	Overige regels	475
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	477
Artikel 11	Overgangsrecht	477
Artikel 12	Slotregel	479
Bijlagen bij de regels		481

Bijlage 1 Zoneringslijst

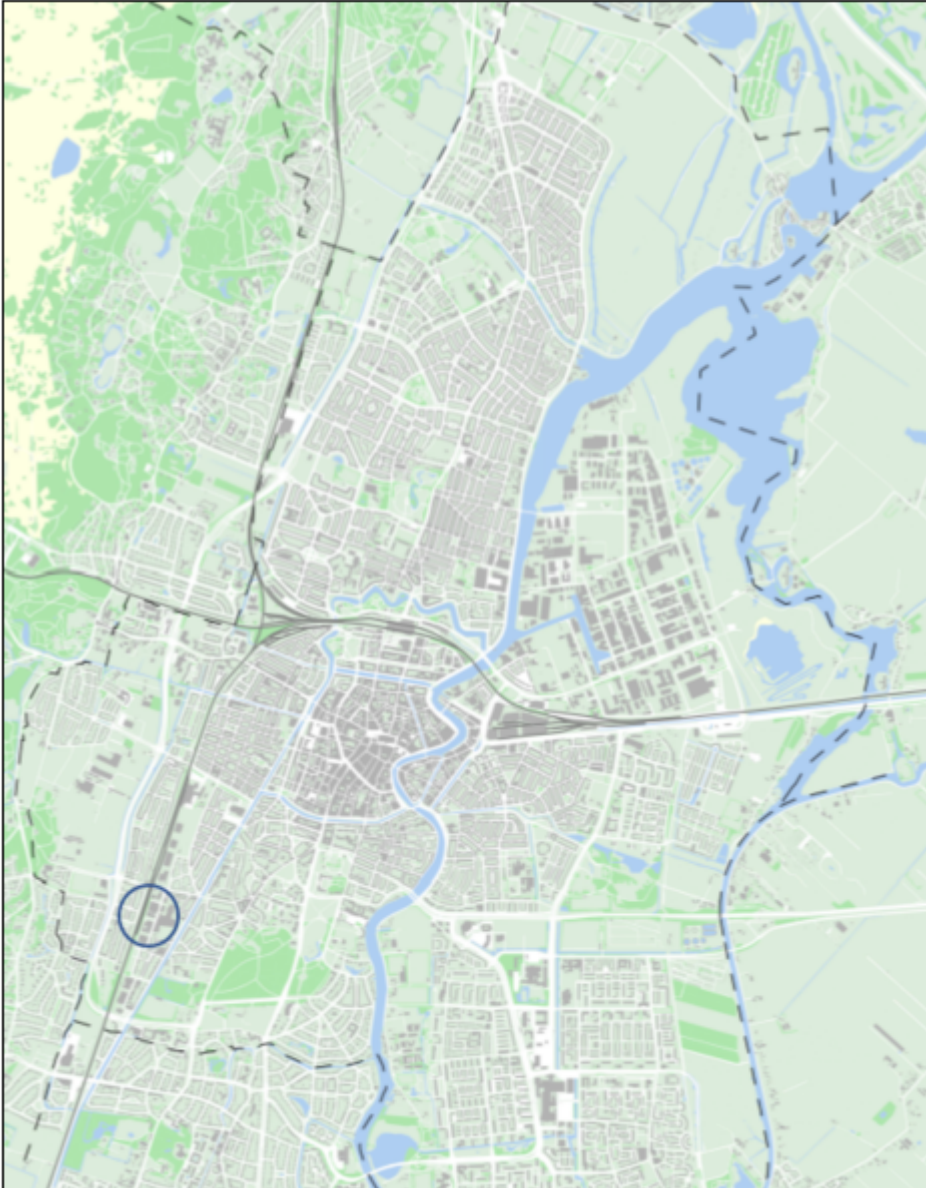
483

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Toelichting

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Hoofdstuk 1 INLEIDING



Het stedelijk gebied van Haarlem met de ligging van het bestemmingsplangebied aangeduid met een blauwe cirkel.

1.1 Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De regels bevatten juridische regels 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 de 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 beoogde ontwikkeling, de haalbaarheid van het plan en milieuaspecten.

1.2 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied ligt ten zuidwesten van de binnenstad van Haarlem en beslaat een oppervlakte van circa 2.772 m². Het gaat hier om Stephensonstraat 38 t/m 46 (even nummers). Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de Stephensonstraat, aan de noordzijde door een bedrijfsperceel aan de Stephensonstraat 8-10 en aan de oostzijde aan de Haltestraat. De Haltestraat is een parkeerstraat en ontsluit de Bijwagenstraat en de Bolramerstraat. Het betreffen twee recent gerealiseerde woonstraatjes, onderdeel van het nieuwbouwplan de Remise. Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan parkeerterrein van de verder zuidelijk gelegen (onlangs gerealiseerde) Vomar supermarkt. Op de verbeelding van dit bestemmingsplan is de planbegrenzing gedetailleerd vastgelegd.

1.3 Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan

In juli 2015 heeft de gemeente Haarlem met VOF Remise (Horne Vastgoed) een anterieure overeenkomst gesloten inzake de herontwikkeling van het voormalige Remiseterrein. In deze overeenkomst is 30% sociale woningbouw afgesproken in de vorm van sociale koopwoningen. Een aantal sociale koopwoningen is reeds gerealiseerd boven de Vomar. Het resterende deel van de sociale koopwoningen in 'blok 6' moet nog gebouwd worden. Horne Vastgoed heeft in april 2018 in een brief aan het college en in een nieuwsbrief aan bewoners aangegeven dat de stedenbouwkundige inpassing van blok 6 binnen het plangebied van De Remise 'inboet op de reeds gerealiseerde ruimtelijke kwaliteit'. Horne Vastgoed heeft twee alternatieve varianten voor een plan ingediend bij de gemeente. In de raadsvergadering van 14 juni waarin de motie 'Remise, in geschonden afspraken kun je niet wonen' is aangenomen, is bestuurlijk toegezegd met het resultaat van een quickscan van de Stephensonstraat terug te komen. Naar aanleiding van de quickscan heeft de gemeente een alternatief voorstel ontwikkeld voor de Stephensonstraat. Dit alternatief:

- sluit goed aan op de Remise en het toekomstbeeld van de Ontwikkelzone Zuidwest;
- leidt tot meer sociale huurwoningen.

Het alternatief is uitgewerkt in een Stedenbouwkundig Plan van Eisen, waar dit bestemmingsplan in hoofdzaak op is gebaseerd.

1.4 Doel van het bestemmingsplan

Hoofddoel van het onderhavige bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" is het vaststellen van een juridisch-planologisch kader, waarbinnen de ontwikkeling van het project mogelijk is.

1.5 Geldende planologische regelingen

Binnen het plangebied "Stephensonstraat 38-46" gelden de volgende bestemmingsplannen:

Naam van het plan	Vastgesteld
De Remise	10 september 2015
Prijslaan e.o.	29 oktober 2015
Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018	17 mei 2018
Reparatieplan B Haarlem 2019	21 november 2019
Reparatieplan C Haarlem 2020	22 april 2021

Bij het van kracht worden van het bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" zullen de in bovenstaande tabel genoemde plannen, voor het deel dat ligt binnen het plangebied, hun rechtskracht verliezen.

1.6 Procedureverloop

Het bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" doorloopt de wettelijke procedure. Het conceptontwerpbestemmingsplan wordt op basis van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegestuurd aan de verschillende (semi)overheden en belangenorganisaties. De gemaakte opmerkingen en de reacties op basis van het wettelijke vooroverleg, kunnen leiden tot aanpassing van het conceptontwerpbestemmingsplan. Vervolgens geeft het college van burgemeester en wethouders het ontwerpbestemmingsplan vrij voor tervisielegging volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Na publicatie wordt het ontwerp gedurende zes weken ter inzage gelegd. In die tijd kunnen door eenieder zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen worden ingediend bij de gemeenteraad. Na verwerking van de zienswijzen en mogelijke ambtelijke aanpassingen besluit de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan. Na aanpassing van het bestemmingsplan met inachtneming van de door de raad aangebrachte wijzigingen wordt het vastgestelde bestemmingsplan weer zes weken ter inzage gelegd (aanvang beroepstermijn). Belanghebbenden kunnen in deze periode beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.7 Leeswijzer plantoelichting

Dit hoofdstuk van de toelichting is de inleiding van deze toelichting. Navolgend gaat hoofdstuk 2 in op de bestaande ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied. De ontstaansgeschiedenis van het gebied verklaart namelijk de huidige verschijningsvorm voor een belangrijk deel. Hoofdstuk 3 beschrijft de beoogde situatie. Hoofdstuk 4 behandelt vervolgens het voor het plangebied relevante beleid. Hoofdstuk 5 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 op basis van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. Hoofdstuk 6 gaat in op de juridische aspecten en licht de planregels, milieuzoneringslijst, verbeelding en de regeling voor bebouwing toe. Het laatste hoofdstuk beschrijft de financieel-economische uitvoerbaarheid en licht de uitkomsten van het gevoerde vooroverleg toe. Bij de toelichting hoort ook een aantal bijlagen. Daarmee sluit de toelichting af.

Hoofdstuk 2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Ruimtelijke structuur

De buurt waarin de Stephensonstraat is gelegen is opgespannen tussen twee noord-zuid lopende hoofdstructuren: het spoor Haarlem-Leiden aan de westzijde en de Leidsevaart aan de oostzijde. De noordgrens wordt bepaald door de oost-west lopende Pijlsaan. De grens met Heemstede vormt de zuidelijke grens van de buurt die Natuurkundigenbuurt-oost wordt genoemd. Deze buurt is gelegen in het Houtvaartkwartier.

De Stephensonstraat is een noord-zuid route, parallel aan het spoor. Deze industriële straat vormt de overgang van een typische Haarlemse woonwijk ten oosten naar een werkgebied tussen het spoor en de Stephensonstraat. De Stephensonstraat is onderdeel van de Ontwikkelzone Zuidwest. In deze ontwikkelzone wordt beoogd te voorzien in een transformatie van het bedrijventerrein naar een aantrekkelijke woonomgeving. Het plangebied is gelegen in een verdichte stedelijke woonomgeving. Dichtstbijzijnde groengebieden zijn het aangrenzende Remiseplantsoen, het Einsteinplantsoen en het van Leeuwenhoekpark. Net buiten de wijk ligt aan de oostzijde Eindhovenout en ten westen het Westelijk tuinbouwgebied.

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

Grenzend aan het plangebied ligt ten noorden van de Edisonstraat een open waterverbinding, die via een gemaal verbonden is met de Leidsevaart in het oosten en met de spoorsloot in het westen.

2.2 Functionele structuur

De omgeving van de Remise wordt, op de bedrijvigheid aan de Stephensonstraat na, vooral gedomineerd door woningen. De bedrijven vormen grofweg een langgerekte cluster langs de oostelijke kant van de sporen, en lopen vanaf de Eysinkweg in het noorden via de Stephensonstraat tot aan de kruising Westelijke Randweg met de Leidsevaart. Alleen het maatschappelijke cluster met de Gereformeerde Pelgrimskerk en het kinderdagverblijf (ter hoogte van de rotonde bij de Pijlsaan) en het Einsteinplantsoen vormen korte onderbrekingen van de bedrijvenfunctie langs de strook. Het gaat hierbij met name om kleine tot middelgrote bedrijven met een industriële/ambachtelijke karakter en om groothandel. Verder zijn er langs de Pijlsaan en de Leidsevaart nog enkele bedrijven en enkele kleinschalige commerciële voorzieningen gevestigd. Aan de Stephensonstraat is de supermarkt Vomar gevestigd. Het voormalig EKP-terrein aan de Westergracht (ten noordwesten van het plangebied) wordt in de komende jaren herontwikkeld tot een woonwijk met een buurtwinkelcentrum.

2.3 Wonen

De woningen in de directe omgeving van het Remiseterrein zijn overwegend grondgebonden en hebben een toegestane goothoogte variërend van vier tot negen meter. De woningen met een goothoogte van negen meter zijn voornamelijk langs de Leidsevaart gelegen. Vrijwel alle woningen zijn afgedekt met een kap. Het zijn typische arbeiders- woningen uit de periode 1900-1930 met een achtertuin en soms ook met voortuinen. De recent gerealiseerde woningen op het Remiseterrein kennen een maximale bouwhoogte van 10 meter.

De woningdichtheid en de hiermee samenhangende bevolkingsdichtheid in de Leidsevaartbuurt is iets lager dan het Haarlemse gemiddelde. De bedrijfsgebouwen, die zijn geconcentreerd rond het westen van de Stephensonstraat en Grijpensteinweg, hebben een maximale toegestane bouwhoogte van 8 meter. Voor de bebouwing op de hoek van de Stephensonstraat en het Remiseplantsoen is een goothoogte van 11 meter opgenomen.

De kerk aan het begin van de Stephensonstraat is overwegend 11 meter hoog met als piek het torentje dat 18 meter hoog is. Het hoogste punt van de Remiseontwikkeling is de woonbebouwing op de Vomar. Volgens het bestemmingsplan mag hier tot 14 meter hoog worden gebouwd.

2.4 Verkeer en parkeren

De Westelijke Randweg behoort tot één van de stroomwegen in het Haarlemse wegennet met een bovenregionale functie. De Leidsevaart, de Pijlsaan, de Westergracht en de Ruyterweg zijn aangewezen als gebiedsontsluitingswegen. Alle overige wegen in de omgeving van het plangebied zijn erftoegangswegen (30 km/u-regime).

Het zuidelijk deel van de Stephensonstraat, bij de Vomar, is ingericht als eenrichtingsverkeerstraat. De fietsverbinding naar de andere kant van de Leidsevaart is recentelijk verbeterd door de aanleg van een nieuwe fietsbrug ten zuidoosten van het plangebied. Langs de Leidsevaart zijn deels vrijliggende fietspaden aangelegd.

Er rijdt momenteel een aantal buslijnen langs de Leidsevaart met een goede afstand tussen de bushaltes. In de omgeving wordt overwegend langsgeparkeerd aan de openbare weg en (half) op de stoep. Veel van de erftoegangswegen hebben een smal wegprofiel waardoor de ruimte krap is. De supermarkt aan de Stephensonstraat beschikt over een eigen bovengronds parkeerdek. Bezoekers van de Vomar parkeren ook in de Stephensonstraat en in enkele zijwegen van de Stephensonstraat.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Hoofdstuk 3 BEOOGDE SITUATIE

3.1 Ontwikkelzone Zuidwest

Eind 2019 heeft de gemeenteraad van Haarlem een ontwikkelvisie vastgesteld voor de 'Ontwikkelzone Zuidwest'. De ambitie van de visie is dat de bedrijfzone in het Houtvaartkwartier zich ontwikkelt tot een nieuw en volwaardig deel van de wijk en van Haarlem. Deze transformatie is begonnen met de bouw van woningen in het project Plaza West en geleidelijk wordt ook de rest van de zone ontwikkeld. De bebouwing van het nieuwe deel en het bestaande deel van de wijk sluiten goed op elkaar aan. De economische functie van het gebied blijft behouden, bedrijvigheid en werkgelegenheid gaan samen met wonen. Wonen wordt een wezenlijk onderdeel van de wijk. Er worden, naast Plaza West, circa 1.400 woningen gebouwd, waarvan 50 procent sociale huur is. De wijk wordt daardoor meer divers. Meer wijkbewoners betekent dat er behoefte is aan meer maatschappelijke voorzieningen en die worden gerealiseerd. De kansen die de herontwikkeling van het gebied geeft worden gepakt. De wijk wordt groener en langs het groene lint krijgt het langzaam verkeer prioriteit. De ontwikkeling is duurzaam, de gevolgen van klimaatverandering kunnen worden opgevangen en er worden nieuwe vormen van energievoorziening gerealiseerd.

Aan de visie liggen acht uitgangspunten ten grondslag. Deze zijn:

1. Behoud en versterking van werkgelegenheid;
2. Stad in balans; voldoende voorzieningen in de hele stad;
3. Groen aanzicht;
4. Uitgaan van bestaande kwaliteiten;
5. Bereikbaarheid op orde, focus op langzaam verkeer en OV;
6. Circa 2.000 woningen;
7. Duurzame gebiedsontwikkeling;
8. 50 procent sociale woningbouw.

Het bestaande bedrijventerrein is een restzone te midden van woongebieden. Een zone die gefaseerd is ingevuld met verschillende functies en bebouwing. Herinrichting en verandering van het gebruik van deze zone (woningbouw, voorzieningen) geeft de kans eigentijdse (ruimtelijke) kwaliteit toe te voegen. Daarbij is het belangrijk de bestaande kwaliteit van de zone, zoals de groengebieden en die van de omliggende buurten, sociale samenhang, diversiteit en identiteit te behouden en te versterken. Het doel is dan ook om door verbindingen en relaties aan te gaan met die bestaande kwaliteiten de zone zijn karakter te geven.

Het ruimtelijk concept gaat uit van een verbindende openbare ruimte tussen bestaand en nieuw, de zogeheten 'ontmoetingssingel'. Deze singel bestaat uit twee gebundelde doorgaande structuurlijnen: een brede route voor fietsers en voetgangers en een waterverbinding. De fiets- en looproute verbindt de deelgebieden met elkaar, met de binnenstad en met het station Heemstede-Aerdenhout. Daarnaast verbindt de route verschillende functies

zoals sportvoorzieningen, winkels, ontmoetingsplekken en -pleinen, groenvoorzieningen, speelplekken en parken in het gebied. Vooral voor de fietser en de voetganger worden deze voorzieningen eenvoudig toegankelijk. De bestaande woongebieden zullen hier ook van profiteren. In het concept wordt zowel aan de westelijke (spoor)zijde van de ontwikkelstrook als aan de oostelijke zijde op de overgang met het bestaand woongebied plek gereserveerd voor openbare ruimte met voldoende maat in het profiel voor nieuwe boomstructuren.

De tweede doorgaande structuurlijn, de waterverbinding, begeleidt de groen aangeklede route. De waterverbinding krijgt een centrale ligging binnen een aantal deelgebieden die elk hun eigen sfeer hebben. Per deelgebied verandert het water van karakter. Naast beeldkwaliteit draagt deze watergang bij aan een toekomstbestendige waterhuishouding voor het gebied en de omgeving. Deze groen/blauwe zone centraal in het gebied zorgt door het brede profiel letterlijk voor meer afstand tussen de bestaande woningen en de nieuwbouw. De nieuwe bebouwing krijgt een eigentijds, duurzaam karakter.

Het plangebied van Stephensonstraat 38-46 maakt onderdeel uit van de Ontwikkelzone Zuidwest. Het bestemmingsplan levert een bijdrage aan het realiseren van de ambities voor de ontwikkelzone.

3.2 Ruimtelijke aspecten

Voor de visie op het plangebied en de ruimtelijke aspecten is door de gemeenteraad een Stedenbouwkundig Programma van Eisen vastgesteld, welke is bijgevoegd als Bijlage 1 bij deze toelichting. De visie op dit deel van de ontwikkelzone is dat deze omgeving meer een stedelijke functie krijgt. Het is belangrijk dat de Stephensonstraat een levendig karakter krijgt. Dit kan worden bereikt door voordeuren en/of functies op de begane grond te realiseren. Op de begane grond van de nieuwbouw is ruimte voor bedrijven en voorzieningen. Dichter naar het plein toe zal dat zich meer ontwikkelen naar detailhandel met gezellige wijkfuncties rondom het plein. Haaks parkeren zoals in de huidige situatie wordt gedaan, is niet passend in het toekomstige profiel. Langspaarkeerplekken voor bezoekers zijn mogelijk. De overige parkeerbehoefte moet worden opgelost in parkeervoorzieningen binnen de ontwikkelzone.

3.3 Beoogde situatie

Op basis van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen is door Hoorne Vastgoed een plan opgesteld welke uitgaat van de sloop van de bestaande bebouwing binnen het plangebied en de nieuwbouw van:

- 68 sociale huurwoningen;
- 28 vrije sectorwoningen;
- circa 2000 m² BVO commerciële ruimte op de begane grond;
- een ondergrondse parkeergarage.

De nieuwbouw wordt voorzien in één bouwblok waarbij de woningen gestapeld

worden uitgevoerd. De bouwhoogte varieert van vijf bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 17 meter op de hoek van de Stephensonstraat en het Remiseplantsoen, tot vier bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 14 meter voor de overige bouwdelen. Het middengedeelte van de bovenste vierde bouwlaag is daarbij voorzien van een setback. Ten behoeve van het parkeren zal onder het maaiveld een parkeergarage worden gerealiseerd. Deze ondergrondse parkeergarage is voorzien onder de beoogde bebouwing.

In de beoogde situatie is primair sprake van een woonfunctie binnen het plangebied. Daarmee wordt aangesloten bij het naastgelegen Remiseterrein, welke eveneens bestaat uit burgerwoningen, alsmede bij de visie voor de Ontwikkelzone Zuidwest.

Conform het Stedenbouwkundig Programma van Eisen biedt de locatie Stephensonstraat 38-46 ruimte voor 2000 m² aan commerciële ruimte. Voorzieningen versterken de sociale cohesie in de wijk en zorgen voor een unieke, duurzame, levendige en leefbare stadsbuurt voor iedereen. Om langer zelfstandig in de eigen leefomgeving te kunnen blijven wonen en om de leefbaarheid van het gebied te stimuleren, wordt de nabijheid van de juiste voorzieningen steeds belangrijker. Naast het wonen is er op de begane grond aldus ruimte voor commerciële functies. Het nieuwe beoogde commerciële programma kan bestaan uit kleinschalige (gemaks-)winkels, leisure, publieksgerichte dienstverlening, buitenschoolse opvang en horeca. Een exacte invulling staat echter nog niet vast.

3.4 Bezinning

Ter waarborging van een goed woon- en leefklimaat voor omwonenden, is door middel van een bezonningsstudie de schaduwwerking van de beoogde bouwmassa inzichtelijk gemaakt. De bezonningsstudie is als Bijlage 2 gevoegd bij deze toelichting.

3.5 Parkeren

Met de inwerkingtreding van de "Reparatiewet BZK" op 29 november 2014 is het verplicht om het parkeren te reguleren middels de bestemmingsregeling. In de bestemmingsregeling kan worden opgenomen dat bij aanvraag om omgevingsvergunning (voor het bouwen en / of afwijken) dient te worden aangetoond dat wordt voldaan aan de van toepassing zijnde parkeernormen. In het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' dient echter al bij vaststelling van een bestemmingsplan inzichtelijk te worden gemaakt dat redelijkerwijs in de aldus benodigde parkeerplaatsen feitelijk duurzaam kan worden voorzien (ECLI:NL:RVS:2017:1036, r.o. 5.3). Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt bepaald door het geldende parkeerbeleid.

In paragraaf 5.12 van deze toelichting wordt nader ingegaan op de parkeervraag vanwege de onderhavige ontwikkeling alsmede de verkeersgeneratie.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Hoofdstuk 4 BELEIDSKADER

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste beleidsdocumenten op rijks-, provinciaal- en lokaal niveau samengevat, voor zover deze documenten relevant beleid en/of besluiten omvatten ten aanzien van dit bestemmingsplan.

4.2 Rijksbeleid

4.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI), 2020

Toetsingskader

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. De Nationale Omgevingsvisie vervangt integraal de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Tegelijkertijd met het vervallen van de SVIR vervalt ook het Nationaal Milieubeleidsplan.

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor de leefomgeving. Hiermee wordt ingespeeld op de grote uitdagingen in de komende jaren. Allerlei trends en ontwikkelingen hebben invloed op de leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering vormen slechts een deel van de opgave. Dit biedt kansen, maar vraagt wel om zorgvuldige keuzes. Want de ruimte, zowel boven-, als ondergronds, is een schaars goed. Het combineren van al die opgaven vraagt een nieuwe manier van werken. Niet van bovenaf opgelegd, maar in goede samenwerking tussen overheden, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en burgers. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. Omdat de verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen ligt, kunnen inhoudelijke keuzes in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
2. Duurzaam economisch groeipotentieel.
3. Sterke en gezonde steden en regio's.
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Beoordeling

De NOVI dient op regionaal niveau uitgewerkt te worden zodat een gebiedsgerichte aanpak en maatwerk mogelijk is. Deze uitwerking heeft nog niet plaatsgevonden en is bovendien op een schaalniveau die het onderhavig plangebied overstijgt. Voor dit bestemmingsplan is relevant invulling te geven

aan klimaatverandering, de energietransitie, het gebied te verduurzamen, de leefbaarheid van de omgeving te verbeteren en een toekomstbestendige ontwikkeling vorm te geven. In dit bestemmingsplan wordt op verschillende manieren invulling aan deze prioriteiten gegeven.

Conclusie

Het planvoornemen past binnen de Nationale Omgevingsvisie.

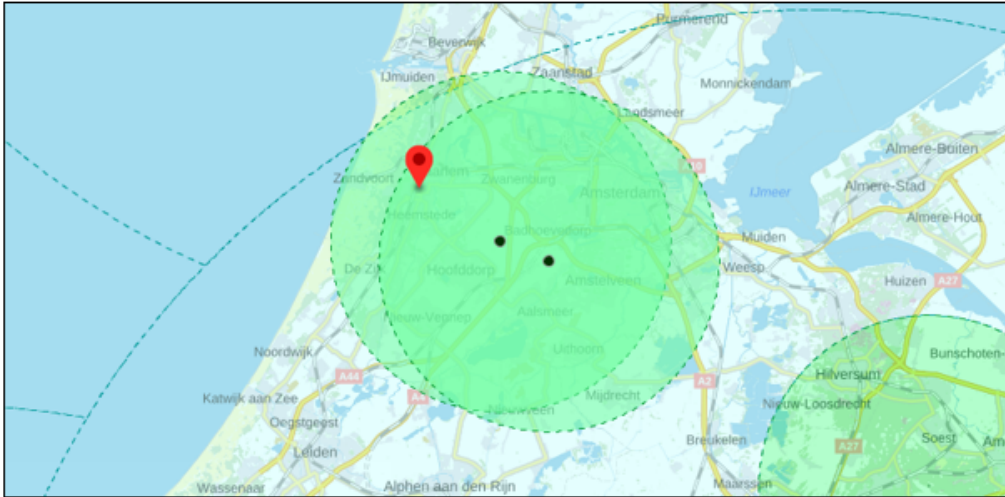
4.2.2 Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Rarro), 2012

Toetsingskader

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden met daarin een regeling voor een beperkt aantal onderwerpen. Op 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met regels voor de andere beleidskaders uit de SVIR en tevens uit het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte. Een aantal onderwerpen is geregeld in de bij het Barro behorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).

Beoordeling

Voorliggend plangebied is gelegen binnen het radarverstoringsgebied van radarstation Herwijnen en het radarstation op Schiphol. Rondom deze radarstations mogen geen bestemmingen opgenomen worden die het oprichten van bouwwerken mogelijk maken die door hun hoogte onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar. In het radarverstoringsgebied van Herwijnen is de maximale hoogte van windturbines gesteld op 90 meter ten opzichte van NAP. De maximale toegestane hoogte van bouwwerken in het radarverstoringsgebied van radarstation Schiphol Centrum bedraagt 19 meter boven N.A.P., oplopend met 0,25 graden tot een punt gelegen 15 kilometer vanaf de radarantenne alwaar een maximum hoogte geldt van 84 meter. Het plangebied ligt op ruim 13 kilometer van het radarstation Schiphol Centrum. In het onderhavige plan wordt geen bebouwing mogelijk gemaakt boven de maximum bouwhoogte. Het initiatief heeft daarmee geen gevolgen voor radarstations.



Ligging van het plangebied binnen het radarverstoringsgebied van Schiphol en radarstation Herwijnen. Met de rode aanwijzer wordt het besluitgebied aangeduid. Bron: ruimtelijkeplannen.nl, 2022.

Voor het overige zijn er ten aanzien van het onderhavige plangebied geen regels uit het Barro en het Rarro van toepassing, aangezien er bij de onderhavige ontwikkeling geen nationale belangen of nationaal aangewezen gebieden zijn gemoeid.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de onderhavige ontwikkeling passend is binnen de regels zoals gesteld in het Barro en de Rarro.

4.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 lid 2 Bro)

Toetsingskader

Op 1 oktober 2012 is art. 3.1.6, lid 2 toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro); dit artikel bevat de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Met de toevoeging van dit artikel in het Bro is beoogd vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenste leegstand te vermijden en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren (ECLI:NL:RVS:2017:353, r.o. 18.5). Op 1 juli 2017 is een wijziging van art. 3.1.6, lid 2 Bro in werking getreden. Het Bro regelt thans dat 'de verantwoording van een juridisch verbindend ruimtelijk besluit van een decentrale overheid dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving dient te bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Tevens is geregeld dat indien het ruimtelijk besluit die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, de verantwoording een motivering dient te bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien'. De definiëring van enkele van de in het artikel genoemde begrippen in art. 1.1.1 Bro laat onverlet dat de 'ladder voor duurzame verstedelijking' als een 'open norm' is te kwalificeren. Dit houdt in dat de norm inhoudelijk open is en onder verschillende omstandigheden nader ingevuld moet worden. Sinds de inwerkingtreding van het artikel heeft de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS) in

haar jurisprudentie de norm veelvuldig ingevuld en daardoor verder begrensd. Op 28 juni 2017 heeft de ABRvS een zogenoemde 'overzichtsuitspraak' gedaan (ECLI:NL:RVS:2017:1724, r.o. 2 t/m 12.8), waarin de dan geldende en op basis van de voornoemde wijziging te behouden jurisprudentielijnen nader uit een worden gezet. Op basis van deze jurisprudentielijnen kan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' concreet worden toegepast.

Beoordeling

In het kader van de onderhavige ontwikkeling heeft Antea Group een Ladderonderbouwing opgesteld. Rapportage daarvan is als Bijlage 3 gevoegd bij deze toelichting. De resultaten zijn als volgt:

- Onderhavig bestemmingsplan maakt de toevoeging van 96 woningen mogelijk. Uit jurisprudentie blijkt dat er vanaf 12 woningen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling die getoetst moet worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Voorliggend bestemmingsplan intensificeert het bestaande ruimtegebruik en breidt het ruimtebeslag uit en is daarmee 'ladderplichtig'.
- De geringe hoeveelheid regionale verhuisbewegingen wijst erop dat de woningmarkt van Haarlem te typeren is als een hoofdzakelijk lokale woningmarkt. Om deze reden is het onderzoeksgebied afgebakend tot de gemeente Haarlem.
- Tussen 2022-2032 stijgt het aantal huishoudens met 8.731 woningen in de gemeente Haarlem.
- Op basis van de RIGO 'Raming woningbehoefte Zuid-Kennemerland / IJmond' is de woningbehoefte tussen 2022-2032 vastgesteld op 7.860 woningen.
- In Haarlem zijn er voor 2.480 woningen aan toekomstige harde bouwplannen.
- Als de vraag afgezet wordt tegen de harde plancapaciteit dan blijkt er in het onderzoeksgebied nog een behoefte aan 5.380 woningen tot 2032. Er is dus een kwantitatieve behoefte naar woningen in Haarlem.
- Uit de Visie Ontwikkelzone Zuid-West volgt dat de gemeente Haarlem streeft naar 50% sociale huurwoningen te realiseren in de Ontwikkelzone Zuid-West.
- De beoogde ontwikkeling voorziet in een diverse woningbouwprogramma bestaande uit 96 woningen, waarvan 68 in het sociale segment. De beoogde ontwikkeling voorziet daarmee ook in een kwalitatieve behoefte.
- Gezien de sterke woningbehoefte in de gemeente Haarlem is er geen aanleiding om leegstand te verwachten als gevolg van de beoogde ontwikkeling.
- Ten aanzien van het commerciële programma dient te worden getoetst in het kader van 'goede ruimtelijke ordening'. Het beoogde commerciële programma past binnen het kader van het vigerende bestemmingsplan, de visie van de Ontwikkelzone Zuid-West en het beschikbare kader van 2000 m² voor commerciële ruimte.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de onderhavige ruimtelijke ontwikkeling is aan te merken als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. De 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' voorziet in een behoefte aan woningen en commerciële functies en wordt binnen het 'bestaand stedelijk gebied' van Haarlem gerealiseerd. Daarmee past het initiatief binnen de kaders van de ladder voor duurzame verstedelijking.

4.3 Provinciaal beleid

4.3.1 Omgevingsvisie NH2050

Toetsingskader

De "Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid" is op 19 november 2018 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 betreft een structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening. In de omgevingsvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te zullen realiseren.

Het uitgangspunt van de omgevingsvisie is dat Noord-Holland een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau heeft. Om deze ook voor de toekomst vast te kunnen houden, richt de provincie zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid, zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven. Dit is de hoofdambitie. In de omgevingsvisie worden ook subambities genoemd op het gebied van de leefomgeving, het gebruik van de leefomgeving en de energietransitie.

De ambities ten aanzien van de leefomgeving luiden:

- **Klimaatverandering:** Noord Holland moet voorbereid zijn op klimaatverandering en waterrobuust worden ingericht.
- **Gezondheid en veiligheid:** de ambitie is het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van bodem-, water- en lucht, externe veiligheid, geluidbelasting en (ontwikkelingen in) de ondergrond. Gestreefd wordt naar een gezonde leefomgeving, wat inhoudt: een woon-werkomgeving waar je zo min mogelijk wordt blootgesteld aan ongezonde stoffen en veiligheidsrisico's en die een gezonde levensstijl ondersteunt.
- **Biodiversiteit en natuur:** de ambitie is om de biodiversiteit in Noord-Holland te vergroten, ook omdat daarmee andere ambities/doelen kunnen worden bereikt. Dit betekent dat ontwikkelingen zoveel mogelijk natuurinclusief zullen zijn.

De ambities ten aanzien van het gebruik van de leefomgeving luiden:

- **Economische transitie:** de ambitie is een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor. Economische ontwikkelingen dienen qua aard, omvang en vorm aan te sluiten bij de regio of plek.
- **Wonen en werken:** de ambitie is dat vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in

overeenstemming zijn. Daarbij moet woningbouw, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends, vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden worden gepland.

- Mobiliteit: de ambitie is dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden. Clustering van functies is een belangrijk duurzaamheidsprincipe.
- Landschap: de ambitie is het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

De ambities ten aanzien van de energietransitie is tot slot dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en gebaseerd is op (een maximale inzet op opwekking van) hernieuwbare energie.

Beoordeling

Voor onderhavige locatie is met name het uitgangspunt uit de Omgevingsvisie van belang dat de woningbouwbehoefte vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden wordt gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Het plangebied ligt in het bestaande stedelijke gebied en voorziet in een kwantitatieve behoefte aan woningen in Haarlem (zie tevens paragraaf 4.2.3). Het planvoornemen is daarmee in overeenstemming met het provinciale beleid zoals vervat in de Omgevingsvisie.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling is passend binnen de provinciale Omgevingsvisie NH2050.

4.3.2 Omgevingsverordening NH2020

Toetsingskader

Bij de Omgevingsvisie hoort een Provinciale Omgevingsverordening. Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten daarom de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020 en vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. In de Omgevingsverordening zijn de regels vastgelegd waaraan ruimtelijke plannen in Noord-Holland moeten voldoen. De Omgevingsverordening stelt algemene regels aan bestemmingsplannen met als doel het veiligstellen van de provinciale belangen.

Beoordeling

Het voorliggende plangebied is gelegen binnen Bestaand stedelijk gebied (BSG). De provincie geeft gemeenten binnen BSG veel beleidsvrijheid. De provincie stimuleert om ruimtelijke ontwikkelingen zoveel als mogelijk binnen het BSG te realiseren. Binnen het BSG is het wel van belang dat nieuwe

stedelijke ontwikkelingen regionaal worden afgestemd. Artikel 6.3 gaat hierover en luidt:

1. Een ruimtelijk plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.
2. Gedeputeerde Staten stellen nadere regels aan de afspraken bedoeld in het eerste lid.

De provincie heeft in haar verordening geregeld dat een bestemmingsplan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakt schriftelijke afspraken (artikel 6.3 Omgevingsverordening). Uit paragraaf 4.2.3 en 4.3.3 blijkt dat de voorgestane ontwikkeling past binnen de regionaal gemaakte afspraken. Hiermee wordt voldaan aan artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH2020.

Op grond van artikel 6.62 dient de toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving te bevatten van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. Deze beschrijving dient in te gaan op het risico op wateroverlast, overstroming, hitte en droogte en de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om deze risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt. Ten behoeve van de beschrijving is overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheersgebied de ontwikkeling plaatsvindt noodzakelijk. In de duurzaamheidsparagraaf (paragraaf 4.4.7) zijn de uitgangspunten op het gebied van klimaatadaptatie beschreven. Er heeft overleg plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Daarnaast wordt het plan in het kader van het wettelijk vooroverleg voorgelegd aan de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het onderhavige bestemmingsplan is passend binnen de regels zoals deze zijn opgenomen in de Omgevingsverordening NH2020.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling is passend binnen de provinciale Omgevingsverordening NH2020.

4.3.3 Woonagenda 2020-2025

Toetsingskader

In de Woonagenda 2020 - 2025 heeft de provincie bepaald dat er voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen moeten komen. De woningbouwproductie moet omhoog, waarbij binnenstedelijk bouwen de voorkeur heeft. Buitenstedelijk zijn er ook mogelijkheden, maar dient er wel sprake te zijn van zorgvuldig ruimtegebruik. De afstemming binnen de regio gebeurt via op te stellen 'woonakkoorden' tussen provincie en gemeenten. Tot dat de woonakkoorden zijn gesloten wordt voor de behoefte uitgegaan van de provinciale woningbouwmonitoren en de RAP's.

Haarlem is onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De MRA is een (inter-)nationaal gewilde plek om te wonen en werken. De vraag naar woningen is en blijft groot. In de prognose uit 2019 werd voorzien dat de MRA tot 2040 circa 250.000 extra woningen nodig heeft om de groeiende bevolking onderdak te bieden. Naast de grote woningbouwopgave kent de MRA andere belangrijke maatschappelijke opgaven, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid, het versterken van de economie en de energietransitie. Woningbouw draagt hier sterk aan bij, zolang dit zorgvuldig en in onderlinge afstemming gebeurt. De MRA werkt hieraan vanuit het programma Bouwen en Wonen in de MRA.

De vraagstukken rondom de bouwopgave, zoals de stijgende huizenprijzen, sterke (geconcentreerde) economische groei, het open houden van het metropolitane landschap en de toenemende druk op de mobiliteit, zijn groot en complex. Dit vraagt om nauwe samenwerking tussen de gemeenten, deelregio's en provincies Noord-Holland en Flevoland. Commitment en ondersteuning vanuit het Rijk is daarbij cruciaal om doorbraken te realiseren. Deze (boven) regionale opgaven komen samen in een aantal gebiedsontwikkelingen die zo grootschalig en complex zijn, dat samenwerking tussen Rijk, MRA, provincies, deelregio's en gemeenten een noodzaak is om te zorgen voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking. Dit zijn de MRA sleutelgebieden. Door een selectie van sleutelgebieden te maken, geeft de MRA richting aan de gesprekken over kwaliteit, kwantiteit en prioriteit van de beoogde woningbouw in relatie tot andere grote opgaven.



Sleutelgebied Binnenstedelijk Haarlem. Het plangebied is geduid met een rode cirkel. Bron: Woonagenda 2020-2025.

Beoordeling en conclusie

De voorliggende planlocatie is gelegen binnen het sleutelgebied 'Binnenstedelijk Haarlem'. Het realiseren van de beoogde woningen komt tegemoet aan de grote behoefte die bestaat aan woningen binnen de Metropoolregio Amsterdam.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurplan Haarlem 2020

Toetsingskader

Het Structuurplan Haarlem 2020 is in 2005 vastgesteld door de gemeenteraad. Voor de periode 2005 tot 2020 brengt het Structuurplan op hoofdlijnen de Haarlemse ruimtelijke, economische en sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen met elkaar in verband. Het vormt de ruimtelijke vertaling en waarborging van de Toekomstvisie Haarlem, op basis waarvan voor een groot aantal gebieden in Haarlem invulling wordt gegeven aan andere structurerende planontwikkeling.

Het Structuurplan geeft op hoofdlijnen de ruimtelijke ambities en wensen voor de stad voor de periode 2005-2020. In de toekomst wil Haarlem de bestaande aantrekkelijkheid behouden en verder uitbreiden. Haarlem wil voor zijn inwoners een levendige en veilige stad zijn met veel aandacht voor een leefbare woonomgeving en voldoende voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Voor bedrijven moet Haarlem nog interessanter worden als vestigingsplaats. De strategische ligging vlakbij Schiphol, Amsterdam en IJmond, de goede bereikbaarheid over de weg en per openbaar vervoer, en de aanwezigheid van een hoogopgeleide beroepsbevolking spelen daarbij een cruciale rol.

De speerpunten van het beleid zijn profilering op een duurzaam goed woonklimaat, versterking van de zakelijke dienstverlening en versterking van de culturele en toeristische wervingskracht. Uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlem is dat bewust met schaarse ruimte wordt omgegaan en dat er contrasten in de stad zijn. Naast plekken waar dynamiek wordt voorgestaan (in herstructureringsgebieden, op knooppunten van openbaar vervoer en in veranderzones) zijn er ook rustige woonwijken waar plaats is voor ondersteunende wijkvoorzieningen. De doelstelling voor wonen is de mogelijkheden voor passende huisvesting van Haarlemse (en regionale) burgers te vergroten. De beschikbare ruimte mag intensiever worden gebruikt door meer realisatie van functiemenging van wonen en werken.

Beoordeling

Het structuurplan kenmerkt het plangebied als bedrijventerrein met grootschalige detailhandel. Het betreft hier echter een bedrijventerrein in een restzone te midden van woongebieden. Zoals in paragraaf 3.1 uiteengezet is met de vaststelling van de ontwikkelvisie Ontwikkelzone Zuidwest de ambitie gesteld dat de bedrijventerrein zich ontwikkelt tot een nieuw en volwaardig deel van de wijk en van Haarlem. Met het vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen (paragraaf 3.2) en het onderhavige bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan deze ambitie.

De speerpunten van het structuurplan zijn profilering op een duurzaam goed woonklimaat, versterking van de zakelijke dienstverlening en versterking van de culturele en toeristische wervingskracht. Uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlem is dat bewust met schaarse ruimte wordt omgegaan en dat er contrasten in de stad zijn. Naast plekken waar dynamiek wordt

voorgestaan (in herstructureringsgebieden, op knooppunten van openbaar vervoer en in veranderzones) zijn er ook rustige woonwijken waar plaats is voor ondersteunende wijkvoorzieningen. De doelstelling voor wonen is de mogelijkheden voor passende huisvesting van Haarlemse (en regionale) burgers te vergroten. De beschikbare ruimte mag intensiever worden gebruikt door meer realisatie van functiemenging van wonen en werken. Het planvoornemen voorziet hierin en past derhalve binnen het Structuurplan Haarlem 2020.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling is passend binnen het Structuurplan Haarlem 2020.

4.4.2 Structuurvisie openbare ruimte

Toetsingskader

Eind 2017 is door de gemeenteraad de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar vastgesteld. De Structuurvisie Openbare Ruimte gaat in op een prioritering bij ingrepen in de openbare ruimte. De hoogste prioriteit wordt gegeven aan het beschermen en versterken van de groenstructuur gevolgd door het beschermen en versterken van de waterstructuur en het inpassen van benodigde extra klimaatadaptatiemaatregelen. Daarnaast biedt het een afwegingskader voor mobiliteit waarbij binnen de stad het belang van de voetganger gaat boven opeenvolgend: het belang van de fiets, het openbaar vervoer en de auto.

In de SOR wordt aan de hand van een aantal themakaarten een beeld geschetst van de situatie in 2040. Het plangebied van het bestemmingsplan valt in de zone 'stedelijk gebied'. De SOR omschrijft het stedelijk gebied als volgt:

Buiten het centraal stedelijk gebied en tegen het buitengebied aan liggen de jongste wijken, zowel voor- als naoorlogs. In de vooroorlogse wijken is er meer openbare ruimte dan direct rond het centrum. De wijken beschikken over voldoende groen en parken. Op straat blijft het zoeken naar de juiste balans tussen de verschillende functies. In de naoorlogse wijken is er niet veel menging van wonen en werken. Dit is zichtbaar in de gescheiden woon-, werk- en winkelgebieden. Op straat is er meer ruimte voor groen, bomen, spelen en parkeren dan in het centraal stedelijk gebied. De ligging van deze wijken aan de rand van de stad biedt de mogelijkheid om snel in het buitengebied en de regio te komen.

Ontwikkelrichting: De buitenwijken van de stad kennen over het algemeen minder problemen in de openbare ruimte. Er is voldoende ruimte voor verblijven op straat, spelen, de voetganger en bomen. De inrichting van de openbare ruimte nodigt uit om voor verplaatsingen in de wijk steeds meer de fiets te pakken. Aantrekkelijke routes door de wijken brengen ook het buitengebied binnen handbereik van fietsers en voetgangers. De ruimere opzet van de openbare ruimte biedt kansen voor uitbreiding van het waternetwerk en voor de berging van hemelwater. De maatgevende snelheid is 30 km/u zodat een combinatie van fietsers en gemotoriseerd verkeer

mogelijk is. Uitzondering zijn de HOV-assen en gebiedsontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer. Bij voorkeur hebben kruispunten met verkeerslichten maximaal twee opstelstroken voor het autoverkeer. Ook hier geldt dat voor fietsers en voetgangers voldoende opstelruimte nodig is.

Beoordeling

Met het planvoornemen zal het parkeren voor een deel worden opgelost in een ondergrondse garage binnen het plangebied. De bestaande parkeerplaatsen blijven zoveel als mogelijk behouden. Het planvoornemen is niet van dusdanige schaal dat hiervoor een herinrichting van de openbare ruimte noodzakelijk is of dat kansen kunnen worden aangegrepen om de mobiliteit anders te organiseren. Het planvoornemen is daarmee passend binnen de Structuurvisie openbare ruimte 2040.

Conclusie

Het planvoornemen is passend binnen de Structuurvisie openbare ruimte 2040.

4.4.3 Woonvisie en uitvoeringsagenda Haarlem 2021-2025

Toetsingskader

De Woonvisie Haarlem 2021 - 2025 'Samen Doorbouwen aan een Duurzaam (t)huis' geeft richting aan het woonbeleid op de lange termijn tot 2030 en handvatten voor de uitvoering ervan in de periode 2021-2025. Belangrijkste doel is een toegankelijke, diverse en inclusieve stad te zijn die een duurzaam (t)huis biedt aan een breed scala van doelgroepen. De komst van voldoende (betaalbare) woningen is hierbij een randvoorwaarde.

De bouwambitie tot 2030 ligt hoog. Gelet op de resterende opgave van de ambitie 2016 tot en met 2025 (7.200 woningen 2020-2025), de actualisatie van de raming van de aanvullende woningbehoefte (8.000 woningen 2019-2030) en de beschikbare plancapaciteit waarvoor visies zijn vastgesteld, wordt de ambitie voor de periode 2020-2030 vastgesteld op 8.000-10.000 woningen. De ambitie is dat er 3.200 tot 4.000 sociale huurwoningen bij komen. Doorstroming moet worden gestimuleerd door naast het bouwen van middeldure woningen ook voorrang te geven aan doorstromers vanuit sociale huurwoningen.

Haarlem wil een inclusieve stad zijn, een stad voor iedereen. Voor maatschappelijke opvang en beschermd wonen is extra aandacht. Door de gemeente en partners worden woonvormen ontwikkeld voor Haarlemmers die uit de maatschappelijke opvang of een beschermde woonvorm komen.

Beoordeling

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van 96 gestapelde woningen waarvan 68 sociale huur betreft. Het project in zijn geheel sluit goed aan op de ambities en uitvoeringsagenda van de gemeente Haarlem. Met de realisatie van 96 woningen voorziet het plan in de woningbouwbehoefte, met name in het sociale segment. De ontwikkeling in zijn geheel draagt bij aan de toevoeging van kwaliteit aan het gebied en past binnen de visie voor de Ontwikkelzone Zuidwest.

Conclusie

Het plan is passend binnen de Woonvisie Haarlem 2021 - 2025.

4.4.4 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. Bijlage 1 bevat het eerder genoemde SPvE. In het hoofdstuk 'Ruimtelijke Kwaliteit' volgt een uiteenzetting over de Nota Ruimtelijke Kwaliteit in relatie tot het plangebied.

4.4.5 Groen en water

Toetsingskader

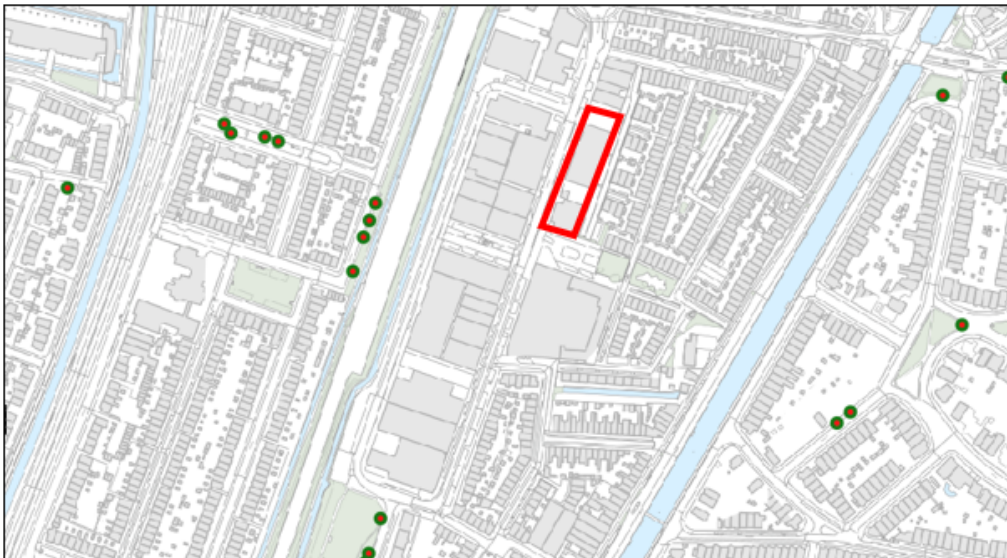
De hoofdgroenstructuur is vastgelegd in het Structuurplan Haarlem 2020 en de Structuurvisie Openbare Ruimte. Doelstelling is zowel versterking van groen met ecologische waarde als van groen met stedelijke waarde. Dit wordt bereikt door het in stand houden en versterken van de bestaande groene gebieden en lijnen. Uitgangspunt is verder de versterking van de beleving van groen in Haarlem. De versterking ligt in eerste instantie in de toevoeging van een groen, recreatief netwerk in de stad. Daarnaast wordt meervoudig ruimtegebruik met ecologische meerwaarde toegepast door middel van het realiseren van groene daken, groene gevels en waterpleinen.



Uitsnede Bomenstructuurkaart Haarlem uit de Structuurvisie openbare ruimte 2040. Het plangebied is globaal geduid met een rode cirkel.

Het Bomenbeleidsplan 2009-2019 (2010) geeft de visie van de gemeente Haarlem op bomen en schept samenhang in de uitvoering van het bomenbeleid. Doel is te komen tot een gezond, veilig en goed onderhouden bomenbestand. Met het Bomenbeleidsplan zijn de hoofdbomenstructuur en de

monumentale bomenlijst vastgesteld.



Uitsnede kaart beschermwaardige houtopstanden. Het plangebied is globaal geduid met een rode contour.

Het watersysteem van Haarlem heeft een tweeledige functie. Enerzijds vervult het zichtbare water een belangrijke rol voor de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte. Uitgangspunt in de Structuurvisie Openbare Ruimte is deze bijdrage verder te versterken. Anderzijds is het watersysteem van groot belang voor het watermanagement van Haarlem en regio. Centrale doelstelling van het Integraal Waterplan (2004) (geactualiseerd in 2014) is het ontwikkelen en behouden 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, het graven van nieuwe watergangen en het weer open leggen van gedempte grachten.

Doelstelling voor het oppervlaktewater is het creëren van een veilig watersysteem met voldoende afwaterend en bergend vermogen, een adequate doorstroming en maximale benutting van gebiedseigen water. Als streefbeeld heeft de gemeente voor ogen een verbeterd waternetwerk dat uitgebreid is met nieuw water.

Met het gemeentelijk rioleringsplan (GRP) beschikt de gemeente over een instrument om systematisch inzicht te krijgen in de te beheren en onderhouden rioleringsobjecten en de wijze waarop de gemeente invulling geeft aan de wettelijke (milieu)eisen. Door het opstellen van het GRP wordt het verbreed rioleringsbeleid inzichtelijk en toetsbaar. Er zijn vier doelstellingen voor het GRP van toepassing, te weten:

- Het doelmatig inzamelen van het afvalwater en het hemelwater;
- Het transporteren van het rioolwater naar een geschikt lozingspunt;

- Het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast;
- Het beperken van vervuiling door overstorten middels aanleg van randvoorzieningen (o.a. bergbezinkbassins) en afkoppelen.

Een algemene regel met betrekking tot de waterkwantiteit is het compenseren van een eventuele toename van verharding (wegen, gebouwen). Indien verharding in een gebied toeneemt zullen waterhuishoudkundige maatregelen getroffen moeten worden om waterbezwaar als gevolg van de toegenomen verharding te voorkomen. Richtlijn is dat - indien er gebouwd wordt en hierbij meer dan 500 m² onverhard oppervlak omgezet wordt naar verhard oppervlak - minimaal 15 procent van de toename aan verharding gecompenseerd dient te worden in de vorm van oppervlaktewater. Het uiteindelijk te compenseren oppervlak hangt af van overige maatregelen die de waterhuishouding in een gebied ten goede kunnen komen, zoals het vertraagd afvoeren van hemelwater.

Het Verbreed Gemeentelijk Riolerings Plan (VGRP) is een beleidsmatig en strategisch plan waarin het verbreed rioleringsbeheer (inclusief grondwaterbeheer) en de visie op riolering (en grondwater) voor de langere termijn worden beschreven. Met het VGRP beschikt de gemeente over een instrument om systematisch inzicht te krijgen in de te beheren en onderhouden rioleringsobjecten en de wijze waarop de gemeente invulling geeft aan de wettelijke (milieu)eisen. Door het opstellen van het VGRP wordt het verbreed rioleringsbeleid inzichtelijk en toetsbaar. Omdat de riolering veel samenhang heeft met rioolwaterzuiveringen en oppervlaktewater, bijvoorbeeld door overstorten, is ook het Hoogheemraadschap van Rijnland betrokken bij het opstellen van het VGRP.

Beoordeling

Het plangebied is geen onderdeel van de stedelijke hoofdgroenstructuur of de groenstructuur op wijkniveau. Binnen het plangebied komen eveneens geen monumentale bomen voor. Voor een nadere uitwerking van het aspect 'water' wordt verwezen naar paragraaf 5.15. Het parkeren voor de nieuwe woningen zal met name ondergronds plaatsvinden. Het planvoornemen doet geen afbreuk aan onderscheidde behoudenswaardige groenstructuren.

Conclusie

Het planvoornemen doet geen afbreuk aan onderscheidde behoudenswaardige groenstructuren. Aspecten met betrekking tot de waterhuishouding worden verantwoord in paragraaf 5.15.

4.4.6 Ecologie

Toetsingskader

De Haarlemse ecologische structuur bestaat vooral uit losse waardevolle plekken en routes. Waardevolle plekken zijn plekken van minimaal één hectare, en waar minimaal vijf bijzondere soorten planten en dieren voorkomen.

Ecologie is overal, niet alleen op de groene plekken. Ecologie heeft betrekking op de relaties tussen soorten planten en dieren onderling, relaties met hun

omgeving inclusief menselijke activiteiten en de ontwikkeling daarvan in tijd. Vanuit ecologisch oogpunt ligt Haarlem op een bijzondere locatie vanwege de drie verschillende ondergronden:

- open strandvlakte met land en tuinbouwgrond,
- strandwal met bebouwing,
- veenweidegebied.

De stad met zijn bebouwing biedt een milieu voor kenmerkende soorten; planten en dieren die specifiek zijn voor het stenige milieu en waarvan sommige oorspronkelijk rotsbewoners zijn, bijvoorbeeld muurvarens, gierzwaluwen, enkele vleermuissoorten en allerlei insecten. Daarnaast is er ook veel waardevol groen net buiten de gemeentegrenzen. De inrichting en beheer van plekken en routes worden niet alleen afgestemd op de menselijke functies van het gebied, maar ook op de leefvoorwaarden voor flora en fauna. Als zich kansen voordoen voor het verbeteren van een al aanwezige ecologische kwaliteit, worden deze benut. Dat geldt ook voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers. En bij de bouw van bijvoorbeeld bruggen en duikers kunnen faunatunnels worden aangelegd.

Ecologisch waardevolle gebieden worden beschermd en behouden. Belangrijke bestaande ecologische elementen en structuren, zoals bermen en watergangen, maar ook sommige gebouwen, worden in stand gehouden ter wille van planten en dieren. Verlichting werkt verstorend voor de fauna. Dat is een reden om op deze plekken steeds een afweging te maken of verlichting wordt geplaatst. Bij de flora sluit de begroeiing altijd aan op de plaatselijke omstandigheden, zoals grondsoort, waterstand, voedselrijkdom en verkeerssituatie. Vooral zonnige plekken waar bloemrijke kruiden groeien, zijn zeer waardevol voor de ecologie in de stad.



Uitsnede Ecologische kaart Haarlem uit de Structuurvisie openbare ruimte 2040. Het plangebied is globaal geduid met een rode cirkel.

Beoordeling

Ter plaatse van het plangebied en de directe omgeving zijn, gelet op de ecologische kaart uit de Structuurvisie Openbare ruimte, geen ecologisch waardevolle elementen aanwezig. Ten aanzien van het aspect ecologie wordt tevens verwezen naar paragraaf 5.11, waarin de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in het kader van de Wet natuurbescherming is verantwoord.

Conclusie

Ter plaatse van het plangebied en de directe omgeving zijn, gelet op de ecologische kaart uit de Structuurvisie Openbare ruimte, geen ecologisch waardevolle elementen aanwezig.

4.4.7 Duurzaamheid en energie

Toetsingskader

Haarlem wil een toekomstbestendige stad zijn en deze goed achterlaten voor de volgende generaties. Dit betekent dat de stad in 2040 circulair en aardgasvrij wil zijn en dat de openbare ruimte in 2050 klimaatbestendig is ingericht. Daarvoor is het van belang duurzaamheid te verankeren in al het doen en laten van de gemeente. Hiervoor heeft het college van burgemeester en wethouders op 25 februari 2020 de richtlijn Duurzaam Bouwen vastgesteld. De richtlijn bevat geen nieuw beleid, maar verenigt bestaand beleid op verschillende duurzaamheidsthema's.

Het Haarlems beleid ten aanzien van duurzaamheid kent eisen en wensen. De Richtlijn vat dit beleid samen in concrete 'randvoorwaarden' en 'doeleinden' voor het bouwen. Randvoorwaarden zijn gebaseerd op het rijksbeleid of bestaande wetten zoals bijvoorbeeld aardgasvrij bouwen en compensatiemaatregelen voor water en ecologie. Doeleinden zijn ambities van de gemeente zoals natuurinclusief en circulair bouwen.

Als meetinstrument wordt de Gemeentelijke Praktijk Richtlijn Duurzaam Bouwen (GPR) gehanteerd. De GPR is het resultaat van praktijkervaringen in de gemeente Tilburg en 80 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.

De gemeente Haarlem heeft een richtlijn duurzaam bouwen opgesteld die als minimale eis geldt voor deze ontwikkeling. In de richtlijn is het Haarlemse duurzaamheidsbeleid vertaald naar concrete uitgangspunten, onderverdeeld in 5 verschillende thema's:

- Energie en warmte;
- Klimaatadaptatie;
- Groen en Ecologie;
- Circulariteit;
- Mobiliteit.

Energie en warmte

Randvoorwaarde: Aardgasvrij bouwen

Aardgasvrij bouwen wordt reeds als voorwaarde bij het bouwen gesteld. Het Rijk heeft per 1 juli 2018 de gaswet gewijzigd waardoor nieuwe gebouwen in principe geen gasaansluiting meer krijgen.

Randvoorwaarde: Bijna energieneutraal bouwen (BENG)

BENG vervangt per jan 2020 de (EPC). Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat alle aanvragen van omgevingsvergunningen per 1 jan 2020 moeten voldoen aan de eisen voor bijna energieneutrale gebouwen (BENG). Deze vervangt de energieprestatiecoëfficiënt (EPC). De BENG is opgebouwd uit drie indicatoren: de maximale energiebehoefte, het maximale primair fossiel energiegebruik en het minimale aandeel hernieuwbare energie. De BENG-eisen gelden alleen voor nieuwbouw.

Doeleinde: Energieneutraal en -leverend bouwen

De BENG-eisen gaan niet uit van volledige energieneutraliteit. De 'versnelling Duurzaamheidsprogramma' (2017) zet in op een klimaatneutraal Haarlem in 2030. Bij nieuwe bouwontwikkelingen waar de gemeente de randvoorwaarden bepaald, zal maximaal op deze ambitie ingezet moeten worden door energieneutraliteit of energieleverende gebouwen te realiseren.

Doeleinde checklist Warmtebron

Nieuwbouwprojecten kunnen bijdragen aan de energietransitie van omliggende bestaande bouw. De checklist geeft een indicatie of een ontwikkeling in theorie geschikt is voor een collectief warmtesysteem (Energistrategie Haarlem, 2019).

Doeleinde: Warmtevoorziening via bodemwarmte

Om te voorzien in de benodigde warmtevraag wordt bij voorkeur gebruik gemaakt van een bodemwarmtevoorziening. Indien in de omgeving al een warmtenet aanwezig is waar op kan worden aangesloten heeft dit de eerste voorkeur. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt dit gemotiveerd. Bodemwarmtevoorzieningen moeten passen binnen eventueel aanwezige (lokale) bodemenergieplannen (Routekaart aardgasvrij 2040, en Routekaart Versnelling Duurzaamheidsprogramma).

Klimaatadaptatie

Randvoorwaarde: Watertoets en watercompensatie

Een ontwikkeling mag niet leiden tot verslechtering van de waterhuishouding of een versnelde toename van de af- en aanvoer van water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden op naastgelegen percelen / gebieden en er wordt rekening gehouden met de gewenste stroombaan van het hemelwater. Deze eisen zijn ook opgenomen in het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan Haarlem. De watertoets is een wettelijke verplichting bij planvorming en moet uitwijzen of/hoeveel gecompenseerd dient te worden. Het watersysteem wordt robuust ingericht met waterbergings- en afvoermogelijkheden conform de watertoets.

Doeleinde: Toekomstbestendig watersysteem

Het extra hemelwater wordt zoveel bovengronds geborgen en afgevoerd naar open water. Bij nieuwbouw wordt een toekomstbestendig watersysteem aangelegd met voldoende waterbergingscapaciteit. Dat houdt concreet in dat de ontwikkeling minimaal 70 mm water per m² moet kunnen bergen op eigen terrein gedurende in een etmaal.

Doeleinde: Aanpak droogte en hittestress

Een gebiedsontwikkeling mag niet bijdragen aan een versnelde bodemdaling, verslechtering van waterkwaliteit en hittestress in bestaand stedelijk gebied.

Groen en Ecologie

Randvoorwaarde: Natuurtoets en compensatiemaatregelen ecologie

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling moet deze met een natuurtoets beoordeeld worden op ecologische effecten. Een quickscan ecologie maakt standaard deel uit van de uit te voeren onderzoeken. Deze quickscan kan als basis dienen voor een mitigatie- of compensatieplan in het kader van een ontheffingsaanvraag. Het ontwerp houdt rekening met uitkomsten van de quickscan en wordt hierop aangepast en past, als behoud niet mogelijk is, compenserende maatregelen toe. De compenserende maatregelen worden genomen voor de aangetroffen (beschermde) soorten. (o.a. Wet natuurbescherming 2017 en Ecologisch Beleidsplan 2013-2030, gemeente Haarlem)

Doeleinde: Natuurinclusief bouwen

Om een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier te maken, moet de natuur een volwaardige plaats krijgen bij het ontwerpen van nieuwbouw en (openbare) ruimte hier omheen. Behoud en aansluiten op de bestaande ecologische waarden is uitgangspunt. Indien behoud niet mogelijk is, dienen in het bouwproject compensatiemaatregelen te worden getroffen. Daarnaast liggen er grote kansen voor bevordering van natuur binnen bouwprojecten d.m.v natuurinclusief bouwen.

Circulair bouwen en ontwikkelen

Randvoorwaarde: Milieu Prestatie Gebouwen (MPG)

Voor nieuwbouw dienen de waardes gehanteerd te worden conform bouwbesluit 2018. De Milieu Prestatie Gebouwen (MPG) geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. De MPG is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning verplicht. Er geldt voor de MPG een maximum grenswaarde van 1,0. (Bouwbesluit 2018).

Doeleinde: verbeterde Milieu Prestatie Gebouwen

Het verhogen van de ambitie ten aanzien van de MPG is een concrete maatregel die bijdraagt aan deze doelstelling. Dat betekent dat waar mogelijk

een lagere MPG-norm wordt voorgeschreven (hoe lager de norm, hoe beter de prestatie), te weten: 0,8.

Doeleinde: Duurzame GWW

De Aanpak Duurzaam GWW helpt om op een uniforme en systematische manier de juiste processtappen te zetten. Door duurzaamheid te verankeren in de bedrijfsprocessen geven partijen binnen de GWW-sector op een zelfde manier invulling aan duurzaamheid in projecten en zijn verwachtingen vooraf duidelijk. De aanpak Duurzaam GWW wordt gevolgd voor planvorming, aanleg, aanbesteding, beheer en onderhoud. Van de private partijen die GWW aanleggen wordt gevraagd mee te werken aan deze aanpak. (Grondstoffenakkoord, Green Deal Duurzaam GWW 2.0).

Doeleinde: Registratie materialen

De bestaande stad is de grondstoffenmijn van de toekomst. Het opstellen van een materialenpaspoort en de registratie daarvan in het Madaster 7, of vergelijkbaar registratiesysteem, draagt bij aan het hergebruik van materialen. Het betreft een relatief eenvoudig uitvoerbare maatregel omdat het in de ontwerpfase wordt toegepast en geen uitvoeringskosten betreft.

Doeleinde: Toekomstbestendig ontwerpen

Flexibiliteit bieden voor functionele verandering op termijn kan hoge kosten en materiaalverspilling bij een herbestemming of woningaanpassing voorkomen. De woonvisie vraagt aandacht voor flexibiliteit en duurzaamheid. (Doorbouwen aan een (t)huis, Woonvisie Haarlem 2017 - 2020). Doeleinde: Afvalinzameling integreren in ontwerp De voorzieningen voor (gescheiden) inzameling van afval dienen bij de oplevering van nieuwbouwlocaties al op orde moeten zijn, zodat geen noodoplossingen worden ingezet. Daarom dienen voorzieningen zoals ondergrondse en inpandige containers in een vroege fase van het ontwerp geïntegreerd te worden.

Mobiliteit

Doeleinde: Stimuleren fiets en voetgangers door de bebouwing

Voor iedere nieuwe woning schrijft het Bouwbesluit 2012 voor om een eigen berging voor het stallen van fietsen en scootmobielen met een minimale oppervlakte te realiseren. Op grond van de gelijkwaardigheidsbepaling mag er op een andere manier aan worden voldaan dan is aangegeven. De "Beleidsregel bergingen nieuwe woongebouwen Haarlem 2018" geeft voorwaarden daar aan. Tevens wordt er bij woongebouwen rekening gehouden met levensloopbestendigheid (d.m.v. stalling voor scootmobielen).

Doeleinde: Stimuleren fiets en voetgangers door de openbare ruimte

Het aantal autoritten moet gereduceerd worden en het is de bedoeling dat er minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte komen. Ook bij (ver)bouwprojecten moet dit principe leidend zijn. Bijvoorbeeld met een aantrekkelijke looproute naar de dichtstbijzijnde HOV-halte of NS-station, autoparkeren op afstand en voldoende en comfortabele fietsenbergingen of

-stallingen die gemakkelijker bereikbaar zijn dan de parkeerplaatsen voor auto's.

Doeleinde Duurzaam mobiliteitsplan

Binnen de 'beleidsregels parkeernormen' is het mogelijk om gebruik te maken van een mobiliteitsplan. Het uitwerken van een locatie specifiek mobiliteitsplan is een goede methode om bij te dragen aan de duurzame mobiliteitstransitie én te voorzien in voldoende ruimte voor parkeren. Het mobiliteitsplan wordt opgesteld door de initiatiefnemer en kan elementen bevatten over bijvoorbeeld deelauto's, goede fietsontsluiting i.c.m. nabijheid en OV etc.

Doeleinde: Fietsparkeren in ontwerp

In het ontwerp moet er aandacht zijn voor het fietsparkeren voor bewoners, maar ook voor bezoekers. Slimme locaties, goed bereikbaar en zeer comfortabel waardoor gebruikers verleid worden de fiets te verkiezen boven de auto. Een goede integratie van (voldoende) fietsparkeren in het ontwerp moet als doel hebben de ruimtelijke kwaliteit vergroten én om het gebruik van de fiets te stimuleren.

Doeleinde: Laadpunten auto

Als onderdeel van de energietransitie wordt elektrisch rijden gestimuleerd door het vergroten van de laadinfrastructuur (laadvoorzieningen). Bouwontwikkelingen moeten voldoende laadvoorzieningen realiseren. Het CROW heeft hiervoor een richtlijn opgesteld, dit kan als basis gebruikt worden. (CROW ,publicatie 381, 2018).

Doeleinde: Smart Mobility in ontwikkelzones

De ontwikkelzones worden duurzame toekomstwijken, waarbij op het gebied van mobiliteitsconcepten geëxperimenteerd wordt en met zo efficiënt mogelijke ruimtebehoefte wordt gebouwd. Initiatiefnemers worden uitgedaagd om te komen met een passend experiment voor een mobiliteitsconcept, waarbij ze ook oog hebben voor de bestaande omgeving.

Beoordeling

Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat de vergunningaanvragen vanaf 1 januari 2021 moeten voldoen aan de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG). Die eisen vloeien voort uit het Energieakkoord voor duurzame groei en uit de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD). Het uitgangspunt van de ontwikkeling is dat woningen energieneutraal, gasloos en onderhoudsarm worden geproduceerd. De ambitie van dit plan is om zoveel mogelijk duurzame systemen in de woningen te implementeren en zo klimaat bestendig te bouwen. Daarbij kan worden gedacht aan een warmtepompsysteem, ventilatiesysteem en zonnepanelen. Een warmtepomp verwarmt de woningen en zorgt voor warm water om te douchen. Een door CO² sensoren gestuurde ventilatie meet hoeveel lucht er moet worden aan- en afgevoerd. Door dit slimme systeem gaat er nauwelijks energie verloren aan het verwarmen van overtollige lucht. De energiemonitor geeft continu aan hoeveel energie er verbruikt én opwekt

wordt. Daken kunnen worden bekleed met zonnepanelen waarmee eigen energie wordt opwekt. Dankzij deze maatregelen hebben bewoners die bewust met energie omgaan nauwelijks energiekosten meer.

Conclusie

Het plan houdt rekening met duurzaamheid en voldoet aan de geldende duurzaamheidsnormen.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Hoofdstuk 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

5.1 Inleiding

Toetsing juncto art. 3.1.6 Bro

Met betrekking tot een (ontwerp-)bestemmingsplan staat in artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht vermeld: 'bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen'. Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat rekening moet worden gehouden met de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek. Daarnaast moet ook worden getoetst aan het Besluit m.e.r. Ten behoeve van het onderhavige plan heeft onderzoek plaatsgevonden naar een aantal uitvoeringsaspecten.

Hieronder wordt verslag gedaan van de uitkomsten van het gepleegde onderzoek. De onderzoeksrapporten zijn als bijlagen gevoegd bij dit bestemmingsplan.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

Milieuzonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten 'geluid', 'geur', 'stof' en 'gevaar', waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, is de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' opgesteld. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.

In de handreiking zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. De richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot de bestemmingsgrens van omliggende woningen en betreft nadrukkelijk een leidraad en geen norm. Indien goed gemotiveerd en onderbouwd door middel van relevant milieutechnisch onderzoek, kan ervoor worden gekozen van de richtafstand af te wijken.

Milieu-categorie	richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied*	richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Richtafstanden bedrijven en milieuzonering.

De bovengenoemde richtafstanden ten opzichte van de omgevingstypen rustige woonwijk en gemengd gebied gaan uit van het principe van functiescheiding. Voor gemengde gebieden waar wonen en werken samengaan, is gekozen voor een andere categorie aanduiding, namelijk 'functiemengingsgebieden'. Binnen gebieden met functiemenging heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. De richtafstanden uit de VNG-handreiking zijn dan niet toepasbaar. De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van de volgende drie ruimtelijk relevante milieucategorieën:

- categorie A: toelaatbaar aanpandig aan woningen;
- categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen;
- categorie C: toelaatbaar indien gesitueerd langs een hoofdweg.

Beoordeling

Het grondgebied van Haarlem is ingedeeld in gebieden of zones. Deze opdeling is bepaald door specifieke kenmerken van die gebieden (waaronder aanwezige functies, bebouwingsdichtheid, ligging ten opzichte van wegen en stations e.d.). Het plangebied valt in de gebiedstypering wonen met een maximaal toegestane hindercategorie B (wonen met overwegend laagbouw in een lage dichtheid).

Direct ten oosten en noorden van het plangebied komen diverse bedrijfsbestemmingen voor (Stephensonstraat 4, 6, 7, 8, 10, 15, 19, 23 en 25). Deze bedrijfsbestemmingen hebben tot doel een functiemenging van wonen en werken mogelijk te maken. Binnen deze bestemming zijn categorie A en B bedrijven uit de lijst functiemenging uit de VNG-brochure toegestaan. Bedrijfsactiviteiten tot maximaal milieucategorie B passen binnen een woonomgeving, omdat zij niet conflicteren met de woonsituatie. Omdat er in de beoogde situatie geen sprake is van een aanpandige situatie ten opzichte van deze bedrijven, wordt er voldaan aan de voorwaarde van de categorie A en B bedrijven.

Naast de bedrijfsbestemmingen bevinden zich in de directe omgeving van het

plangebied tevens een maatschappelijke bestemming (Stephensonstraat 1 en 3) en een gemengde bestemming (Stephensonstraat 50). Binnen de maatschappelijke bestemming zijn o.a. buitenschoolse opvang en levensbeschouwelijke voorzieningen toegestaan. Het betreft hier bedrijvigheid uit ten hoogste milieucategorie 2 met een bijbehorende richtafstand (uitgaande van de ligging in een gemengd gebied) van 10 meter. Aan deze richtafstand wordt ten opzichte van het plangebied ruimschoots voldaan. Binnen de gemengde bestemming is o.a. detailhandel en een supermarkt toegestaan. Ook dit betreft bedrijvigheid uit ten hoogste milieucategorie 2 met een bijbehorende richtafstand van 10 meter. Ook aan deze richtafstand wordt voldaan. Daarmee is een goed woon- en leefklimaat vanwege omliggende bedrijvigheid ter hoogte van het plangebied verzekerd en kan worden gewaarborgd dat omliggende bedrijvigheid vanwege het planvoornemen niet wordt belemmerd in de bedrijfsvoering.

Het planvoornemen zelf voorziet eveneens in een mix van wonen en werken, omdat op de begane grond ruimte wordt geboden aan commerciële functies. Voor deze functies geldt dat deze eveneens uitsluitend kunnen worden gebruikt voor activiteiten tot ten hoogste categorie B zoals genoemd in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten – functiemenging', opgenomen als bijlage bij de regels van dit bestemmingsplan. De commerciële ruimtes zijn bouwkundig afgescheiden van de te realiseren woningen, waardoor voor de nieuwe woningen, gelet op de ligging van de woningen in een functiemengingsgebied, een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gewaarborgd. De nieuwe commerciële functies betreffen daarnaast geen bedrijvigheid uit een hogere milieucategorie dan reeds binnen de vigerende bedrijfsbestemming in het plangebied is toegestaan, waardoor de commerciële functies evenmin van negatieve invloed zijn op omliggende bestaande woningen of andere gevoelige objecten. Aldus wordt voor wat betreft de commerciële functies die dit bestemmingsplan mogelijk maakt tevens voldaan aan de VNG-publicatie.

Onderhavig initiatief voorziet tot slot in de mogelijkheid tot het vestigen van horeca tot en met categorie 2. Bij deze horeca wordt mogelijk voorzien in een aansluitend terras, als onderdeel van de beoogde horeca. Voor dit type bedrijvigheid (SBI-2008: 561, 563) geldt op basis van de VNG-brochure in het omgevingstype 'gemengd gebied' een richtafstand van 0 meter tot gevoelige functies ten aanzien van de aspecten 'geur', 'stof', en 'geluid'. De richtafstand met betrekking tot gevaar kan niet worden teruggebracht en bedraagt om die reden 10 meter. Ten aanzien van geur, stof en geluid kan op basis van de VNG-brochure derhalve worden aangenomen dat een goed woon- en leefklimaat rondom het plangebied is gegarandeerd. Omdat gevoelige bestemmingen (de bovenwoningen) binnen de richtafstand van 10 meter ten aanzien van het aspect 'gevaar' liggen, wordt hierop navolgend ingegaan.

Gevaar

In de VNG-brochure is opgenomen dat de reductie met één afstandstap bij een gemengd gebied, niet leidt tot een lager beschermingsniveau voor het aspect gevaar omdat voor aspecten waarbij gevaar maatgevend is voor de richtafstanden, vrijwel altijd specifieke regelgeving (zoals Bevi of het Vuurwerkbesluit) geldt. Het onderhavige planvoornemen voorziet in de

toevoeging van een horecafunctie, waardoor ter plaatse ten hoogste een restaurant mogelijk kan worden gemaakt. Deze milieubelastende activiteit wordt in de VNG-brochure ingedeeld in milieucategorie 1. Voor het aspect gevaar geldt bij de activiteit 'restaurant' een richtafstand van 10 meter. Bij de activiteit 'restaurant' is in de VNG-brochure geen indicatie opgenomen dat het hier mogelijk een Bevi-bedrijf betreft. Hoewel sprake is van een gemengd gebied mag voor dit aspect de richtafstand niet zonder meer met één afstandstap worden verminderd. De betreffende activiteit valt echter onder de werkingssfeer van het 'Activiteitenbesluit milieubeheer'. Voor activiteiten/installaties/opslagen die voorkomen bij een restaurant zijn in het Activiteitenbesluit geen te respecteren veiligheidsafstanden opgenomen die reiken tot buiten de inrichtingsgrens. Op basis van het bovenstaande is het derhalve in deze specifieke situatie gerechtvaardigd om de richtafstand van 10 meter voor het aspect 'gevaar' hier met één afstandstap te reduceren. Vanuit de horecafunctie is geen sprake van gevaar naar de omgeving. Het aspect 'gevaar' vanuit het restaurant heeft derhalve geen invloed op het woon- en leefklimaat ter hoogte van omliggende gevoelige functies. In een restaurant vindt geen opslag plaats van relevante gevaarlijke stoffen en de keuken zal aan brandveiligheidseisen voldoen.

Geur en geluid

Hoewel in het kader van milieuzonering in onderhavig geval de aspecten geur en geluid geen rol spelen, geldt niet dat de beoogde horeca niet aan regelgeving hieromtrent is onderworpen. Het 'Activiteitenbesluit milieubeheer' en de 'Activiteitenregeling' vormen voor beide aspecten het wettelijk kader.

Geur

Specifiek geldt ten aanzien van geur dat bij het bereiden van voedingsmiddelen volgens de Activiteitenregeling sprake is van 'bedrijfsmatige voedselbereiding'. Voor het voorkomen of tot een aanvaardbaar niveau beperken van geurhinder moet voldaan worden aan de voorschriften die staan in de Activiteitenregeling. Geur is voor deze activiteit uitputtend geregeld in artikel 3.103 van de Activiteitenregeling. Aangezien er bestaande geurgevoelige objecten (niet alleen woningen, maar ook winkels, kantoren en andere verblijfsobjecten) binnen 25 meter van het plangebied zijn gelegen, moet de beoogde horeca conform dit artikel over een ontgeuringsinstallatie beschikken om geurhinder in de bestaande omgeving te voorkomen. Uit artikel 3.103, lid 1 Activiteitenregeling blijkt dat met een ontgeuringsinstallatie geen sprake is van geurhinder in de omgeving.

Geluid

De horecafunctie valt onder de regels van het Activiteitenbesluit. Voor wat betreft het aspect geluid moet worden voldaan aan de grenswaarden die zijn opgenomen in tabel 2.17a:

Tabel 2.17a

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{Ar,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
L_{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

De dichtstbijzijnde woningen zijn de aanpandige bovenwoningen en niet-aanpandige woningen op het Remiseterrein (op een afstand van ongeveer 15 meter). Mogelijke geluidsbronnen bij de beoogde horeca zijn:

- binnenniveau;
- afzuigingen;
- terras.

Aangezien het gaat om horeca tot maximaal categorie 2 (horecabedrijven die hoofdzakelijk maaltijden verstrekken en als nevenactiviteit alcoholische en niet-alcoholische dranken verstrekken waarbij de nadruk ligt op het verstrekken van maaltijden, zoals restaurants en eethuisjes, snackbars en daarmee gelijk te stellen horecabedrijven), is geen relevant binnenniveau te verwachten. Er is geen sprake van versterkt muziekgeluid anders dan achtergrondmuziek (< 80 dB(A)). De afzuiging wordt gesitueerd op het dak dan wel inpandig (recirculatie). Op deze locatie is gezien de afscherming en afstand tot de gevels van de gevoelige gebouwen (ook de bovenwoningen) geen hinder te verwachten. De maatgevende bron voor de geluidemissie van de beoogde horeca wordt gevormd door het buitenterras.

De omvang van een potentieel terras staat op dit moment nog niet vast. Daarom wordt uitgegaan van een worstcasescenario dat het terras ruimte biedt aan ongeveer 80 personen. Het bronvermogen van stemgeluid volgt uit het "Jaarboek Geluid, december 2009, nr. 10" van de Nederlandse Stichting Geluidshinder. Uitgegaan wordt van normaal sprekende personen. Het bronvermogen bedraagt 65 dB(A) per persoon. Bezoekers zullen grotendeels met groepen van 2 of 4 personen zijn. Gemiddeld is dan 1 op de 3 bezoekers aan het praten. Er zijn dan maximaal 27 personen tegelijk aan het praten. Het bronvermogen bedraagt dan $65 + 10 \times \log(27) = 79$ dB(A). Tijdens het spreken zullen de sprekers naar elkaar toegewend zijn, zodat een deel van de sprekers richting een bepaalde woning spreekt, en een ander deel van de sprekers van een bepaalde woning af spreekt. Vanwege de richtingsindex wordt een correctie van 3 dB toegepast. Het bronvermogen van het gehele terras bedraagt dan 76 dB(A) wanneer het gehele terras vol zit met sprekende personen. Dit stemgeluid kan zich gedurende de dag- en avondperiode voordoen. In de nachtperiode is het terras gesloten. Op een afstand van (bijvoorbeeld) 10 meter bedraagt het geluidniveau dan $76 - 20 \times \log(10) - 11 = 45$ dB(A), wanneer er constant sprake is van sprekende personen (dus zonder bedrijfsduurcorrectie). Op een afstand van 10 meter (een goede

inschatting van het afstand van het terras tot de dichtstbijzijnde gevel van een gevoelige gebouw) wordt dus voldaan aan de grenswaarden voor geluid uit het Activiteitenbesluit van 50 dB(A) in de dagperiode en 45 dB(A) in de avondperiode. Deze berekening vormt een overschatting, omdat in de berekening al het geluid afkomstig is van één emissiepunt op 10 meter van een immissiepunt. In de praktijk is de geluidemissie over een grotere oppervlakte verspreid.

Ten aanzien van geluid geldt voorts dat op basis van artikel 2.17, lid 1 van het Activiteitenbesluit, de geluidsbelasting op de gevel van gevoelige gebouwen vanwege de horeca maximaal 50/45/40 dB(A) in de dag/avond/nachtperiode mag bedragen. Uit artikel 2.17, lid 1 van het Activiteitenbesluit is op te maken dat bij een equivalent geluidniveau van 35/30/25 dB(A) in de dag/avond/nachtperiode in gevoelige gebouwen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Bij een geluidbelasting van 45 dB(A) in de avondperiode op de gevel moet de gevel over een geluidwering van $45 - 30 = 15$ dB(A) beschikken om te kunnen spreken van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Uit het Bouwbesluit 2012 volgt dat elke gevel van normale bouwkundige opzet al over een geluidwering van op zijn minst 20 dB beschikt. Daar het buitenterras maatgevend zal zijn voor geluid, kan in redelijkheid worden aangenomen dat het binnenniveau in gevoelige gebouwen niet wordt overschreden.

Op basis van bovenstaande is de beoogde horeca inpasbaar binnen het besluitgebied in relatie tot haar omgeving.

Conclusie

Binnen het plangebied is met betrekking tot milieuzonering een acceptabel woon- en leefklimaat verzekerd. Onderhavig initiatief belemmert daarnaast omliggende inrichtingen niet in hun bedrijfsvoering.

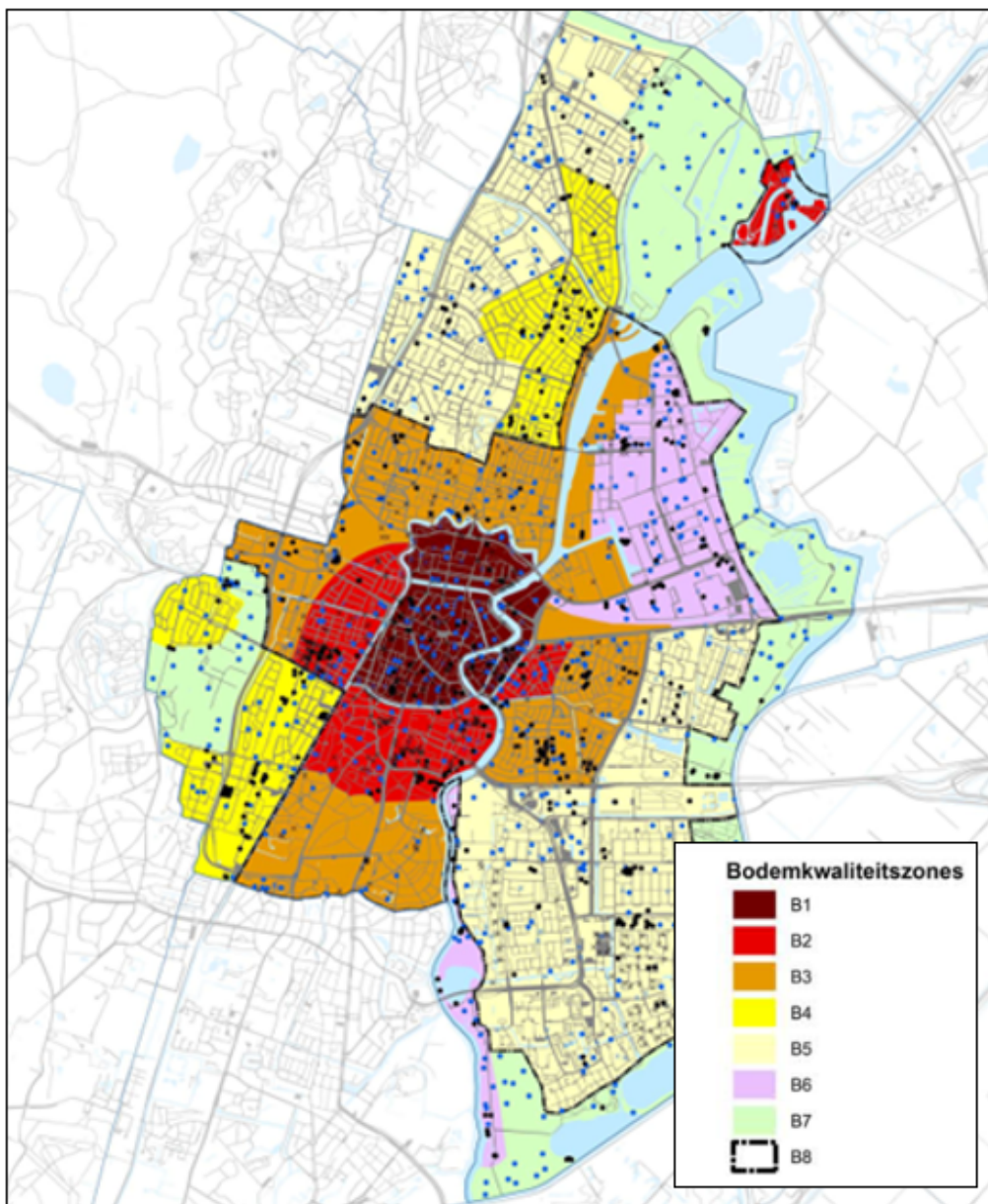
5.3 Bodem

Toetsingskader

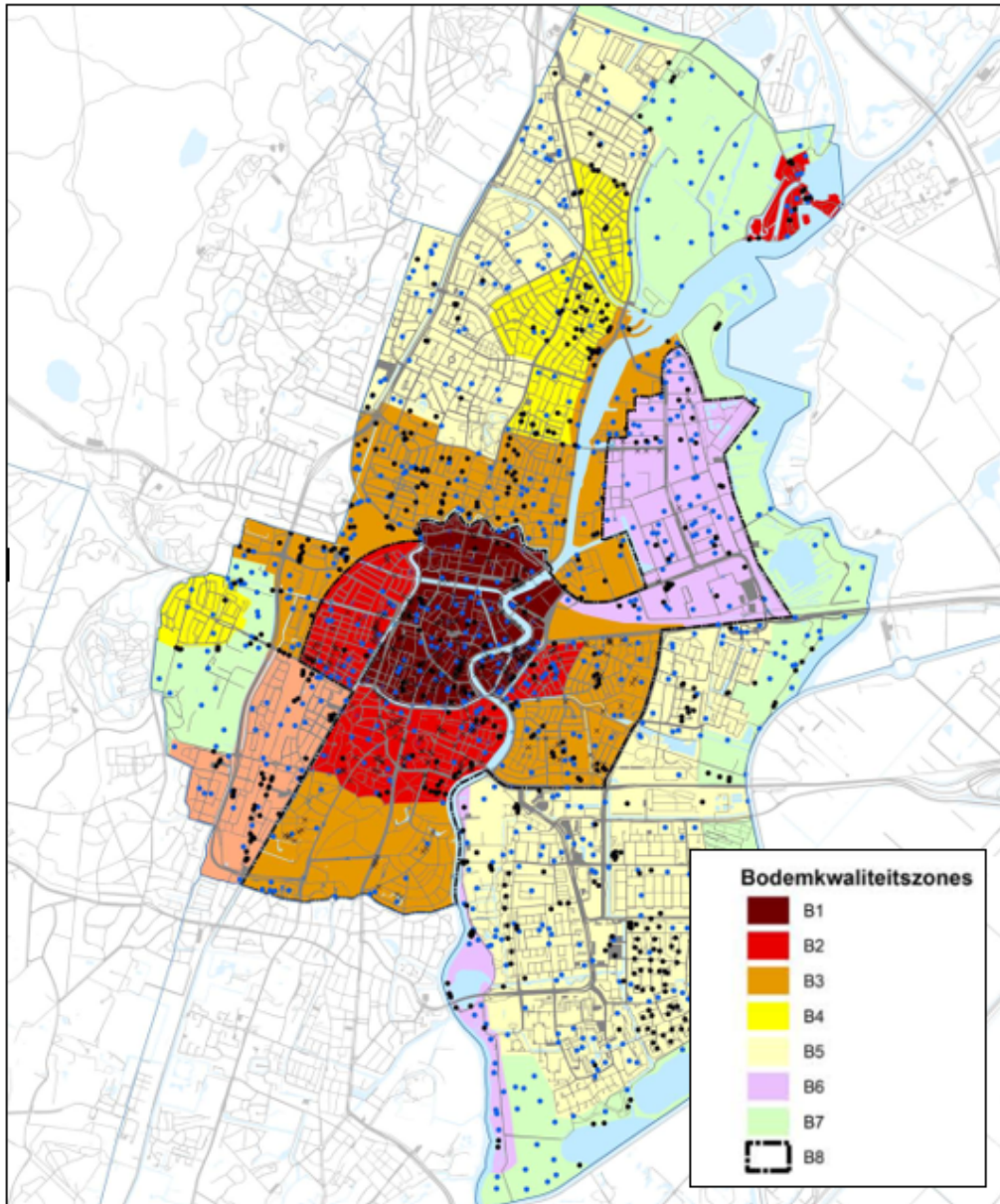
Op basis van art. 3.1.6, lid 1 onder f Bro geldt dat in een toelichting op een ruimtelijk besluit de inzichten over de uitvoerbaarheid van dat besluit worden neergelegd. Ten aanzien van het aspect bodemkwaliteit staat, op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS), voorop dat de vaststelling van de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd, zijn geregeld in afzonderlijke wetgeving met eigen procedures. Dat doet er niet aan af dat het bevoegd gezag het ruimtelijk besluit pas kan nemen indien, voor zover redelijkerwijs valt in te zien, een eventuele bodemverontreiniging niet aan de uitvoerbaarheid in de weg staat (22 december 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO8297, r.o. 2.18.4; 27 juni 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BW9569, r.o. 2.10.3). Daarbij geldt als uitgangspunt dat de bodem in principe geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico vormen voor de gebruikers van de bodem.

Beoordeling

Op basis van reeds uitgevoerde bodemonderzoeken op onverdachte terreinen is de Haarlemse bodemkwaliteitskaart vastgesteld (zie onderstaande afbeeldingen). In de Haarlemse bodemkwaliteitskaart worden acht bodemkwaliteitszones onderscheiden. Per bodemkwaliteitszone is de gemiddelde bodemkwaliteit vastgesteld. Zeven zones zijn op de kaart zichtbaar als geografische eenheden. Zone 8 heeft betrekking op openbare gebieden. Het bestaansrecht van zone 8 bestaat in het feit dat ter plaatse van wegen en openbare ruimte een afwijkende kwaliteit wordt aangetoond dan de kwaliteit van het omliggende gebied. Het oppervlak van de bovengrond en ondergrond van deze zone verschillen van elkaar. Het bestemmingsplangebied is gelegen in de bodemkwaliteitszone 4B.



Zones bovengrond.



Zones ondergrond.

Bodemkwaliteitszone 4B

In deze bodemkwaliteitszone is de bovengrond (0,0 – 0,5 m-mv) gemiddeld licht verontreinigd met kwik, lood, zink, PCB en PAK. Plaatselijk komen matige verontreinigingen voor met koper, lood en zink en lichte verontreinigingen met cadmium, nikkel en minerale olie. De ondergrond (0,5 – 2,0 m-mv) is gemiddeld licht verontreinigd met kwik, lood en PAK. In de ondergrond komen plaatselijk matige verontreinigingen voor met lood en zink. Cadmium, kobalt, koper, nikkel, PCB en minerale olie komen plaatselijk als lichte verontreiniging voor. In onderstaande tabel zijn de gemiddelden en de P95-waarden van de bovengrond (0,0-0,5 m-mv) en ondergrond (0,5-1,5 m-mv) van de bodemkwaliteitszone 4B weergegeven.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Stof	Gemiddelde bovengrond (achtergrondgehalte)		P95 bovengrond		Stof	Gemiddelde ondergrond 4B (achtergrondgehalte)		P95 ondergrond 4B	
	mg/kg ds		mg/kg ds			mg/kg ds		mg/kg ds	
Barium	157,0	*	399,0	*	Barium	122,1	*	444,0	*
Cadmium	0,40	-	0,98	Aw	Cadmium	0,29	-	0,67	Aw
Kobalt	7,20	-	14,5	-	Kobalt	8,10	-	19,2	Aw
Koper	37,90	-	134,4	t	Koper	25,20	-	97,2	Aw
Kwik	0,17	Aw	0,55	Aw	Kwik	0,18	Aw	0,60	Aw
Lood	89,20	Aw	307,3	t	Lood	82,20	Aw	335,2	t
Molybdeen	0,85	-	1,05	-	Molybdeen	0,84	-	1,05	-
Nikkel	19,20	-	37,3	Aw	Nikkel	17,20	-	35,6	Aw
Zink	191,30	Aw	619,5	t	Zink	119,50	-	453,5	t
PCB	0,0560	Aw	0,2604	Aw	PCB	0,0187	-	0,0575	Aw
PAK	3,4	Aw	12,0	Aw	PAK	2,0	Aw	7,7	Aw
Minerale olie	172,9	-	474,1	Aw	Minerale olie	85,7	-	262,1	Aw
Arseen	6,9	-	14,1	-	Arseen	6,3	-	15,3	-
Chroom	19,3	-	32,2	-	Chroom	17,5	-	29,2	-

toelichting:

De weergegeven gehalten zijn de gehalten bij een standaardbodem met gehalte humus van 10% en gehalte lutum van 25%

- : gehalte kleiner dan achtergrondwaarde (niet verontreinigd)
- Aw : gehalte groter dan achtergrondwaarde 2000 (licht verontreinigd)
- t : gehalte groter dan toetsingswaarde (matig verontreinigd)
- i : gehalte groter dan interventiewaarde (ernstig verontreinigd)
- *: barium wordt niet meegenomen in de toetsing.

Grondverzet

De gemeente Haarlem heeft voor haar beheersgebied gebieds-specifiek beleid vastgesteld (Nota bodembeheer 5-9-2013, BBV nr.: STZ/MIL 2013/232071). Voor het toepassen van grond in bodemkwaliteitszone 4 zijn Lokale Maximale Waarden vastgesteld. In de onderstaande tabellen zijn de Lokale Maximale waarden voor bodemkwaliteitszone 4 weergegeven.

stof	Bovengrond (0,0-0,5 m-mv) mg/kg ds	Ondergrond (0,5-2,0 m-mv) mg/kg ds
Arseen (As)	20,00	20,00
Cadmium (Cd)	0,60	0,60
Chroom (Cr)	55,00	55,00
Koper (Cu)	40,00	40,00
Kwik (Hg)	2,00	2,00
Lood (Pb)	111,79	65,66
Nikkel (Ni)	35	35
Zink (Zn)	240,54	140,00
PAK (10 VROM)	15	15
Minerale Olie GC (totaal)	500	500
Barium	190	190
Kobalt	15	15
Molybdeen	1,5	1,5
PCB	0,05	0,02

toelichting:

De weergegeven gehalten zijn de gehalten bij een standaardbodem met gehalte humus van 10% en gehalte lutum van 25%

Op basis van de Nota bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart is vrij grondverzet op de locatie of binnen de bodemkwaliteitszone 4 toegestaan, mits het gaat om grond van een onverdachte locatie. Voor het in andere bodemkwaliteitszones toepassen van bovengrond uit bodemkwaliteitszone 4 is een partijkeuring nodig. Toepassen van de ondergrond uit bodemkwaliteitszone 4 in andere bodemkwaliteitszones is op basis van de bodemkwaliteitskaart

zonder partijkeuring mogelijk, mits het gaat om grond van een onverdachte locatie.

Bodemonderzoeken/bekende verontreinigingen

De bodem van het voormalige Connexion-terrein (nu nieuwbouwlocatie de Remise) ten oosten van de Stephensonstraat is voor de herinrichting naar woonwijk gesaneerd. Het evaluatieverslag van het bodemsanering is door de gemeente Haarlem in 2019 beschikt. Bij deze sanering was het voornemen om geval 4 geheel en dus perceeloverschrijdend op adres Stephensonstraat 8/10 en nummer 38 te saneren. Tijdens de uitvoering van de sanering is hier vanaf gezien omdat het belendende perceel nog niet herontwikkeld werd. Er is gesaneerd tot aan de westelijke perceelgrens. Ter plaatse is geen putwandmonster genomen. Wel is tegen de putwand een waterdicht folie geplaatst. Het betreft een verontreiniging met minerale olie. Onbekend is hoe actueel en hoe groot deze vlek op het terrein van Stephensonstraat 38 is. Bij de herontwikkeling van de Stephensonstraat is de sanering van de restverontreiniging een aandachtspunt.

Op Stephensonstraat 38 is in 2004 een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd naar de eventuele verontreiniging als gevolg van bodembedreigende activiteiten uit het verleden op deze locatie. Hier werden van 1954-1982 farmaceutische producten vervaardigd en is in 1985 een vergunning verleend voor het repareren van watermeters met daarbij een garage en bezinepompinstallatie met een ondergrondse tank. Hier is in de ondergrond (dieper dan een halve meter) een sterke loodverontreiniging aangetroffen naast verontreinigingen met PAK en andere zware metalen. De bovengrond is schoon. De verontreinigingen in de ondergrond hangen waarschijnlijk samen met puin en andere bijmengingen in de bodem. In het grondwater zijn matige verontreinigingen met minerale olie aangetroffen die het gevolg zijn van de voormalige tanks. Deze verontreinigingen waren beperkt van omvang. In 1995 is van dit perceel een ondergrondse tank verwijderd.

Op Stephensonstraat 44-46 hebben onderzoeken (2000 en 2001) laten zien dat ook daar in de ondergrond sterke verontreiniging met lood aanwezig is. De bovengrond bestond uit relatief schone aanvulgrond. In 1993 is hier voorafgaand aan nieuwbouw een functionele sanering uitgevoerd. Voorafgaand aan de nieuwbouw is, waar dat technisch nodig was, verontreinigde grond afgevoerd en de restverontreiniging is afgedekt met de nieuwbouw. Daarbij is een ondergrondse tank gevuld met zand maar niet verwijderd. Wanneer in deze zone ontwikkeld gaat worden en de huidige bedrijven hun activiteiten staken, zullen mogelijk eindsituatie bodemonderzoeken moeten worden uitgevoerd. Dit geldt met name voor bedrijven die bodembedreigende activiteiten hebben uitgevoerd. Bedrijven zijn verantwoordelijk voor het verwijderen van de verontreiniging die ze hebben veroorzaakt.

Het beleid rond bodemverontreiniging is gericht op het voorkomen en wegnemen van risico's als gevolg van bodemverontreiniging. Bij ontwikkelingen wordt altijd getoetst of de bodemkwaliteit geschikt is voor het beoogde gebruik. Recent onderzoek moet dit aantonen. Dit is een indieningsvereiste bij

de aanvraag van een omgevingsvergunning. Aan de hand van deze actuele gegevens wordt bepaald of er nadere stappen genomen moeten worden (nader onderzoek of sanering). Nader onderzoek dient nog plaats te vinden.

Bodemenergie

De potentie om de nieuwbouw te verwarmen en te koelen met bodemenergie (door middel van gesloten systemen en open WKO-systemen) is op deze locatie groot. Beleidsmatig is er een voorkeur voor een gemeenschappelijk open WKO-systeem boven individuele gesloten WKO-systemen. Een gesloten WKO-systeem moet op eigen terrein gerealiseerd worden.

De ontwikkelzone Zuidwest, waar binnen dit terrein valt, is in 2021 aangewezen als interferentiegebied voor bodemenergiesystemen. Het rechtsgevolg van het aanwijzen van een interferentiegebied is dat kleine gesloten bodemenergiesystemen vergunningplichtig zijn. Hierdoor zijn er voor alle bodemenergiesystemen die worden aangelegd in het interferentiegebied beleidsregels opgesteld waaraan bij de vergunningverlening moet worden getoetst. Deze regels heeft de gemeente vastgelegd in de Beleidsregel gronden weigering vergunning bodemenergiesystemen interferentiegebieden Zuidwest en Europaweg (vastgesteld door het college van B&W op 12-10-2021).

Conclusie

Het aspect bodemkwaliteit levert geen belemmering op voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Wel moet rekening worden gehouden met eerder aangetoonde ernstige verontreiniging met lood in met name de ondergrond. Ook is een van De Remise (voormalig Connexion-terrein) afkomstige olieverontreiniging aanwezig op het noordelijke deel van Stephensonstraat 38 waarvoor is vastgesteld dat bij ontwikkeling deze verwijderd moet worden.

Algemeen geldt dat in het kader van de omgevingsvergunning een actualiserend bodemonderzoek moet worden uitgevoerd naar de bodemkwaliteit ter plaatse. Afhankelijk van de resultaten worden mogelijk nadere eisen gesteld aan nader onderzoek of mogelijk sanering. Een actueel verkennend bodemonderzoek wordt nog uitgevoerd. Er is een Beleidsregel van kracht met eisen voor WKO-systemen (open en gesloten bodemenergiesystemen) in dit gebied.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Inrichtingen en externe veiligheid

Toetsingskader

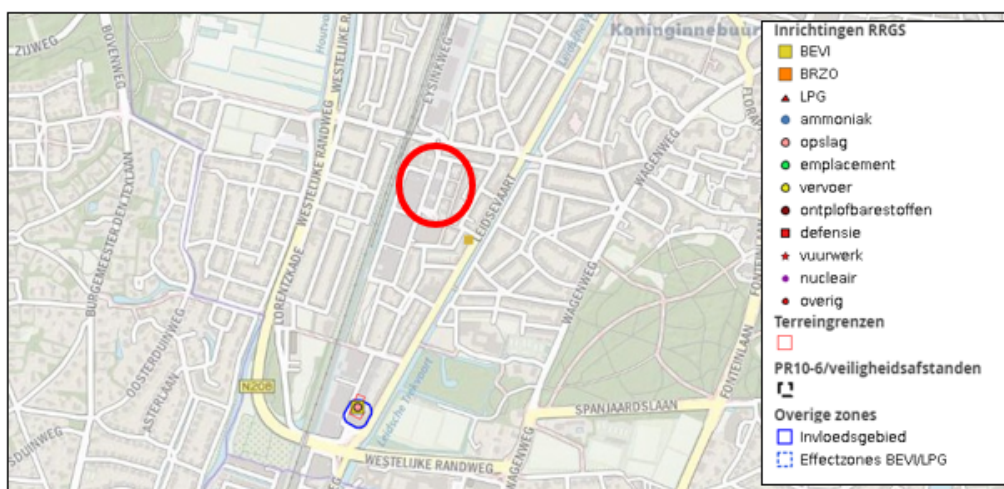
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn o.a. standaardafstanden opgenomen waarbij wordt voldaan aan de grens- en

richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR). Het Bevi is van toepassing op vergunningplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. In artikel 1 van het Bevi wordt toegelicht wat wordt verstaan onder (beperkt) kwetsbare objecten. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Specifiek voor LPG-tankstations is tevens de 'circulaire effectafstanden LPG-tankstations' relevant. Met deze circulaire wordt een handreiking gegeven ten behoeve van de beoordeling van externe veiligheid van LPG-tankstations. Daarbij staat het rekening houden met effectafstanden centraal en wordt aangesloten bij hetgeen geregeld is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). In de circulaire wordt het bevoegd gezag verzocht om rekening te houden met een effectafstand van 60 meter tot (beperkt) kwetsbare objecten. Dit wil zeggen dat deze afstand in beginsel aangehouden moet worden, maar dat gemotiveerd afwijken is toegestaan door het treffen van veiligheidsmaatregelen.

Beoordeling

Om te bepalen of er in de directe omgeving bedrijven zijn gelegen waarop het Bevi van toepassing is, is de risicokaart geraadpleegd.



Uitsnede van de risicokaart. Met de gele ster is globaal het plangebied geduid. Bron: risicokaart.nl, 2022.

De dichtstbijzijnde inrichting met een potentieel veiligheidsrisico betreft een inrichting aan de Grijpensteinweg 17a-19, gelegen op een afstand van circa 575 meter tot het plangebied. Er is geen sprake van een Bevi-inrichting of een pr 10⁻⁶-risicocontour. Deze inrichting heeft derhalve geen invloed op onderhavig planvoornemen.

Voor het overige zijn er geen inrichtingen met een potentieel veiligheidsrisico gelegen nabij het plangebied.

Conclusie

Het aspect inrichtingen en externe veiligheid vormt daarom geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

5.4.2 Transport en externe veiligheid

Toetsingskader

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, het water en de weg dient plaats te vinden aan de hand van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), als in werking per 1 april 2015. Bij het besluit horen grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs transportassen die deel uitmaken van het Basisnet Weg, Water en/of Spoor kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Hiervoor gelden namelijk de afstanden die in bijlage I, II en III van de Regeling basisnet zijn opgenomen. Op deze afstanden mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan 10^{-6} per jaar. Voor het Basisnet Weg geldt dat daar waar in de tabel van bijlage 2 van het Bevt de afstand '0' is vermeld het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar.

Beoordeling

Om te bepalen of er in de directe omgeving van het plangebied risicorelevante transportassen zijn gelegen is de risicokaart geraadpleegd. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen risicorelevante transportassen gelegen. Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied voor toxische scenario's op de Rijksweg A200.

Conclusie

Het aspect transport en externe veiligheid is geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling.

5.4.3 Buisleidingen en externe veiligheid

Toetsingskader

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geschiedt aan de hand van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), als in werking getreden per 1 januari 2011. Ten aanzien van het Bevb bestaat de noodzaak om een ruimtelijke reservering op te nemen voor het plaatsgebonden risico en een verantwoording van het groepsrisico van relevante buisleidingen. Binnen de PR 10^{-6} risicocontour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn en zo mogelijk ook geen beperkt kwetsbare objecten. Het verwachte aantal aanwezigen binnen het invloedsgebied van de buisleiding moet worden verantwoord. Dat

invloedsgebied reikt bij brandbare vloeistoffen tot net buiten de 10^{-6} contour, voor leidingen met aardgas en chemicaliën moet dat per geval berekend worden.

Beoordeling

Om te bepalen of er in de directe omgeving van het plangebied risicorelevante buisleidingen zijn gelegen is de risicokaart geraadpleegd. Uit de risicokaart blijkt dat de dichtstbijzijnde hogedruk buisleiding is gelegen op een afstand van circa 1.850 meter. Gelet op de ruime afstand van de buisleiding tot het plangebied vormt de ligging van de leiding geen belemmering voor onderhavig voornemen.

Conclusie

Het aspect buisleidingen en externe veiligheid is geen belemmering voor onderhavig plan.

5.5 Wegverkeerslawaaï

Toetsingskader

Op basis van artikel 76 van de Wet geluidhinder (Wgh) dienen bij de vaststelling van een bestemmingsplan, wijzigingsplan of uitwerkingsplan als bedoeld in art. 3.6 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de waarden als bedoeld in art. 82 t/m 85 van de Wgh in acht te worden genomen, indien dat plan gelegen is in een zone rondom een weg als bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh en (het betreffende onderdeel van) dat plan mogelijkheden biedt voor:

- de realisatie van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen (functies zoals genoemd in art. 1 Wgh en art 1.2 Bgh – het Besluit geluidhinder zoals gewijzigd op 4 april 2012);
- de aanleg van een nieuwe weg en/ of een reconstructie van een bestaande weg;
- functiewijzigingen van een niet-geluidsgevoelige functie in een geluidsgevoelige functie (bijvoorbeeld via afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid).

De onderzoekszone voor wegen zoals bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh is afhankelijk van de hoeveelheid rijbanen. Onderstaande tabel geeft hier een overzicht van:

	Stedelijk	Buitenstedelijk
Aantal rijstroken	Aantal meters aan weerszijden van de weg	
5 of meer	350 m	600 m
3 of 4	350 m	400 m
1 of 2	200 m	250 m

Artikel 74 lid 2 Wgh regelt dat indien de bovengenoemde ontwikkelingen zijn

gelegen binnen een als 'woonerf' aangeduid gebied of in een zone nabij wegen waarvoor een maximum snelheidsregime van 30 km/u geldt, de betreffende waarden niet in acht hoeven te worden genomen.

Beoordeling

Het onderhavige planvoornemen voorziet in de realisatie van woningen. Deze woningen liggen binnen de onderzoekszone van de Leidsevaart, Pijlslaan, Stephensonstraat en de Westelijke Randweg N208. Daarnaast ligt het plangebied binnen de geluidzone van het traject Haarlem-Leiden. Omdat door middel van onderhavig initiatief ter plaatse nieuwe geluidgevoelige objecten worden gerealiseerd, is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai uitgevoerd. Rapportage hiervan is als Bijlage 4 gevoegd bij deze toelichting.

Uit het onderzoek volgt dat ten aanzien van de Leidsevaart, Pijlslaan en de Westelijke Randweg N208 voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. De geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde Stephensonstraat bedraagt hoogstens 58 dB (inclusief aftrek ex art. 110g Wgh). Hiermee wordt voor deze weg de voorkeursgrenswaarde wel overschreden. De hoogst toelaatbare geluidbelasting van 63 dB wordt echter niet overschreden. De geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer bedraagt ten hoogste 59 dB, waarmee de voorkeursgrenswaarde van 55 dB eveneens wordt overschreden. De hoogst toelaatbare geluidbelasting van 68 dB wordt echter niet overschreden.

Aangezien de voorkeursgrenswaarde vanwege de spoorweg en de Stephensonstraat wordt overschreden, dient te worden onderzocht of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Hierbij is gekeken naar bron- en overdrachtsmaatregelen. Het treffen van maatregelen blijkt echter niet doelmatig te zijn. Daarom dient voor beide (spoor)wegen een hogere waarde te worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Haarlem.

In het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' is tevens inzicht verkregen in de cumulatieve geluidsbelasting. Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van de nieuwe woningen sprake is van een geluidsbelasting van ten hoogste 65 dB, hetgeen als acceptabel wordt geacht. Voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor 'bouwen' is het noodzakelijk dat wordt voldaan aan de eisen voor de minimale geluidwering van de gevels. De binnenwaarde van de woningen zal daardoor aan de wettelijke eisen voldoen. Daarmee is een binnenniveau van maximaal 33 dB gewaarborgd. Bovendien geldt dat de beoogde woningen in zijn algemeenheid met de voorzijde zijn gericht op bestaande wegen, derhalve dat de achterzijde een lagere geluidbelasting kent.

Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ten gevolge van de Stephensonstraat en de spoorweg Haarlem-Leiden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB respectievelijk 55 dB wordt overschreden. Vanwege beide wegen is een hogere waarde noodzakelijk. Wegverkeerslawaaai staat het planvoornemen niet in de weg. Het besluit hogere waarde is als Bijlage 5 toegevoegd.

5.6 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een planologische procedure dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor wat betreft luchtkwaliteit. Hierbij dient het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van een nieuwe ontwikkeling, als ook de toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' in beeld te worden gebracht.

De 'Wet luchtkwaliteit' van 15 november 2007, opgenomen in hoofdstuk 5, onder titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) gaat in op luchtkwaliteitseisen. In Bijlage 2 van de Wm zijn wettelijke grenswaarden vastgelegd van onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM¹⁰), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb) en koolmonoxide (CO).

Voor PM₁₀ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 50 µg/m³ mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden. Voor NO₂ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 200 µg/m³ mag maximaal 18 dagen per kalenderjaar worden overschreden.

De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Kort samengevat dienen projecten te worden beoordeeld op basis van de 'Wet luchtkwaliteit' c.q. artikel 5.16 van de Wet milieubeheer. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor vergunningverlening als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden.

In artikel 2 van het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is opgenomen dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit als de zogenaamde '3% grens' niet wordt overschreden. Na vaststelling van het NSL op 1 augustus 2009 is deze grens gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂.

In artikel 4 van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen

(luchtkwaliteitseisen) en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is voor bepaalde categorieën projecten met getalsmatige grenzen vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

De wettelijke ondergrens voor onderzoek bedraagt:

- 1.500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- 3.000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling;

Beoordeling

Door Antea Group is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd, bijgevoegd als Bijlage 6 bij deze toelichting. Hieruit volgt dat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit er geen belemmeringen zijn voor de herontwikkeling van de Stephensonstraat 38-46 te Haarlem. Het plan is niet in betekende mate voor de luchtkwaliteit. Daarnaast voldoet de luchtkwaliteit ter plaatsen aan de maatgevende waarden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2021 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs deze wegen onder de grenswaarden lagen ($< 35 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Hierdoor is er ter plaatse van het plangebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarmee kan worden gesteld dat met betrekking tot luchtkwaliteit een goed woon- en leefklimaat binnen het plangebied is gegarandeerd.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de onderhavige ontwikkeling. Binnen het plangebied is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

5.7 Cultuurhistorie

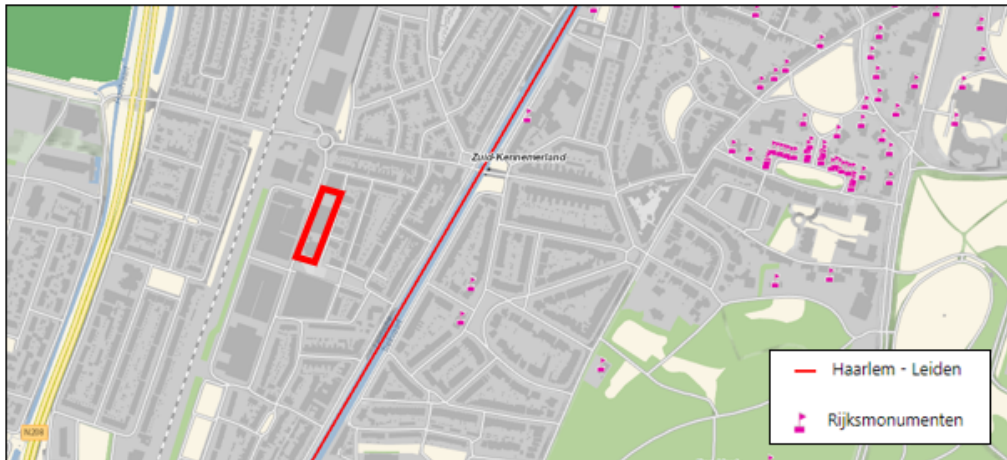
Toetsingskader

In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening wordt gehouden (artikel 3.1.6, lid 5 Bro). De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Beleid provincie Noord-Holland

In de provincie Noord-Holland dienen in het kader van het behoud van

waardevolle cultuurhistorische elementen en archeologische vindplaatsen, ruimtelijke plannen te worden getoetst aan de provinciale Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie. Hierop staan de bepalende cultuurhistorische elementen aangeven.



Uitsnede Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie. Het plangebied is geduid met een rode contour.

Beoordeling

Op basis van de provinciale Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie maakt het plangebied geen deel uit van een cultuurhistorisch waardevol gebied. De bebouwing binnen het plangebied is niet aangemerkt als Rijks- of gemeentelijk monument. Tot slot bevinden zich in de directe omgeving van het plangebied evenmin cultuurhistorische waarden van invloed op het plan. Het voornemen doet daarmee geen afbreuk aan cultuurhistorische waarden binnen of in de omgeving van het plangebied.

Conclusie

Het voornemen doet geen afbreuk aan cultuurhistorische waarden binnen of in de omgeving van het plangebied.

5.8 Archeologie

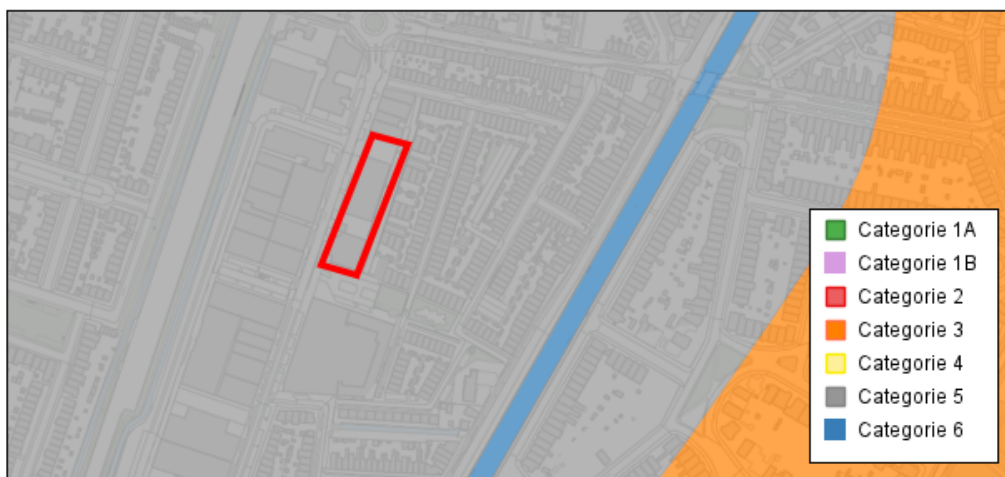
Toetsingskader

In Europees verband is het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. De uitgangspunten van dit verdrag dienen te worden vertaald in nationale wetgeving. In Nederland heeft deze vertaling plaatsgevonden in de Erfgoedwet, welke in werking is getreden op 1 juli 2016. Ten aanzien van het aspect 'archeologie' is in art. 9.1, lid 1 van de Erfgoedwet, welk artikel een deel van het overgangsrecht regelt, bepaald dat tot het tijdstip waarop de Omgevingswet in werking treedt onder meer Hoofdstuk V, paragraaf 1 van de inmiddels vervallen Monumentenwet 1988 van toepassing blijft. In Hoofdstuk V,

paragraaf 1 is vastgelegd dat een gemeente in de ruimtelijke besluitvorming (w.o. bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voor planologisch afwijken) rekening dient te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (artt. 38a t/m 41 Monw 1988). Daartoe kan de gemeente in dat besluit regels stellen, bijvoorbeeld tot het doen van archeologisch onderzoek. Het al dan niet stellen van regels ten aanzien van archeologie dient te rusten op voldoende informatie over de archeologische situatie (ECLI:NL:RVS:2011:BU7102, r.o. 2.9.7). Deze informatie kan worden verkregen door gebiedsdekkende kaarten waarop archeologische verwachtingswaarden zichtbaar zijn. Op basis hiervan kan archeologisch beleid worden ontwikkeld.

De Haarlemse bodem

Het huidige Haarlem ligt zowel op de oudste strandwal, 56 eeuwen geleden ontstaan als de op één 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, vanaf de Karolingische tijd, ontstond op een strategische plek aan het Spaarne de nederzetting Harulahem. Harulahem, wat huis(en) op een open plek in een op zandgrond gelegen bos betekent, is later verbasterd tot Haarlem. Haarlem ontwikkelde zich al snel tot een belangrijke stad in Holland en kreeg in 1245 stadsrechten. De resten van woningen, huisraad en andere sporen van vroegere bewoning zijn in de loop der eeuwen door natuurlijke processen en kunstmatige ophogingen verborgen geraakt in de Haarlemse bodem. Zo is de Haarlemse bodem een opeenstapeling geworden van diverse lagen van 56 eeuwen bewoningsgeschiedenis.



Archeologische Beleidskaart Haarlem (ABH). Het plangebied is geduid met een rode contour.

Beoordeling

Volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Haarlem is het

plangebied geheel gelegen in een gebied dat is aangemerkt als categorie 5. Ter plaatse van categorie 5 geldt een archeologische onderzoeksplicht voor bodemingrepen met een verstoringsdiepte van meer dan 30 cm en een verstoringsoppervlakte van meer dan 10.000 m². De beleidsmatige vertaling heeft in het vigerende bestemmingsplan plaatsgevonden door het toekennen van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' aan de gronden binnen het plangebied.

De drempelwaarden voor archeologisch onderzoek zullen vanwege het voorliggende woningbouwplan niet worden overschreden. Op basis van de toegekende archeologische verwachtingswaarde behoeft op voorhand geen rekening te worden gehouden met het doen van archeologisch onderzoek. Wel geldt dat als er archeologische resten (vondsten, sporen et cetera) worden aangetroffen bij de grondwerkzaamheden, deze op grond van artikel 5.10 van de Erfgoedwet gemeld moeten worden bij de Minister van OCW en bij de gemeente. Bovendien blijft de archeologisch dubbelbestemming evenwel van kracht. Mocht bij de latere planuitwerking blijken dat de maximale oppervlakte wordt overschreden, zal door middel van archeologisch onderzoek dienen te worden aangetoond dat geen archeologische waarden verloren gaan.

Conclusie

De vigerende archeologische dubbelbestemming wordt overgenomen.

5.9 Kabels en leidingen

Toetsingskader

De hierna volgende leidingen zijn planologisch relevant, voor zover zij geen deel uitmaken van een inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer.

- a. hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;
- b. buisleidingen voor transport van aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- c. buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- d. buisleidingen met een diameter van 400 mm of meer buiten de bebouwde kom;
- e. buisleidingen voor transport van andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten, die risico's met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze leidingen beschadigd raken.

Beoordeling

Ter plaatse van het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig. Indien nodig zal in een later stadium van onderhavig project een KLIC-melding worden uitgevoerd.

Conclusie

Er zijn geen belemmeringen met betrekking tot de aanwezigheid van kabels en leidingen.

5.10 Niet-gesprongen explosieven

In opdracht van de gemeente Haarlem heeft het bureau REASeuro in 2016 historisch vooronderzoek gedaan naar niet gesprongen explosieven uit de Tweede Oorlog. Op Open Data Portaal van de gemeente Haarlem is een kaart beschikbaar gesteld met de locaties waar waarschijnlijk niet gesprongen explosieven aangetroffen kunnen worden bij werkzaamheden aan de bodem. Deze kaart is verwerkt in de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan "Reparatieplan C". Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een locatie waar niet gesprongen explosieven zijn te verwachten.

5.11 Ecologie

5.11.1 Natuurgebieden

Toetsingskader

De Wet natuurbescherming (Wnb) is een wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur. De Wet natuurbescherming is in werking getreden op 1 januari 2017 en vervangt daarmee het voorheen geldende wettelijke stelsel voor de natuurbescherming, zoals neergelegd in de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet.

De wet regelt ten eerste de taken en bevoegdheden ten behoeve van de bescherming van natuurgebieden en planten- en diersoorten. Daarnaast bevat de wet onder meer bepalingen over de jacht en over houtopstanden. In de Wet natuurbescherming is de Europese regelgeving omtrent natuurbescherming, zoals vastgelegd in de Vogelrichtlijn (Richtlijn 2009/147/EG, 30 november 2009) en Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG, 21 mei 1992) als uitgangspunt genomen. De gebiedsbescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in hoofdstuk 2 van de Wnb.

Beoordeling

Natura 2000-gebieden

Het dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied betreft 'Kennemerland-Zuid' dat is gelegen op een afstand van ca. 830 m tot onderhavig plangebied. Natura 2000-gebieden kunnen schade ondervinden wegens diverse aspecten, zoals verdroging, oppervlakteverlies, verontreiniging, versnippering, optische verstoring, verzuring en vermesting. Daar het plangebied niet grenst aan een Natura 2000-gebied, is van directe schade geen sprake. Mogelijk kan depositie van stikstof vanwege het planvoornemen wel negatieve gevolgen hebben voor omliggende Natura 2000-gebieden.

De exacte mate van stikstof is zowel voor de aanlegfase als de gebruiksfase bepaald door middel van een AERIUS-berekening, bijgevoegd als Bijlage 7 bij deze toelichting. Uit de berekening blijkt dat het voornemen niet leidt tot een stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol/ha/jaar op omliggende Natura 2000-gebieden.

Natuurnetwerk Nederland en overige natuurgebieden

In het plangebied is geen NNN-gebied aanwezig. Het dichtstbij gelegen Natuurnetwerk Nederland ligt op circa 400 meter ten noordwesten van het plangebied. Op 380 meter ten noordwesten ligt een gebied dat is aangewezen als Bijzonder Provinciaal Landschap 'Zuid-Kennemerland'. BPLs zijn gebieden die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn én niet vallen binnen de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland. Omdat geen sprake is van verstoring binnen het Natuurnetwerk Nederland of het Bijzonder Provinciaal Landschap, doet het planvoornemen geen afbreuk aan natuurlijke waarden binnen of in de omgeving van het plangebied.

Conclusie

Onderhavig initiatief voldoet aan de vereisten van de Wet natuurbescherming ten aanzien van gebiedsbescherming.

5.11.2 Flora en fauna

Toetsingskader

Het beschermingsregime betreffende soorten (flora en fauna) is opgenomen in hoofdstuk 3 van de Wnb. De verbodsbepalingen zijn hierbij afhankelijk gesteld van de soort (en daarmee de opname van die soort op de diverse lijsten) en de voorgenomen handelingen. Bovendien is een algemeen geldende zorgplicht opgenomen om handelingen achterwege te laten of maatregelen te treffen, om te voorkomen dat nadelige gevolgen ontstaan voor in het wild levende dieren en planten.

Conform de Wet natuurbescherming is de initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van mogelijke voorkomende beschermde soorten binnen het plangebied. Vanuit die kennis dienen plannen en projecten getoetst te worden aan eventuele strijdigheid met de verbodsbepalingen uit de Wnb. Conform vaste jurisprudentie kan een plan worden vastgesteld indien aannemelijk wordt gemaakt dat het aspect flora en fauna niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

Beoordeling

Door Antea Group is in maart 2022 een Natuurtoets uitgevoerd. Rapportage daarvan is als Bijlage 8 gevoegd bij deze toelichting. Het onderzoek heeft tot doel om in te schatten of er op de onderzoekslocatie planten- en diersoorten aanwezig zijn die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve gevolgen kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep.

Op basis van de uitgevoerde natuurtoets dient voor uitvoering van de plannen middels aanvullend veldonderzoek duidelijkheid te worden verkregen omtrent de aan- of afwezigheid van verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen. Dit aanvullend onderzoek is uitgevoerd, zie Bijlage 9.

Functies van beschermde soorten zijn niet aangetroffen. Zomer-, kraam-,

paar/balzen individuele winterverblijfplaatsen zijn ook niet aangetroffen. Daarnaast is de onderzoekslocatie geen onderdeel van essentieel foerageergebied en is het plangebied geen onderdeel van essentiële vliegroutes van vleermuizen.

Conclusie

Ten aanzien van vleermuizen zijn geen vervolg stappen benodigd. Door het gebruik van vleermuisvriendelijke verlichting tijdens de sloop-, realisatie- en gebruiksfase zal de functionaliteit van omliggende foerageergebieden behouden kunnen worden en zal verstoring van overvliegende individuen worden voorkomen.

5.12 Verkeer en parkeren

Toetsingskader

Op 6 juni 2013 stelde de gemeenteraad van Haarlem de Parkeervisie vast waarmee de gemeente inzet op een goede bereikbaarheid van Haarlem en voldoende parkeervoorzieningen. Hierbij wordt ingezet op het leveren van maatwerk en het realiseren van de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte. Op 23 september 2021 heeft de gemeenteraad het Mobiliteitsbeleid vastgesteld. Dit beleid zet in op een transitie waarin de gemeente voorrang geeft aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen.

Om te kunnen bepalen welke extra parkeerbehoefte een nieuwe ontwikkeling veroorzaakt, wordt gebruik gemaakt van parkeernormen. De functie en de locatie bepalen de parkeernormen en liggen vast in de "Beleidsregels parkeernormen 2015". Uitgangspunt daarbij is dat er voldoende parkeerplaatsen en ruimte voor het laden en/of lossen van goederen op het eigen terrein worden gerealiseerd. De beleidsregels zijn op twee momenten geactualiseerd:

- opnemen van parkeernormen voor sociale huurwoningen (publicatie op 21 februari 2019);
- wijziging parkeernormen (publicatie op 27 februari 2019).

Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk om af te wijken van de parkeernormen. Deze voorwaarden zijn opgenomen in de Beleidsregels parkeernormen. Een gewijzigde parkeerbehoefte kan zowel gaan over het toevoegen van bouwactiviteiten als op het wijzigen van een functie. Het parkeerbeleid is alleen van toepassing op nieuwe ontwikkelingen. Al bestaande situaties zijn hiervan uitgezonderd.

De gemeente werkt aan een actualisatie van de parkeernormen. Deze normen zullen vastgelegd worden in de 'Nota Parkeernormen, duurzame parkeeroplossingen in ruimtelijke ontwikkelingen'. Naar verwachting zal de nota eerder worden vastgesteld dan het onderhavige bestemmingsplan. In het onderzoek en de regels is uitgegaan van de nieuwe parkeernota.

Beoordeling

In juli 2022 is door Stienstra, Adviesbureau stedelijk verkeer onderzoek

gedaan naar het benodigd aantal parkeerplaatsen voor de ontwikkeling alsmede de verkeerseffecten van het planvoornemen. De gehanteerde parkeernormen van Stienstra liggen in dezelfde lijn als de nieuwe Nota Parkeernormen van de gemeente Haarlem.

Mede naar aanleiding van het aangepaste programma voor de commerciële ruimte op de begane grond binnen de locatie heeft de Antea Group opnieuw gekeken naar het verkeer en parkeren. Rapportage daarvan is als Bijlage 10 gevoegd bij deze toelichting. De nieuwe Nota parkeernormen is als uitgangspunt gehanteerd voor het opnieuw berekenen van de verwachte parkeerbehoefte.

Parkeren motorvoertuigen

Op basis van de aanwezigheidspercentages komt de maximale parkeerbehoefte op het piekmoment uit op 66 parkeerplaatsen. Gezien het feit dat de nieuwe ondergrondse parkeergarage een totale capaciteit heeft van 87 parkeerplaatsen, kan worden gesteld dat deze voorziening meer dan voldoende capaciteit heeft om te faciliteren in het benodigd aantal parkeerplaatsen als gevolg van de ontwikkeling. Daarnaast blijven langs de Stephensonstraat een gedeelte van de openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Ten tijde van de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' zal concreet inzichtelijk moeten worden gemaakt waar de parkeerplaatsen worden gerealiseerd en wat de concrete parkeereis bedraagt. In de regels van dit bestemmingsplan is gewaarborgd dat wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen.

Met de gemeente Haarlem is afgesproken dat de bewoners van de sociale huurwoningen ook in de openbare ruimte mogen parkeren tot invoering van gereguleerd parkeren in deze wijk. De gemeente is voornemens om vòòr 2026 parkeerregulering in te voeren, de exacte datum van invoering wordt medio 2023 bekend. Na invoering van gereguleerd parkeren in de wijk worden de bewoners van het nieuwe complex uitgesloten van een parkeervergunning.

Fietsparkeren

Op de begane grond van de ontwikkeling worden 3 fietsenstallingen gerealiseerd. Deze fietsenstallingen zijn inpandig en derhalve op zo kort mogelijke afstand van de appartementen en commerciële ruimten. In totaal wordt hiermee voorzien in 383 fietsparkeerplaatsen. Conform het schetsontwerp beschikken 28 fietsparkeerplaatsen over een maatvoering met een minimale breedte van 1.000mm.

Conform de berekende fietsparkeerbehoefte dient het aantal fietsparkeerplaatsen op eigen terrein minimaal 315 te bedragen. Geconcludeerd kan worden dat het plan voorziet in de minimale behoefte aan fietsparkeerplaatsen op eigen terrein. Tevens wordt met de aanwezigheid van 28 grote fietsparkeerplaatsen het voldoende mogelijk gemaakt om bakfietsen, andere soorten fietsen en scootmobielen te parkeren. Tevens bieden de fietsenstallingen voldoende ruimte om te voorzien in minimaal 53 fietsparkeerplaatsen met een minimale hart-op-hart afstand van 500 mm.

Verkeersgeneratie

De maximale verkeersgeneratie is 248 motorvoertuigen per etmaal (waarbij voor de verkeersgeneratie n.a.v. de invulling in de plint (commerciële ruimte) uitgegaan is van een worst-case scenario). In de huidige situatie is al een aantal functies aanwezig welke verkeer genereren. De totale verkeersgeneratie in de huidige situatie bedraagt 78 voertuigbewegingen per werkdag. Dit betekent dat er in de plansituatie sprake is van een toename van 170 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Om het effect van de extra intensiteiten in het maatgevend spitsuur te berekenen wordt er doorgaans gerekend met 10% van de etmaalintensiteit. Dit zou een toename van, in de huidige situatie 9 motorvoertuigen per rijrichting in het maatgevend spitsuur betekenen, en in de toekomstige situatie 17 motorvoertuigen ter plaatse van de rotonde bij de Pijlsaan. De effecten van deze toename op de ontsluiting van het gebied zullen nihil zijn.

Conclusie

Binnen het plangebied wordt voorzien in voldoende ruimte om te kunnen voldoen aan de parkeervraag. Het plan zorgt niet voor een significante toename van het aantal verkeersbewegingen, waardoor ook het aspect verkeer geen belemmering vormt voor onderhavig planvoornemen.

5.13 Vliegverkeer

Vanaf 20 februari 2003 is het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) van kracht, welke nadien enkele malen is gewijzigd. Dit besluit wijst rond het luchthavengebied een beperkingengebied aan. Binnen dat gebied gelden regels voor beperkingen van bestemming en gebruik van grond. Het gaat om beperkingen voor bebouwing, hoogte en het realiseren van vogelaantrekkende bestemmingen, vogelaantrekkend gebruik, windturbines en lasers. Deze paragraaf gaat in op deze beperkingen en eventuele gevolgen voor dit bestemmingsplan.

Bebouwing en gebruik

Binnen het plangebied gelden geen beperkingen voor bebouwing en het gebruik daarvan als bedoeld in artikel 2.2.1 tot en met 2.2.1.e van het LIB voor het externe veiligheidsrisico en de geluidbelasting door het luchthavenverkeer. Het plangebied ligt namelijk niet in een aan- en uitvliegroute van het vliegverkeer en daarnaast op een te grote afstand van de luchthaven.

Hoogte

Voor het hele plangebied gelden wel hoogtebeperkingen op basis van de artikelen 2.2.2 en 2.2.2a van het LIB. De hoogtebeperkingen zorgen ervoor dat vliegtuigen op een veilige manier van en naar de luchthaven Schiphol kunnen vliegen.

De maximaal toegestane hoogte op grond van artikel 2.2.2 bedraagt 146 meter NAP. Deze bouwhoogte wordt bij lange na niet overschreden.

Vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik

In een aangewezen gebied rondom de luchthaven is het niet toegestaan om vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik mogelijk te

maken volgens het LIB. Dit voorkomt concentraties vogels in de nabijheid van de luchthaven die hinderlijk kunnen zijn voor vliegtuigen. Onder vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik wordt verstaan:

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

Het plangebied ligt niet in een gebied waarvoor beperkingen gelden ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik. Dit bestemmingsplan maakt bovendien geen vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik mogelijk.

Windturbines en lasers

Rondom de luchthaven Schiphol wijst het LIB een toetszone aan waarin extra beperkingen voor windturbines en vaste laserinstallaties gelden. Deze regels moeten hinder voor landend en startend vliegverkeer voorkomen en een goede werking van de luchtverkeersapparatuur waarborgen. Windturbines kunnen hierop namelijk van extra invloed zijn door onder andere hun hoogte en de aanwezigheid van bewegende delen. Het gebruik van laserinstallaties met een bepaalde lichtintensiteit op de grond en in de directe omgeving van Schiphol kan de vliegveiligheid ook beïnvloeden.

Voor nieuwe windturbines geldt een maximaal toegestane tiphoogte van 35 meter of bij plaatsing van een dakturbine op een gebouw een maximale tiphoogte van de turbine van 5 meter waarbij de hoogte van het gebouw inclusief de tiphoogte van de turbine de 35 meter niet mag overschrijden. Uiteraard blijven daarnaast de eerder genoemde hoogtebeperkingen gelden. Afwijking van één van de hoogtebeperkingen is niet toegestaan tenzij een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart is verkregen. Ook voor nieuwe laserinstallaties met een bepaalde lichtintensiteit binnen de toetszone is een dergelijke verklaring van geen bezwaar nodig.

Voor dit bestemmingsplan hebben de extra beperkingen geen gevolgen omdat de bouw- en gebruiksmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt voldoen aan de gestelde beperkingen c.q. niet zien op windturbines/ lasers.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het LIB. De maximale bouwhoogte van het gebouw is gelegen onder de max. toegestane hoogte op grond van het Lib.

5.14 Trillingshinder

Toetsingskader

Het plangebied ligt op een afstand van circa 110 meter tot een spoorweg. Op deze afstand bestaat het risico dat nieuwe bewoners en nieuwe gebruikers van gebouwen te maken krijgen met trillingshinder als gevolg van de ligging nabij het spoor. Hinder door spoortrillingen treedt op doordat passerende treinen tot trillingen leiden binnenin gebouwen. Door het trillen van een vloer waar personen zich op bevinden wordt een gevoel van ongemak of angst ervaren. Ook kan er slaapverstoring optreden. Buiten blijkt dit niet of in veel mindere mate te spelen. Hoeveel hinder daadwerkelijk optreedt bij welk trillingsniveau, hangt van een veelvoud aan factoren af, zoals:

- de eigenschappen van het trillingssignaal. Deze kunnen per trein en treintype sterk verschillen;
- hoe vaak een trilling optreedt. Deze hangt sterk af van de gehanteerde treindienstregeling;
- het tijdstip waarop de trilling optreedt. Ook 's nachts vindt treinverkeer plaats, waaronder goederenverkeer.
- de richting waarin de trilling optreedt. De beweging kan in horizontale en verticale richting optreden.
- persoonsgebonden eigenschappen. Er is misschien angst voor schade of een bepaalde mening over spoorontwikkeling.

Deze factoren maken dat het optreden van hinder door trillingen per situatie verschilt.

Het trillingsniveau in een gebouw hangt ook af van diverse factoren:

- kenmerken van de bron (ligging spoortracés, dienstregeling, treintypen);
- het ontwerp en de kwaliteit van de spoorbaan en het rijdend materieel;
- de bodemopbouw;
- de fundering van een gebouw en de gebouwconstructie.

Beoordeling en conclusie

Ondanks de complexiteit van trillingshinder zijn handvatten te bieden om hinder door trillingen bij nieuwbouw te voorkomen. Voor elke ontwikkeling is een zorgvuldige en locatiespecifieke aanpak nodig. Bij voorkeur houden bevoegd gezag en initiatiefnemers van een project zo vroeg mogelijk rekening met trillingen, ter voorkoming van het treffen van dure maatregelen achteraf of het noodgedwongen accepteren van trillingshinder. Daarom is door Antea Group een quickscan trillingshinder uitgevoerd. Rapportage daarvan is als Bijlage 11 gevoegd bij deze toelichting. Uit de rapportage volgt dat het trillingsniveau $V_{eff,max}$ op de geprojecteerde woningen naar verwachting lager is dan de streefwaarde A1 voor nieuwe situaties (0,1 mm/s). Hieruit kan geconcludeerd worden dat er hoogstwaarschijnlijk wordt voldaan aan de SBR-richtlijn deel B voor trillingen. Het is daarmee voldoende aannemelijk dat trillingshinder vanwege het spoor op de geprojecteerde woningen in voldoende mate is uit te sluiten. Nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

5.15 Waterhuishouding

Toetsingskader

In ruimtelijke plannen dient aandacht besteed te worden aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of een dorp ligt. Een goede afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening, ook in het direct aangrenzende gebied, is daarom noodzakelijk. De integratie van water in ruimtelijke plannen vindt plaats via de zogenaamde watertoets. Concreet betekent de watertoets, dat een plan een zogenaamde waterparagraaf dient te bevatten, die keuzes ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschrijft. Daarin dient een wateradvies van de waterbeheerder te worden meegenomen. De watertoets is wettelijk verankerd in artikel 3.1.6 lid 1, sub b Bro.

Beleid waterschap

In het Waterbeheerplan 2016-2021 'Waardevol Water' legt Hoogheemraadschap Rijnland (HHR) de ambities voor de komende jaren vast. Het gaat om:

- Waterveiligheid, bescherming tegen overstromingen
- Voldoende water, passend bij de gebruiksfuncties, niet te veel of te weinig;
- Schoon en gezond water, zodat mens, natuur en economie er optimaal gebruik van kunnen maken;
- Optimale waterketen, optimale zuivering en hergebruik van grondstoffen.

Daarbij gaat Rijnland uit van kansen, samenwerken en zoeken naar nieuwe wegen:

- Voor en samen met de inwoners en bedrijven; hun wensen en belangen staan centraal;
- Duurzaam en innovatief tegen zo laag mogelijke kosten;
- Dienstverlenend.

Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. In de "Handreiking Watertoets" licht HHR de te nemen stappen in de Watertoets toe en geeft het aan hoe de planontwikkelaar of gemeente rekening houdt met het watersysteem (toets- en adviespunten). Deze komen voort uit beleid (inmiddels zijn veel onderliggende beleidsdocumenten geactualiseerd). De uitgangspunten in de watertoets zijn:

- Ontwerp en inrichting van het plangebied zijn zodanig dat bescherming tegen overstromingen gegarandeerd blijft;
- Dat het watersysteem duurzaam voldoet aan de normen voor berging en

- de aan- en afvoer van water;
- Stand still voor waterkwaliteit, of zelfs verbetering;
- Zo min mogelijk schoon water op de riolering, zo min mogelijk vervuild water naar oppervlaktewater (zoals via gemengde riooloverstorten);
- Beheer en onderhoud van watergangen en –keringen is op verantwoorde en efficiënte wijze mogelijk.

De Keur van het Hoogheemraadschap gaat uit van een zorgplicht voor handelingen in het watersysteem. Veel handelingen zijn toegestaan, waarbij de initiatiefnemer (actor) nadelige effecten voorkomt of beperkt. Hieraan wordt in ieder geval voldaan als een handeling wordt verricht overeenkomstig een door het bestuur vastgestelde erkende maatregel. Voor specifiek benoemde handelingen zijn Algemene Regels geformuleerd, waarmee veel handelingen kunnen volstaan met een meldplicht. Als hieraan niet wordt voldaan, dan is alsnog een vergunning nodig (met Beleidsregels als toetsingskader). Zo valt het graven van open water onder Algemene Regels (meldplicht) als het aan minimale afmetingen voldoet en niet in kwetsbaar kwelgebied ligt. En een toegenomen verharding met versnelde afvoer van hemelwater naar riolering of oppervlaktewater van een oppervlak tussen 500 en 5000 m² is toegestaan mits extra wateroppervlak wordt gerealiseerd ter grootte van 15% van die toename.

Een algemene regel met betrekking tot de waterkwantiteit is het compenseren van een eventuele toename van verharding (wegen, gebouwen), met versnelde afvoer naar riolering of oppervlaktewater. Indien verharding in een gebied toeneemt, zullen waterhuishoudkundige maatregelen getroffen moeten worden om waterbezwaar als gevolg van de toegenomen verharding te voorkomen. Gemeente Haarlem en het Hoogheemraadschap van Rijnland stellen als richtlijn dat - indien gebouwd wordt en hierbij meer dan 500 m² onverhard oppervlak omgezet wordt naar verhard oppervlak - minimaal 15 procent van de toename aan verharding gecompenseerd dient te worden in de vorm van oppervlaktewater. Vanaf een toename van 5.000 m² is een maatwerkoplossing nodig. Het uiteindelijk te compenseren oppervlak hangt af van overige maatregelen die de waterhuishouding in een gebied ten goede kunnen komen, zoals het vertraagd afvoeren van hemelwater. Voorbeelden zijn grasdaken en ontkoppeling van het rioelstelsel, waarbij het ontkoppelde water in de bodem geïnfiltreerd wordt. Tevens onderschrijft het Waterplan de noodzaak op het vlak van baggeren, afkoppelen, saneren overstorten, inrichten natuurvriendelijke oevers, en afkoppelen schone verharding, en het creëren van extra open water ter compensatie van toegenomen verharding.

Gemeentelijk beleid

Het watersysteem van Haarlem heeft een tweeledige functie. Enerzijds vervult het zichtbare water een belangrijke rol voor de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte. Uitgangspunt in de Structuurvisie Openbare Ruimte is deze bijdrage verder te versterken. Anderzijds is het watersysteem van groot belang voor het watermanagement van Haarlem en regio. Centrale doelstelling van het

Integraal Waterplan (2004) (geactualiseerd in 2014) is het ontwikkelen en behouden 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, het graven van nieuwe watergangen en het weer open leggen van gedempte grachten.

Doelstelling voor het oppervlaktewater is het creëren van een veilig watersysteem met voldoende afwaterend en bergend vermogen, een adequate doorstroming en maximale benutting van gebiedseigen water. Als streefbeeld heeft de gemeente voor ogen een verbeterd waternetwerk dat uitgebreid is met nieuw water.

Met het gemeentelijk rioleringsplan (GRP) beschikt de gemeente over een instrument om systematisch inzicht te krijgen in de te beheren en onderhouden rioleringsobjecten en de wijze waarop de gemeente invulling geeft aan de wettelijke (milieu)eisen. Door het opstellen van het GRP wordt het verbreed rioleringsbeleid inzichtelijk en toetsbaar. Er zijn vier doelstellingen voor het GRP van toepassing, te weten:

- Het doelmatig inzamelen van het afvalwater en het hemelwater;
- Het transporteren van het rioolwater naar een geschikt lozingspunt;
- Het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast;
- Het beperken van vervuiling door overstorten middels aanleg van randvoorzieningen (o.a. bergbezinkbassins) en afkoppelen.

Een algemene regel met betrekking tot de waterkwantiteit is het compenseren van een eventuele toename van verharding (wegen, gebouwen). Indien verharding in een gebied toeneemt zullen waterhuishoudkundige maatregelen getroffen moeten worden om waterbezwaar als gevolg van de toegenomen verharding te voorkomen. Richtlijn is dat - indien er gebouwd wordt en hierbij meer dan 500 m² onverhard oppervlak omgezet wordt naar verhard oppervlak - minimaal 15 procent van de toename aan verharding gecompenseerd dient te worden in de vorm van oppervlaktewater. Het uiteindelijk te compenseren oppervlak hangt af van overige maatregelen die de waterhuishouding in een gebied ten goede kunnen komen, zoals het vertraagd afvoeren van hemelwater.

Het Verbreed Gemeentelijk Riolerings Plan (VGRP) is een beleidsmatig en strategisch plan waarin het verbreed rioleringsbeheer (inclusief grondwaterbeheer) en de visie op riolering (en grondwater) voor de langere termijn worden beschreven. Met het VGRP beschikt de gemeente over een instrument om systematisch inzicht te krijgen in de te beheren en onderhouden rioleringsobjecten en de wijze waarop de gemeente invulling geeft aan de wettelijke (milieu)eisen. Door het opstellen van het VGRP wordt het verbreed rioleringsbeleid inzichtelijk en toetsbaar. Omdat de riolering veel samenhang heeft met rioolwaterzuiveringen en oppervlaktewater, bijvoorbeeld door overstorten, is ook het Hoogheemraadschap van Rijnland betrokken bij het

opstellen van het VGRP.

Beoordeling

Door Antea Group is een watertoets uitgevoerd. Rapportage daarvan is als Bijlage 12 gevoegd bij deze toelichting. Het plangebied beslaat in totaal uit ca. 2.772 m². In de huidige situatie is 100% van het plangebied geclassificeerd als verhard. Net als in de huidige situatie blijft het plangebied volledig verhard. Er is geen sprake van onverhard oppervlak of waterlichamen.

Watersysteem

In de omgeving van het plangebied is op een aantal plaatsen oppervlaktewater aanwezig. Door de transformatie van de Stephensonstraat 38-46 worden geen wijzigingen in de bestaande waterberging of negatieve effecten verwacht.

Grondwater

De grondwaterstanden in gemeente Haarlem zijn over het algemeen hoog. Om grondwateroverlast te voorkomen, ligt in de omgeving van het plangebied ligt een drainage van PVC met een diameter van 150 mm. Deze drainage heeft een positieve invloed op het reguleren van de grondwaterfluctuaties en het voorkomen van grondwateroverlast.

De ondergrondse parkeergarage wordt op maximaal 5 meter onder maaiveld aangelegd. Het grondwater ligt gemiddeld op een diepte van 1 m onder maaiveld, waardoor de parkeerkelder in het grondwater komt te liggen. Doordat de parkeergarage in de slecht doorlatende (klei)laag wordt aangelegd is er nauwelijks invloed op de regionale grondwaterstroming te verwachten. Hierdoor kan lokaal een effect op de stijghoogte in het watervoerend pakket en in de freatische grondwaterstand optreden. Echter moet voor de vergunningsaanvraag verder onderzocht worden wat de lokale bodemopbouw ter plaatse van de kelder is en welke effecten de kelder heeft voor de lokale grondwatersysteem.

Vuilwater

Door de herontwikkeling van de Stephensonstraat 38-46 zal een toename van bewoners een extra belasting van het bestaande rioolstelsel veroorzaken. Het bestaande rioolstelsel is gemengd en heeft een ei vorming (400 mm x 600 mm). Op basis van expert judgement wordt geconcludeerd dat het bestaande rioolstelsel de extra afvoer als gevolg van de ontwikkeling aan kan.

Hemelwater

Bij het plan wordt er verharding aangelegd en verwijderd. Afhankelijk van de netto toename is er compensatie benodigd. De verandering in hemelwaterafvoer wordt beïnvloed door de verharding. Verhardt oppervlak komt sneller tot afstroming en kan problemen opleveren. In het beleid van de gemeente Haarlem staat een verhardingscompensatie-eis.

Ter compensatie van de toename verhard oppervlakte door de aanleg van de nieuw gebouw wordt uitgegaan van de compensatieregel van 70 mm per m² van verhard oppervlak. In totaal moet het voorgenomen watersysteem 194 m³ kunnen bergen om de toename van verharding te compenseren.

Om aan de klimaatverandering ambities te bereiken en water op straat te voorkomen is het van belang om op het eigen terrein zoveel mogelijk het hemelwater te bergen. Daarbij moet gedacht worden aan waterberging op het dak middels groen daken of zogenaamde waterdaken. Ook groen gevels zouden kunnen bijdragen aan waterberging.

Waterkering

Het plangebied bevindt zich niet binnen een waterkering of de beschermingszone daarvan. Om deze reden worden geen effecten verwacht op de waterveiligheid.

Duurzaamheid

Om verdere invulling te geven aan een duurzaam waterbeheer, kan tijdens de uitvoerfase rekening gehouden worden met duurzaam bouwen. In de Nationale Pakketten Duurzaam Bouwen: Woningbouw nieuwbouw, Woningbouw beheer en Utiliteitsbouw is een tweetal maatregelen (S/U237 en S/U444) opgenomen die onder meer betrekking hebben op het verminderen van de emissie van milieubelastende stoffen naar het van daken afgevoerde hemelwater. Bij nieuwbouw wordt geadviseerd gebruik te maken van niet-uitlogbare bouwmaterialen in verband met de waterkwaliteit. Dit houdt in dat toepassing van materialen voor daken, dakgoten en hemelafvoeren zoals zink, koper, lood etc. wordt afgeraden, tenzij de materialen zijn voorzien van een coating.

Conclusie

Op basis van de randvoorwaarden en uitgangspunten is de ontwikkeling in zowel ruimte als tijd waterneutraal uit te voeren. Er worden dan ook vanuit het oogpunt van de waterhuishouding geen belemmering verwacht ten aanzien van de bestemmingswijziging en de uitvoering van het plan.

5.16 Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling

Toetsingskader

Behalve aan de uitvoeringsaspecten bedoeld in de Awb en het Bro dient ook te worden getoetst aan de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. of er sprake is van een mogelijke verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage. Een milieueffectrapportage (MER), en de bijbehorende procedure (m.e.r.), is een hulpmiddel om de belangen van het milieu volwaardig te betrekken bij de besluitvorming omtrent plannen en projecten. Het gaat hierbij wel enkel om plannen en projecten die kunnen leiden tot initiatieven waarmee het milieu mogelijk nadelig kan worden beïnvloed. Als uitgangspunt geldt voor plannen de onderstaande criteria om te beoordelen of een MER noodzakelijk is:

1. Plannen die kaderstellend zijn voor toekomstige m.e.r.- (beoordelings)plichtige besluiten (boven de grenswaarden uit de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r.);
2. Plannen waarvoor een passende beoordeling nodig is in verband met een mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden;
3. Plannen en activiteiten die o.g.v. een provinciale milieuverordening zijn

aangewezen als MER-plichtig.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 (HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 – Commissie vs. Nederland). Deze wijziging heeft gevolgen voor eerstgenoemd criterium om te beoordelen of een MER noodzakelijk is. Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.(-beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit de C- of D-lijst blijft, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt. Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij 'kleine projecten' (projecten onder de drempelwaarden van de C- of D-lijst) beoordelen of een m.e.r.(-beoordeling) nodig is. Dit wordt de 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' genoemd. Deze beoordeling houdt in dat er bekeken moet worden of er bij het initiatief sprake is van dusdanig bijzondere omstandigheden of milieueffecten dat er toch een MER moet worden opgesteld. Hierbij wordt gekeken naar de selectiecriteria uit bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn (2011/92/EU), welke o.a. de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten en het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreffen.

Beoordeling

Een plan is kaderstellend voor een toekomstig m.e.r.- (beoordelings)plichtig besluit indien er sprake is van een overschrijding van de grenswaarden uit de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r. In onderhavige situatie is er sprake van de bouw van woningen en commerciële voorzieningen. Een dergelijke activiteit wordt niet genoemd op de C-lijst. Het bouwen van woningen en commerciële voorzieningen komt wel voor op de D-lijst, onder categorie D11.2, 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.' Bij een dergelijke activiteit is er sprake van een m.e.r.-beoordelingsplichtig besluit indien de activiteit betrekking heeft op:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer omvat;
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Onderhavige ontwikkeling blijft ruimschoots onder de gestelde grenswaarde. Geconcludeerd kan worden dat het plan derhalve niet kaderstellend is voor een m.e.r.- (beoordelings)plichtig besluit. Wat betreft het eerste criterium geldt er derhalve geen plicht tot het opstellen van een MER. Op basis van een aanmeldnotitie heeft een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden. Hieruit zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen gebleken, waaruit bovendien geconcludeerd kan worden dat er geen noodzaak is tot het opstellen van een MER. De aanmeldnotitie is bijgevoegd als Bijlage 13 bij deze toelichting.

Ten aanzien van het tweede criterium inzake een mogelijke MER-plicht, geldt dat er bij onderhavige situatie geen sprake is van een plan waarvoor een

passende beoordeling nodig is in verband met een mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Onderhavige ontwikkeling heeft met zekerheid geen mogelijk significant effect op de Natura 2000-gebieden.

Ten aanzien van het derde criterium geldt dat onderhavige activiteit niet is aangewezen als MER-plichtig op grond van een provinciale milieuverordening.

Conclusie

Zoals beschreven is er bij onderhavig plan geen sprake van een verplichting tot het opstellen van een MER en het doorlopen van de m.e.r.-procedure o.g.v. het Besluit m.e.r., de Wet natuurbescherming of de omgevingsverordening. Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling volgt dat er geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is dus voldaan aan de wettelijke verplichtingen hieromtrent.

Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht gemeenten bestemmingsplannen op te stellen. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is verder 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 verdere juridische inrichting van een bestemmingsplan. Hierbij moet worden gedacht aan de toepassing van afwijkingsmogelijkheden en wijzigingsbevoegdheden en het toepassen van nadere eisen.

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

Er is één landelijke voorziening waar alle ruimtelijke plannen voor een ieder volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Hiertoe moeten alle bestemmingsplannen voldoen aan landelijk vastgestelde standaarden. In de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012) zijn de hoofdgroepen van bestemmingen bepaald, zoals Wonen, Bedrijven e.d. Ook geeft de SVBP2012 bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zo ook voor de regels. Dat leidt ertoe dat de systematiek zoals gehanteerd in dit bestemmingsplan, op ondergeschikte onderdelen af kan wijken van de voorheen geldende planologische regelingen.

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

6.2 Juridische planopzet

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

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

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

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

- Hoofdstuk 1 Inleidende regels;
- Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels;
- Hoofdstuk 3 Algemene regels;
- Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels.

6.2.1 Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

6.2.2 Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

6.2.2.1 Bestemmingen

Artikel 3 Gemengd - 2

Algemeen

Deze bestemming wordt vooral gebruikt voor gebouwen waar op de begane grond zowel wonen als kleinschalige functies zijn toegestaan, zoals dienstverlening en kleinschalige bedrijven. Op de overige verdiepingen is uitsluitend wonen toegestaan. Beroepsuitoefening aan huis behoort tot de mogelijkheden.

Wonen

Het bestemmingsplan maakt de bouw van woningen mogelijk. Ook zijn binnen de betreffende aanduiding (ondergrondse) parkeervoorzieningen zoals een parkeergarage mogelijk. Beroepsmatige activiteiten aan huis zijn toegestaan onder de voorwaarde dat deze activiteiten ondergeschikt zijn aan het wonen en niet meer ruimte in beslag nemen dan 35% van het bruto vloeroppervlak van een woning met een maximum van 50 vierkante meter. 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. Verder is gastouderopvang en bed & breakfast toegestaan.

Sociale woningbouw

Onderdeel van het project is het realiseren van 68 sociale huurwoningen. Artikel 3.1 van de Wet op de ruimtelijke ordening geeft de mogelijkheid om sociale woningbouw in het bestemmingsplan te regelen. Dit door middel van het opnemen van een bepaald percentage van het totaal aantal woningen dat mogelijk is volgens het plan. Dit is gedaan in de regels. Dit percentage komt overeen met 68 sociale huurwoningen. Deze regel kan alleen in het bestemmingsplan worden opgenomen als er een zogeheten doelgroepenverordening aanwezig is. Op 27 februari 2020 heeft de gemeenteraad de Verordening doelgroepen woningbouw Haarlem 2020 vastgesteld. Hiermee is de weg vrij gemaakt om sociale woningbouw te regelen in het bestemmingsplan.

Dienstverlening

Binnen de bestemming is publieksgerichte dienstverlening toegestaan. Een dienst is te typeren als een transactie waarbij een niet fysiek goed wordt geleverd. Voorbeelden zijn: stomerij, wasserette, kapper, praktijkruimte, makelaar, reisbureau, kantoren, informatie technologie bureau, grafische afwerking en dergelijke.

Overige functies

Het bestemmingsplan maakt ook functies mogelijk die onder de noemer 'cultuur en ontspanning' vallen. Daarnaast behoren kleinschalige detailhandel en horeca (tot maximaal categorie 2) tot de mogelijkheden.

Inpandige traforuimte

Het realiseren van een inpandige traforuimte is toegestaan als de veiligheid en gezondheid van de bewoners van het appartementencomplex voldoende is gewaarborgd. Het is van belang afstand te houden tussen de traforuimte en woonruimtes. Dit is mogelijk door:

1. primair: geen woningen realiseren direct naast of boven de traforuimte;
2. als het voorgaande niet haalbaar is: ruimtes die het meest langdurig in gebruik zijn door kinderen (slaapkamer voor kinderen, woonkamer) verder van traforuimte door omwisselen met minder gebruikte ruimtes (keuken, toilet, badkamer, gang, opslagruimte);
3. indeling traforuimte zodanig aanpassen dat spoelen van transformatoren en uitgaande leidingen zover mogelijk van wand met woning afblijven (met prioriteit voor afstand tot woon- en kinderkamer);
4. indeling binnen aangrenzende woon- of slaapkamer zodanig aanpassen dat plaatsen kinderbed of speelhoek direct naast wand met trafo onmogelijk of ontmoedigd wordt.

Indien de maatregel onder punt 1. niet haalbaar is, kan worden gedacht aan een combinatie van maatregelen die genoemd zijn bij de punten 2 t/m 4.

Artikel 4 Verkeer

De bestemming Verkeer is opgenomen voor de zone tussen de woonbestemming en de aangrenzende wegen. Ook heeft deze bestemming betrekking op het binnen de woonbebouwing te realiseren openbare gebied.

6.2.2.2 Dubbelbestemmingen

Artikel 5 Waarde - Archeologie (dubbelbestemming)

De aanwezige archeologische verwachtingswaarden krijgen bescherming door het toekennen van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, ook bestemd voor de bescherming en de veiligstelling van archeologische waarden.

Het bestemmingsplan houdt rekening met de Archeologische Beleidskaart Haarlem. In het plangebied komt de categorie 5 voor. In de gebieden die tot deze categorie behoren geldt een zeer lage archeologische verwachting. Voor deze categorie geldt dat bij plannen waarbij bodemverstorende activiteiten plaatsvinden van 10.000 m² en groter en die dieper gaan dan 30 cm beneden maaiveld, een waardestellend archeologisch rapport moet worden overlegd bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Aan deze gebieden is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' toegekend.

Er is in deze dubbelbestemming een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de begrenzing te veranderen of de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' te verwijderen als archeologische bevindingen daartoe aanleiding geven.

6.2.3 Hoofdstuk 3: Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbeltelregeling

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 7 Algemene bouwregels

In dit artikel zijn de bouwregels voor de bestemmingen opgenomen. In het artikel wordt onderscheid gemaakt tussen balkons die 60 cm en balkons die 150 cm uitsteken. Het deel van het gebouw op de hoek Stephensonstraat/Brockwaystraat mogen balkons hebben van 150 cm diep. In het Stedenbouwkundig Ontwerp (bijlage 14) gaat het om gebouwdeel 3.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

Dit artikel geeft algemene regels met betrekking tot ongewenst gebruik van gronden die in alle gevallen opgeld doen, tenzij dit in de specifieke gebruiksregels expliciet alsnog wordt toegestaan.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Het bestemmingsplan als bindende verordening is opgebouwd uit objectief vastgelegde ruimtelijke begrenzings. 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 Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT), stedenbouwkundige afwegingen en het bestaande gebruik. In de praktijk kunnen afwijkingen voorkomen. Ook kan, bij nieuwe ontwikkelingen, veranderde wetgeving of voortschrijdend 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.

Artikel 10 Overige regels

Dit artikel legt een koppeling tussen de regels van het bestemmingsplan en parkeernormen. Het rapport Parkeren en Verkeer gaat hier nader op in. Kortheidshalve wordt verwezen naar paragraaf 5.12. In aanvulling hierop nog als volgt. Voor de bewoners van de sociale huurwoningen geldt dat zij tegen betaling (maandabonnement) kunnen parkeren in de ondergrondse parkeergarage. De gemeente Haarlem heeft met de ontwikkelaar afgesproken dat het voor deze bewoners ook mogelijk is om in de openbare ruimte te parkeren. Op basis van de uitgevoerde parkeerdrukmetingen is gebleken dat hiervoor ruimte is. Hierbij geldt wel dat na invoering van gereguleerd parkeren in de wijk waarin het plangebied is gelegen, de bewoners worden uitgesloten van een parkeervergunning.

6.2.4 Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

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

Het overgangsrecht houdt in dat gebruik en bebouwing dat in strijd is met het nieuwe bestemmingsplan, maar al 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 al strijdig gebruik door dit bestemmingsplan en er kan ook nog steeds gehandhaafd

worden. Ook bouwwerken die op de peildatum illegaal zijn, blijven illegaal.

Artikel 12 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. Vanuit milieuoverwegingen (zoals lawaai en stank) zowel 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 aan 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 overeenkomstig het huidige gebruik en bouwmogelijkheden in dit bestemmingsplan 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.

6.3 Hoofdopzet verbeelding

6.3.1 Opbouw verbeelding

De verbeelding is opgebouwd uit verschillende elementen. Dit zijn:

- de bestemmingen;
- de dubbelbestemmingen;
- aanduidingen.

Hieronder wordt verder uitgelegd wat deze elementen inhouden.

De bestemmingen

De verbeelding geeft in verschillende kleuren de bestemmingen weer. De bestemmingen worden begrensd door bestemmingsgrenzen. De regels geven per bestemming aan wat deze bestemming inhoudt en welke bouw- en gebruiksregels gelden voor die bestemming. Ter onderscheid met de

dubbelbestemmingen worden de bestemmingen ook wel enkelvoudige bestemmingen genoemd.

De dubbelbestemmingen

Dubbelbestemmingen zijn een aparte vorm van bestemmingen. Dubbelbestemmingen beslaan vaak 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. Voor de dubbelbestemmingen geldt net als voor de enkelvoudige bestemmingen dat in de regels de specifieke bouw- en/of gebruiksregels zijn opgenomen.

Aanduidingen

Aanduidingen worden gebruikt om bepaalde zaken binnen een bestemming verder of specifieker te regelen. In dit bestemmingsplan zijn de volgende aanduidingen op grond van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012) opgenomen:

1. bouwvlakken;
2. functieaanduidingen;
3. bouwaanduidingen (zie ook 6.4 hoofdpuzet waarderingsskaart);
4. maatvoeringen.

1. Bouwvlakken

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

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

2. Functieaanduidingen

Functieaanduidingen zijn er in vele soorten en maten. De benaming van de diverse functieaanduidingen is vastgelegd in de SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012). 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 voor het gebruik. Het is daarbij gewoonlijk niet wenselijk of mogelijk om die 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 verdere specificatie van het gebruik, een uitdrukkelijke verruiming daarvan of juist een beperking.

3. Bouwaanduidingen

Bouwaanduidingen geven specifieke bouwmogelijkheden aan. Ze zijn als een vlak op de verbeelding opgenomen. De benaming van de diverse bouwaanduidingen zijn vastgelegd in de SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012). Een bouwaanduiding wordt op de verbeelding opgenomen als er binnen een bepaalde bestemming maatwerk moet worden geleverd voor de bouwmogelijkheden. Het is daarbij gewoonlijk niet wenselijk of mogelijk om die bebouwing in algemene zin in de planregels op te nemen, maar het is juist gewenst om het als uitzonderingssituatie vast te leggen.

4. Maatvoeringsaanduidingen

Maatvoeringsaanduidingen hebben betrekking op: afmetingen, percentages, oppervlakten, hellingshoeken en aantallen, zowel voor het bouwen als voor het gebruik.

Hoofdstuk 7 UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij ontwikkelingen die middels het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, is het noodzakelijk aan te tonen in hoeverre de beoogde plannen financieel haalbaar zijn en wie de risicodragende partij is. In dit kader is in afdeling 6.4 Wro bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen, indien een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Hiervan kan worden afgeweken indien het verhaal van de kosten van een grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd het vigerende juridisch-planologisch kader te herzien naar aanleiding van wens om het plangebied te transformeren naar een woongebied. Door woningen te kunnen realiseren is hier sprake van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Daarom is het opstellen van een exploitatieplan noodzakelijk, tenzij de kosten van de ontwikkeling anderszins verzekerd is.

Tussen gemeente en ontwikkelaar is een anterieure overeenkomst gesloten waarin ingegaan wordt op het kostenverhaal. Hiermee zijn de kosten van de ontwikkeling anderszins verzekerd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Wettelijk vooroverleg

In het kader van het wettelijke vooroverleg ex. artikel 3.1.1. Bro is het voorontwerpbestemmingsplan op 15 juli 2022 verzonden aan:

- Provincie Noord-Holland;
- Hoogheemraadschap Rijnland;
- Rijkswaterstaat;
- Liander;
- ProRail;
- Omgevingsdienst IJmond;
- Veiligheidsregio Kennemerland;
- Waternet;
- Luchtverkeersleiding Nederland;
- Gasunie;
- Ministerie EL&I;
- NS;
- Wijkraad Houtvaartkwartier.

De volgende instanties hebben aangegeven zich te kunnen vinden in het bestemmingsplan:

- Provincie Noord-Holland;
- Hoogheemraadschap Rijnland;

- Rijkswaterstaat;
- Liander;
- ProRail;
- Omgevingsdienst IJmond;
- Veiligheidsregio Kennemerland (met advies, zie bijlage 15).

De volgende instanties hebben niet gereageerd:

- Waternet;
- Luchtverkeersleiding Nederland;
- Gasunie;
- Ministerie EL&I;
- NS;
- Wijkraad Houtvaartkwartier.

7.2.2 Zienswijzen

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan vindt plaats volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Het plan wordt in dit kader ter visie gelegd gedurende een periode van zes weken. Gedurende deze periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld zijn zienswijzen kenbaar te maken tegen het plan. De eventueel ingebrachte zienswijzen worden behandeld in een zienswijzenota. Hierin zullen tevens de eventuele wijzigingen ten opzichte van het ontwerp worden verwoord. De resultaten van de tervisielegging zullen te zijner tijd worden verwerkt in onderhavige toelichting waarna het aan de gemeenteraad is om een besluit over vaststelling te nemen.

7.3 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.

Bijlagen bij de toelichting

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Bijlage 1 Stedenbouwkundig programma van eisen



Gemeente
Haarlem

Stephensonstraat 38-46 Stedenbouwkundig Programma van Eisen

20-01-2020

Afdeling Omgevingsbeleid

Colofon

Aan dit Stedenbouwkundig programma van eisen hebben meegewerkt:

Anne Pauline Huizinga (Gebiedsmanagement)
Albert van der Stelt (Stedebouw)
Roald van Splunter (Landschapsontwerp)
Sander Bosma/Simon Blijenberg (Verkeersbeleid)
Sandra Buisman (Procesmanagement)

Bij de totstandkoming is overleg gevoerd met de volgende partijen:

Hoorne vastgoed
Goudappel Coffeng
Bono Traffics
Rijnboutt

Inhoudsopgave

Colofon	2
Inleiding	3
Analyse	4
Ligging plangebied	4
Bebouwingsstructuur en bestemmingsplan	6
Openbaar groen en water	6
Verkeer en parkeren	6
Functionele structuur	6
Ontwikkelzone Zuid West	8
Sfeergebied Stedelijke gracht; wonen, werken en voorzieningen	9
Ruimtelijke Kwaliteit	10
Conclusie analyse	10
Visie op de locatie	11
Haarlems Planproces	12
Spelregels	14
Bouwweld	14
Rooilijn en oriëntatie	14
Bouw en goothoogtes	14
Parkeren en ontsluiting	14
Ten aanzien van parkeren is het uitgangspunt dat aan het Haarlemse parkeerbeleid en aan de parkeernorm moet worden voldaan. Parkeren moet in eerste instantie op eigen terrein en uit het zicht worden opgelost. Het beleid zegt dat met een mobiliteitsplan van de norm kan worden afgeweken.	14
Openbare Ruimte	14
Ruimtelijke kwaliteit	14
Programma	14
Geluid	14
Duurzaamheids Randvoorwaarden en Doeleinden	15
Energie	15
Klimaatadaptatie	15
Groen en ecologie	15
Circulair	15
Mobiliteit	16

Inleiding

In juli 2015 heeft de gemeente met VOF Remise (Hoorne Vastgoed) een anterieure overeenkomst gesloten inzake de herontwikkeling van het voormalige Remiseterrein. In deze overeenkomst is 30% sociale woningbouw afgesproken in de vorm van sociale koopwoningen. Een aantal sociale koopwoningen is reeds gerealiseerd boven de Vomar. Het resterende deel van de sociale koopwoningen in 'blok 6' moet nog gebouwd worden.

Hoorne Vastgoed heeft in april 2018 aangegeven in een brief aan het college en in een nieuwsbrief aan bewoners dat de stedenbouwkundige inpassing van blok 6 binnen het plangebied van De Remise 'inboet op de reeds gerealiseerde ruimtelijke kwaliteit'. Hoorne Vastgoed heeft twee varianten voor een plan ingediend bij de gemeente. De variant met 5 bouwlagen bevat 75 sociale huurwoningen en 15 vrije sector woningen in de Stephensonstraat 38-46. De tweede variant, eveneens in 5 lagen bestond uit 53 sociale huurwoningen en 37 vrije sector woningen,

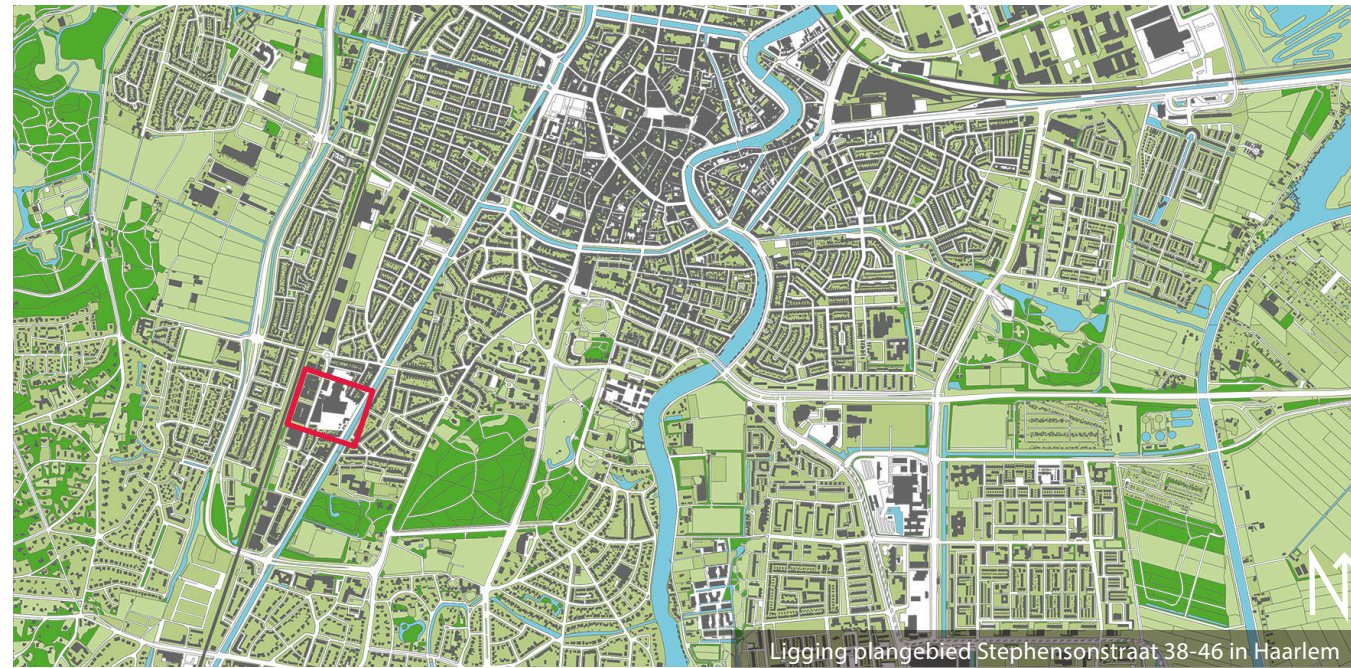
In de raadsvergadering van 14 juni waarin de motie 'Remise in geschonden afspraken kun je niet wonen' is aangenomen, heeft wethouder Roduner toegezegd met het resultaat van een quickscan van de Stephensonstraat terug te komen. Op 23 juli 2018 zijn twee nieuwe varianten ingediend. Een variant met 5 bouwlagen en 96 woningen en een variant met vier bouwlagen en 69 woningen. De gemeente heeft deze varianten door middel van een quickscan getoetst.

De uitkomsten van deze quickscan zijn dat:

1. de hoogte niet acceptabel is in variant 1, vanwege de impact op de omgeving (draagvlak bij de omwonenden). Variant 2 (4 bouwlagen) is qua hoogte wel acceptabel.
2. de ruimtelijke kwaliteit niet acceptabel is, dat wil zeggen de aansluiting bij de Remise qua bouwstijl en bouwvolume.
3. het niet realiseren van 'blok 6' beter aansluit bij de ontwikkelzone Zuid-West, waar is gekozen voor het ruimtelijk model 'ontmoeten en verbinden'
4. het parkeren onvoldoende is omdat parkeren niet op eigen terrein wordt opgelost. Vooral nog is niet aangetoond dat er voldoende ruimte in de omgeving is.
5. het programma met sociale huurwoningen beter bij de doelstellingen van de gemeente past dan de 30% sociale koopwoningen die nu zijn afgesproken.
6. het niet realiseren van 'blok 6' de mogelijkheid biedt een tweede ontsluiting te realiseren voor de parkeercoffer, welke in het projectgebied is opgenomen, waarmee tegemoet gekomen kan worden aan de wens van omwonenden

Omdat uit de quickscan blijkt dat er kansen liggen binnen de twee varianten van het plan van Hoorne, maar de uitwerking ervan niet acceptabel is, heeft de gemeente een alternatief voorstel ontwikkeld voor de Stephensonstraat. Omdat dit alternatief goed aansluit op de Remise, het toekomstbeeld van de Ontwikkelzone Zuid-West en eveneens leidt tot meer sociale huurwoningen langs de Stephensonstraat, wordt dit alternatief verder uitgewerkt naar een stedenbouwkundig programma van eisen.





Ligging plangebied Stephensonstraat 38-46 in Haarlem

Analyse

Ligging plangebied

Het plangebied ligt ten Zuid-Westen van de binnenstad van Haarlem en beslaat een oppervlakte van ruim 7300 m². Het gaat hier om Stephensonstraat 38 t/m 46. Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de Stephensonstraat, aan de noordzijde door v.d. Bos Accu's, Stephensonstraat 10, aan de oost zijde grenst het plangebied aan de Haltestraat. De Haltestraat is een parkeerstraat en ontsluit de Bijwagenstraat en de Bolramerstraat. Twee recent gerealiseerde woonstraatjes, onderdeel van het nieuwbouwplan de Remise. Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan het groene, in 2019 aangelegde Remiseplantsoen.



Luchtfoto plangebied



foto: Procoatings, Stephensonstraat 42-46



foto: Stephensonstraat 38.



foto: noordgrens plangebied Stephensonstraat



foto: Oostgrens plangebied Haltestraat



foto: zuidgrens plangebied Remiseplantsoen

Bebouwingsstructuur en bestemmingsplan

De woningen in de directe omgeving van het Remiseterrein zijn overwegend grondgebonden en hebben een toegestane goothoogte variërend van vier tot negen meter. De woningen met een goothoogte van negen meter zijn voornamelijk langs de Leidsevaart gelegen. Vrijwel alle woningen zijn afgedekt met een kap. Het zijn typische arbeiders- woningen uit de periode 1900- 1930 met een achtertuin en soms ook met voortuinen. De woningdichtheid en de hiermee samenhangende bevolkingsdichtheid in de Leidsevaartbuurt is iets lager dan het Haarlemse gemiddelde. De bedrijfsgebouwen, die zijn geconcentreerd rond het westen van de Stephensonstraat en Grijpensteinweg, hebben een maximale toegestane bouwhoogte van 8 meter. Voor de bebouwing op de hoek van de Stephensonstraat en het Remiseplantsoen is een goothoogte van 11 meter opgenomen. De kerk aan het begin van de Stephensonstraat is overwegend 11 meter hoog met als piek het torentje dat 18 meter hoog is. Het hoogste punt van de Remiseontwikkeling is de woonbebouwing op de Vomar. Volgens het bestemmingsplan mag hier tot 14 meter hoog worden gebouwd. Het nog niet gebouwde blok 6 mag volgens het bestemmingsplan 15 meter hoog worden gebouwd.

Openbaar groen en water

Het gebied is een verdichte stedelijke, groenarme woonomgeving met een beperkt aantal voortuinen. Ondanks dat deze voortuinen en de straatbomen in sommige straten een redelijk groen straatbeeld opleveren, is er een tekort aan openbaar groen en aan ontmoetings- en speelruimte. Hoewel er belangrijke groenvoorzieningen relatief in de nabijheid van het plangebied te vinden zijn, is de bereikbaarheid door fysieke barrières, zoals de sporen, de Randweg en de Leidsevaart slecht te noemen.

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

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

Verkeer en parkeren

De Westelijke Randweg behoort tot één van de stroomwegen in het Haarlemse wegennet met een bovenregionale functie. De Leidsevaart, de Pijlslaan, de Westergracht en de de Ruyterweg zijn aangewezen als gebiedsontsluitingswegen. Alle overige wegen in de omgeving van het Remiseterrein zijn erftoegangswegen (30 km/u-regime) . Het zuidelijk deel van de Stephensonstraat, bij de Vomar, is ingericht als eenrichtingsverkeerstraat. De fietsverbinding naar de andere kant van de Leidsevaart is recentelijk verbeterd door de aanleg van een nieuwe fietsbrug ten zuidoosten van het plangebied. Langs de Leidsevaart zijn deels vrijliggende fietspaden aangelegd.

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

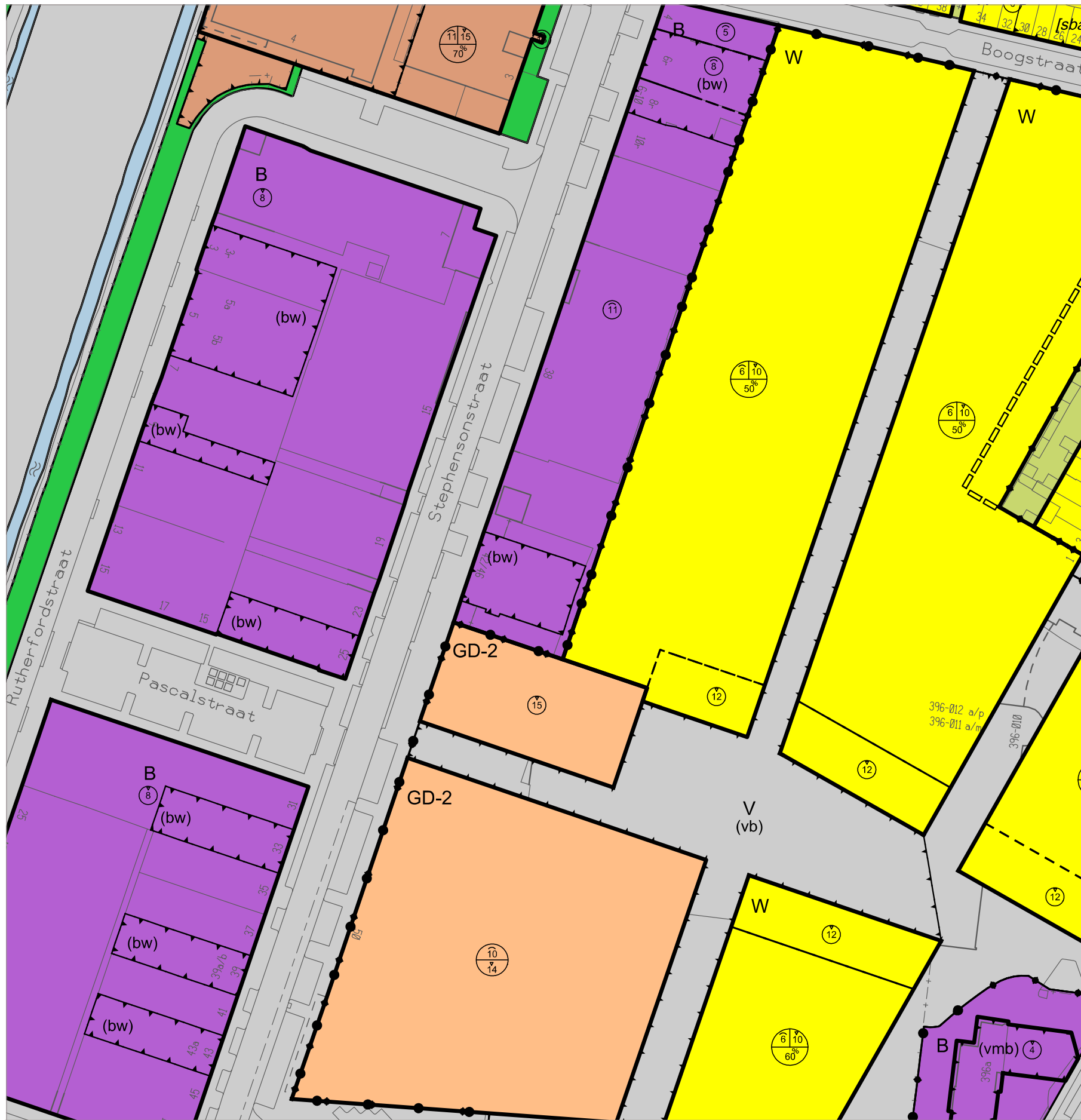
In de omgeving wordt overwegend langs geparkeerd aan de openbare weg en (half) op de stoep. Veel van de erftoegangswegen hebben een smal wegprofiel waardoor de ruimte krap is. De supermarkt aan de Stephensonstraat beschikt over een eigen bovengronds parkeerdek. Bezoekers van de Vomar parkeren ook in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

Functionele structuur

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

Het voormalig EKP-terrein aan de Westergracht (ten noordwesten van het plangebied) wordt in de komende jaren herontwikkeld tot een woonwijk met een buurtwinkelcentrum.





Legenda

Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

- B Bedrijf
- GD-1 Gemengd - 1
- G Groen
- M Maatschappelijk
- V Verkeer
- V-RV Verkeer - Railverkeer
- WA Water
- W Wonen

Funcieaanduidingen

(bw) bedrijfswoning

Bouwvlak

bouwvlak

Maatvoeringaanduidingen

- maatvoeringsvlak
- A maximum goothoogte (m)
- B maximum bouwhoogte (m)
- D maximum bouwhoogte (m) , maximum bebouwingspercentage (%)
- AB maximum goothoogte (m) , maximum bouwhoogte (m) , maximum bebouwingspercentage (%)
- r bouwhoogte (m)
- s goothoogte (m)
- J maximum bebouwd oppervlak (m²)
- K maximum hoogteligging vlak (m)

Topografie

- topografische ondergrond
- kadastrale ondergrond

samengestelde verbeelding bron: bestemmingsplannen Pijlsaan en Remise

Ontwikkelzone Zuid West

Uitgangspunten

De ontwikkelzone Zuid-West is een restzone die in de loop van de tijd gefaseerd is ingevuld met verschillende functies en bebouwing. Herinrichting en verandering van het gebruik van deze zone geeft de kans eigentijdse kwaliteit toe te voegen. Daarbij blijft de bestaande kwaliteit, diversiteit en identiteit van omliggende buurten behouden en wordt deze ook onderdeel van de zone.

Het ruimtelijk model dat in overleg met het meedenkteam tot stand is gekomen heet 'ontmoeten en verbinden'. Dit is gebaseerd op het concept van een brede, groene langzaamverkeersroute met waterpartijen in verschillende vormen die oud- en nieuw Zuid-West van elkaar scheidt. Deze route verbindt het gebied met station Heemstede en het Centrum van Haarlem. Daarnaast verbindt deze singelroute alle bijzondere plekken zoals parken, pleinen en voorzieningen binnen de ontwikkelzone. Het Remiseplantsoen met in het verlengde daarvan het nog te realiseren Remiseplein is daarin een belangrijke Oost- west verbinding.

Het ruimtelijk model is de basis geweest voor de spelregelkaart van de ontwikkelzone Zuid-West. De ambities voor dit deelgebied zijn doorvertaald in het sfeergebied stedelijke gracht: wonen, werken en voorzieningen.

De ontwikkeling Stephensonstraat 38-46 is onderdeel van de ontwikkelzone Zuid-West. In de planvorming moet daarom rekening worden gehouden met het gewenste eindbeeld op de lange termijn.



Ontwikkelzone Zuid-West, Ruimtelijk model 'ontmoeten en verbinden'

Sfeergebied Stedelijke gracht; wonen, werken en voorzieningen

Water in de vorm van een grachtenprofiel bepaalt de sfeer

Aan de zuidzijde van wat we vooralsnog het 'Pijlslaanplein' noemen begint de stedelijke grachtensfeer. Deze sfeer wordt hoofdzakelijk bepaald door een watergang met een stedelijk karakter met een grachtenprofiel met harde kades en een brede, aantrekkelijke route voor langzaam verkeer.

Ruimte voor een levendig plein nabij de Vomar

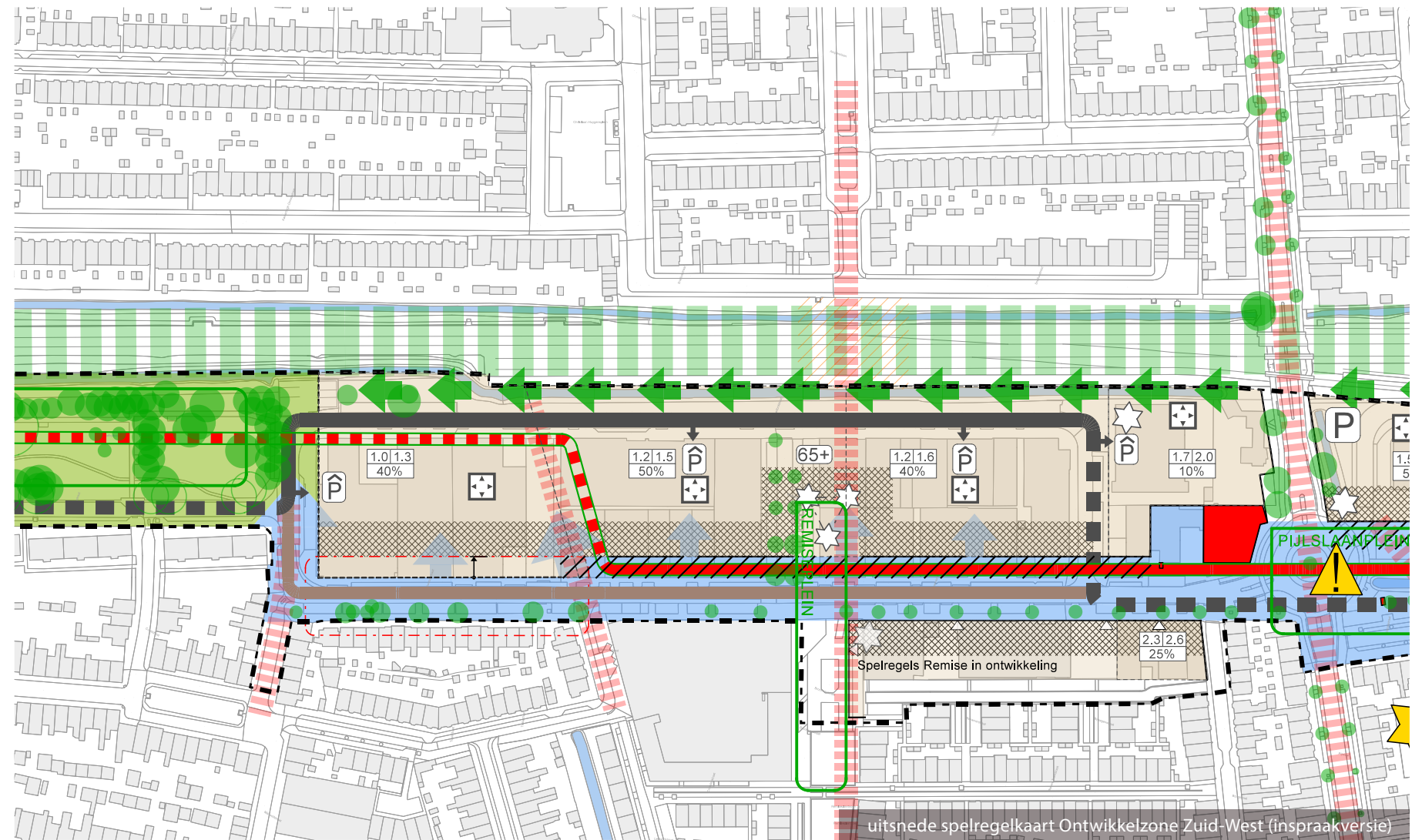
Ter hoogte van de Vomar ontstaat een aanleiding voor een plein in het verlengde van het Remiseplantsoen (voorlopig Remiseplein genoemd). Aan het plein is plek voor nieuwbouw met op de begane grond verschillende functies. Er wordt gewerkt, er is ruimte voor bijvoorbeeld een tandarts, een drogisterij etc. Terrassen zorgen voor sfeer. Boven de begane grond wordt gewoond zodat het plein levendig en veilig aanvoelt, ook in de avond. Dit plein, gekoppelt aan het Remiseplantsoen is de perfecte locatie om een verbinding te maken tussen bestaande en nieuwe wijk. Een ontmoetingsplek met betekenis en verblijfskwaliteit voor de hele buurt

Kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte ingericht voor voetgangers en fietsers

De fietser en de voetganger zijn de dominante gebruikers van het plein. De gracht is niet autoluw maar heeft de inrichting van een 30-km gebied en is nadrukkelijk ingericht voor voetgangers en fietsers waar de auto te gast is. Links en rechts is er ruimte voor winkels en bedrijven met daarboven woningen. De kwaliteit van deze openbare ruimte is cruciaal en vormt de ruggegraat van de ontwikkelzone Zuid-West.

Verskil in bebouwing tussen Remise zijde en de overkant

Er is een duidelijk verschil in architectuur tussen oost en westzijde van de Stephensonstraat. De oostzijde (Remise) is iets lager en sluit qua stijl aan bij het Remiseproject. De westkant heeft een heel eigen, duurzaam karakter dat zichtbaar klaar is voor de toekomst.



uitsnede spelregelkaart Ontwikkelzone Zuid-West (inspraakversie)

LEGENDA SPELREGELKAART ONTWIKKELZONE ZUID-WEST

ROUTES EN VERBINDINGEN

- verbindingen bestaand en nieuw
- wijkontsluiting
- wijkontsluiting (flexibele positionering)
- buurtontsluiting
- auto te gast
- ontsluiting (half)verdiepte parkeergarages dichtbij de wijkontsluiting (half)verdiepte parkeergarage
- kansen voor een mobiliteitshub
- doorgaande langzaamverkeersroute
- doorgaande langzaamverkeersroute (route nog nader te bepalen)
- geplande fietsroute
- zoekgebied extra sportveld, sporthal en basisschool
- zoekgebied verbinding

GEBOUWEN

- te behouden bebouwing
- bebouwing met cultuurhistorische waarde
- bouwveld
- gefixeerde rooilijn
- flexibele rooilijn
- Integraal verschuiven rooilijn
- alzijdige oriëntatie gebouwen
- oriëntatie gebouw
- voorzieningen in de plint
- kansrijke kantoorlocatie
- extra aandacht overgang bouwhoogtes
- minimale FSI, maximale FSI en minimum percentage onbebouwd (FSI excl. (half)verdiept parkeren)
- mogelijk hoogteaccent
- nader te bepalen hoogteaccent

RANDVOORWAARDEN

- waardevolle elementen
- monumentale boom
- waardevolle bomen met lange levensverwachting
- discussiestrook
- PWN hoofdtransportleiding
- hoofdtransport afvalwater
- ecologische waardevol gebied spoor, groene berm en wilgenbosje
- zichtlijnzone
- kansrijke locatie woningen voor ouderen
- knelpunt verkeer

SFEERGBIEDEN

- spoorprofiel, wonen en groen
- entreegebied winkels en wonen
- entreegebied wonen en werken
- singel, wonen en sport
- stedelijke gracht, wonen, werken en voorzieningen
- vijver, park, wonen en spelen
- leven in de stad (bijzondere plekken parken, pleinen, sport)
- Voortzeten bijbehorende sfeer

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 (toekomstbestendigheid) en de kwaliteit van de leefomgeving, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk thema van de visie. Er zijn tien gouden regels geformuleerd die een prioriteit voor ruimtelijke ontwikkeling in Haarlem uitspreken.

Consolidatie regie

De Stephensonstraat 38-46 is een onderdeel van de Leidsevaartbuurt die in de Nota is gelegen in 'De geconsolideerde stad'. De consolidatieregie is gericht op het behoud van het onderscheidende karakter van de buurten en daarbinnen vrijheid voor individuele invullingen. Plannen en ontwikkelingen moeten zich voegen naar de stedelijke context; naar het stratenpatroon, het bouwbloktype en de bestaande massa en gevelopbouw. Er is vrijheid mogelijk in architectonische expressie en materialisering op pandniveau.

Gebiedstype

Het consolidatie regieniveau is onderverdeeld in verschillende gebiedstypen. Volgens de Nota Ruimtelijke Kwaliteit geldt langs de Stephensonstraat en ter plaatse van de Remise het gebiedstype 'Bedrijven/kantoorgebied'. In de 1e partiële herziening van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Remise uit december 2014 is ervoor gekozen het nieuwbouwplan 'De Remise' te toetsen aan de criteria 'Eerste uitbreidingen buiten de vestinggracht (1870-1920)'.

Het brede grachtenprofiel dat in de ontwikkelzone wordt voorgesteld is de grens tussen de karakteristieke bebouwing aan de oostzijde en de nieuwbouw aan de westzijde.

'De oostkant is iets lager en heeft duidelijk een ander karakter en bouwtypologie. De westkant heeft een heel eigen, duurzaam karakter dat zichtbaar klaar is voor de toekomst.'

Voor het bebouwen van de oostzijde is het vanzelfsprekend aan te sluiten bij de architectuurstijl van de Remise en ook daar te toetsen aan de criteria 'Eerste uitbreidingen buiten de vestinggracht (1870-1920)'.

Stephensonstraat 38-46 valt onder het gebiedstype 'Eerste uitbreidingen buiten de vestinggracht (1870 - 1920)'; Typologie is een orthogonaal stratenpatroon op vroeger poldersloten, gesloten bouwblokken, weinig openbare ruimte en pleinen zijn eigenlijk restruimtes. Bebouwing is aaneengesloten, gevelwanden direct in de rooilijn bestaande uit individuele panden of kleinere ensembles. Verticaliteit overheerst in gevelwand.

Nota Dak

Een speciaal onderdeel van de nota Ruimtelijke Kwaliteit is de nota Dak. Deze nota beoogt dubbelgebruik van de daken in de stad te stimuleren ter wille van de duurzaamheid, leefbaarheid en/of ruimtewinst. In te transformeren gebieden liggen kansen voor de toepassing van producten om zonne-energie op te wekken, afhankelijk van het type dak (plat of hellend) en de oriëntatie ervan.



Conclusie analyse

Op het moment dat het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor de Remise is opgesteld was de ontwikkelzone Zuid-West als transformatielocatie nog niet in beeld. Op het moment van schrijven van voorliggend SPvE worden de inspraakreacties voor de visie verwerkt en staat vaststelling van de visie gepland voor eind 2019.

De transformatie van een bedrijventerrein naar een aantrekkelijk woon-werkgebied vraagt om een andere stedenbouwkundige benadering. In het stedenbouwkundig plan, dat met uitzondering van blok 6 geheel is gerealiseerd, was blok 6 ontworpen als rand van het Remiseplantsoen. Een stop op de fles bedoeld om het woongebied af te sluiten van het bedrijventerrein.

Het concept voor de ontwikkelzone gaat uit van een tegenovergestelde benadering. Het Remiseplantsoen biedt een uitgelezen kans om de Remise met de ontwikkelzone te verbinden. Een aaneengesloten openbare ruimte die overgaat van een plantsoen naar een plein met voorzieningen voor de buurt. Het bouwen van blok 6 past niet in deze gedachte.

Visie op de locatie

Geleidelijke overgang naar bebouwing Remise

De locatie Stephensonstraat 38-46 biedt ruimte voor ca. 8400m² BVO. Ongeveer 2000m² kan voor commerciële/maatschappelijke ruimte worden gebruikt.

Stedelijke functie en karakter rondom plein en aan de Stephensonstraat

De visie op dit deel van de ontwikkelzone is dat deze omgeving meer een stedelijke functie krijgt. De gewenste singel krijgt hier een stedelijk karakter door deze als een gracht uit te voeren met robuuste kades en een stevige boomstructuur. Het is belangrijk dat de Stephensonstraat een levendig karakter krijgt. Dit kan worden bereikt door voordeuren te maken en/of functies op de begane grond te realiseren. Op de begane grond van de nieuwbouw is ruimte voor bedrijven en voorzieningen. Dichter naar het plein toe zal dat zich meer ontwikkelen naar detailhandel met gezellige wijkfuncties rondom het plein. Haaks parkeren zoals in de huidige situatie wordt gedaan is niet passend in het toekomstige grachtenprofiel. langsparkerplekken voor bezoekers zijn mogelijk. De overige parkeerbehoefte moet worden opgelost in parkeervoorzieningen binnen de ontwikkelzone.

Minder parkeren en meer groen op het pleintje voor de Vomar

De Brockwaystraat, die nu wordt ingezet als parkeerterrein voor de Vomar krijgt een groenere uitstraling. Er blijft voorlopig plek voor 12 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor invaliden en voor het opladen van elektrische auto's. Het parkeren van de Vomar gaat hoofdzakelijk op het dak van de Vomar plaatsvinden. Langs de Stephensonstraat neemt het aantal parkeerplaatsen op maaiveld sterk af na de realisatie van de ontwikkelzone. Deze plekken worden onder de nieuwbouw ten westen van de Stephensonstraat gecompenseerd. De plek in het verlengde van het Remiseplantsoen krijgt, doordat er minder geparkeerd wordt, meer de uitstraling van een plein. De nieuwbouw Stephensonstraat 38-46 gaat dat gevoel versterken omdat de functies in de nieuwbouw de hoek om gaan. Dat hier op het plein wat gaat gebeuren wordt ook zichtbaar in de architectuur. De hoekbebouwing wordt hoger en vormt een hoekaccent.



Geleidelijke overgang naar bebouwing Remise

De formele zijde van het gebouw richt zich op de Stephensonstraat. Maar het gebouw oriënteert zich ook naar de Haltestraat. De Haltestraat is één van de parkeervoorzieningen die mee-ontworpen zijn in het Remiseplan. Naast dat er geparkeerd wordt aan deze straat wordt er ook aan gewoond. De Bolramerstraat en de Bijwagenstraat zijn korte woonstraatjes haaks op de Haltestraat. De nieuwe bebouwing heeft invloed op de bezonning en de van deze woningen. Om de overgang acceptabel te maken bouwt het volume geleidelijk af. Van drie lagen met kap aan de Stephensonstraat naar twee lagen en een kap in het Remiseplan. Deze schaalsprong is beperkt en wordt aan de randen van een wijk vaker toegepast, zo ook aan de Leidsevaart zijde. Uit een globale bezonningsanalyse blijkt dat het accent op de hoek van de Brockwaystraat en de Stephensonstraat door de beperkte afmeting van het accent, door de ruime afstand van meer dan 30 meter tot de woningen van het Remiseproject een acceptabele invloed heeft op de bezonning van de woningen in de directe omgeving. Bij het stedenbouwkundig plan zal dit door middel van een bezonningsstudie worden aangetoond.

Bijzondere poortwoningen aan het plein

Tussen het hoekaccent en de bestaande woningen aan het Remiseplantsoen is ruimte voor een bijzonder woningtype. Deze ondiepe stadswoningen zorgen ervoor dat het pleintje een wand krijgt. Het is mogelijk om de ruimte op de begane grond een commerciële of maatschappelijke functie te geven. Een deel van de begane grond wordt gebruikt om een onderdoorgang te maken naar de Haltestraat. Op die manier ontstaat een extra ontsluiting van het parkeerhof en neemt de verkeersdruk/overlast op de Boogstraat af. De groene, open verbinding tussen het Remiseplantsoen en de nieuwbouw in de ontwikkelzone is een kwaliteit op zich. Een verbinding waar ruimte ontstaat voor ontmoeting.



top view: impressie kruising Stephensonstraat - Remiseplantsoen



impressie nieuwbouw vanaf Remiseplantsoen

Haarlems Planproces

De getoonde impressies zijn gemaakt om aan te tonen dat het geplande blok 6 niet langer wenselijk is. De zoneontwikkeling en de kans om een verbinding te maken tussen de zone en de bestaande wijk in de vorm van een ontmoetingsplein is aanleiding geweest om het bouwen van blok 6 te heroverwegen. Tevens is het de wens van Hoorne om blok 6 niet te bouwen. Hoorne is van mening dat blok 6 inboet op de reeds gerealiseerde ruimtelijke kwaliteit. Ook speelt het verlies van het zicht op de Vomar een belangrijke rol.

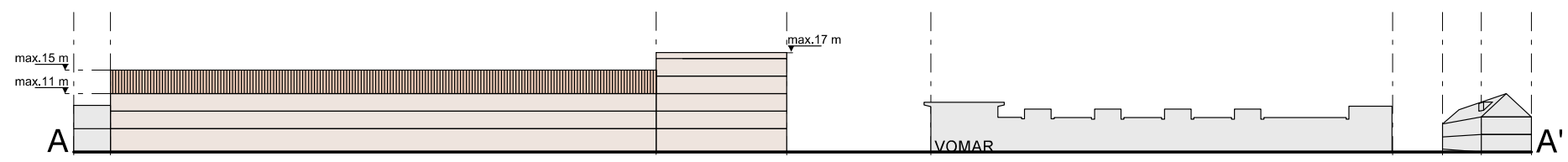
De impressies vormen de basis voor de opgestelde spelregelkaart. Duidelijk moet zijn dat de impressies niet het nieuwbouwplan weergeven.

Het nieuwbouwplan wordt gemaakt in het vervolgproces en zal getoetst worden aan dit SPvE.

Als dat wordt goedgekeurd zal er een bestemmingsplan worden opgesteld waardoor de ontwikkeling juridisch status krijgt.



STEPHENSONSTRAAT 38-46



LEGENDA

SPELREGELS

- bouwveld, commerciële ruimte in de plint toegestaan
- rooilijn 100% te bebouwen
- rooilijn minimaal 70% te bebouwen
- oriëntatie gebouw, levendige plint, bergingen en lange gesloten gevelvlakken uitgesloten
- hoogtescheidingslijn
- maximale goothoogte*
- maximale bouwhoogte

- te maken tweede ontsluiting autoverkeer
- onderdoorgang ten behoeve van tweede ontsluiting
- zoekgebied parkeren*
- zoekgebied invalide parkeren
- zoekgebied parkeren elektrische auto
- toekomstig Remiseplein wens uit ontwikkelzone Zuid - West

OVERIG

- Basisregistratie Gebouwen en Topografie (BGT)
- kadastrale lijnen
- projectgrens
- te behouden bomen

* boven de goothoogte wordt een kaplaag gerealiseerd met een hoogte van max. 4 meter en een dakhelling van max. 70 graden
 * parkeren conform de norm en het beleid van de gemeente Haarlem

OMGEVINGSBELEID		Gemeente Haarlem
Onderwerp: Stephensonstraat 38-46		
Spelregelkaart		
datum : 20-01-2020	opdrachtgever : SB	tekening nummer:
schaal : -	projectleider opdrachtgever :	
formaat : -	medewerker: AvdS	hoofd OB: AB
planfase: -		

Spelregels

Bouwveld

Het bouwveld is het gedeelte binnen de projectgrens waar daadwerkelijk gebouwd mag worden.

- Binnen het gehele bouwveld is een commerciële functie/ ruimte op de begane grond toegestaan.

Rooilijn en oriëntatie

De rooilijn is de bouwgrens. Als deze grens is aangegeven moet op die grens worden gebouwd. Als de lijn niet is aangegeven is de bouwgrens meer flexibel. De grens van het bouwveld is de uiterste bouwgrens.

- Waar op de spelregelkaart 'rooilijn 100% te bebouwen' is aangegeven moet de rooilijn volledig bebouwd worden. Op die manier ontstaat een 'voorkant' naar de Brockwaystraat.
- Waar op de spelregelkaart een rooilijn 70% te bebouwen is aangegeven mag in totaal 30% van de gevelwand open blijven. De gevelwand mag ook volledig bebouwd worden.
- De Stephensonstraat en de Brockwaystraat krijgen een levendige uitstraling.
- Voorzieningen en/of entrees op de begane grond zijn er aan de Stephensonstraat en de Brockwaystraat.
- Gesloten gevelvlakken zoals bij trappenhuisen, utilitaire ruimtes, bergingen etc aan de Stephensonstraat en de Brockwaystraat dragen niet bij aan de levendigheid en zijn niet toegestaan.
- De Haltestraat zijde is minder formeel maar is door de stedenbouwkundige opzet zeer zichtbaar en vraagt om een zorgvuldige uitwerking. De Haltestraat is geen achterkant.
- Benodigde erfafscheidingen meenemen als onderdeel van het ontwerp.
- Buitenruimtes worden zo ontworpen dat er voldoende rekening wordt gehouden met de privacy van de omwonenden. Bijvoorbeeld door de valbeveiligingen zo te ontwerpen dat direct zicht op tuinen en woningen beperkt wordt.

Bouw en goothoogtes

Om duidelijkheid te geven ten aanzien van de hoogtes zijn goot- en bouwhoogteaanduidingen op de spelregelkaart opgenomen.

- Waar op de spelregelkaart een bouwhoogte is aangegeven mag niet hoger worden gebouwd dan de aangegeven hoogte.
- Als op de spelregelkaart een goothoogte is aangegeven mag boven de goothoogte een kaplaag gerealiseerd worden met een hoogte van max. 4 meter boven de goothoogte en een dakhelling van max. 70 graden. Een setback kan worden overwogen mits wordt onderbouwd dat een setback aansluit bij de typologie van de Remisebebouwing en past in het lengteprofiel van de Stephensonstraat.
- De hoogtescheidingslijnen zijn op de spelregelkaart opgenomen om aan te geven tot waar de aangegeven hoogte geldt.
- Volgens de nota dak, een bijlage van de nota ruimtelijke kwaliteit, valt de locatie binnen het gebied waar utilitaire installaties geïntegreerd moeten worden in het daklandschap en in ieder geval niet zichtbaar mogen zijn vanaf straatniveau. Bij het toekennen van de hoogtes in de spelregelkaart is hier rekening mee gehouden.

Parkeren en ontsluiting

Ten aanzien van parkeren is het uitgangspunt dat aan het Haarlemse parkeerbeleid en aan de parkeernorm moet worden voldaan. Parkeren en ontsluiting moet in principe ondergronds, op eigen terrein en uit het zicht worden opgelost. Het beleid zegt dat met een mobiliteitsplan van de norm kan worden afgeweken.

- Parkeren in principe ondergronds, dit wordt binnen de gehele projectgrens mogelijk gemaakt.
- Half verdiept en bovengronds parkeren mag binnen het zoekgebied parkeren. Het parkeren mag niet zichtbaar zijn. Zorg voor een sociaalveilig ontwerp.

- Op de huidige parkeerplaats voor de Vomar, op de Brockwaystraat is plek voor maximaal 12 parkeerplaatsen voor invalideparkeren en/of elektrische voertuigen. Het eindbeeld, na voltooiing van het aangrenzende deelgebied uit de ontwikkelzone, is een parkeervrij Remiseplein.
- De Brockwaystraat is via een onderdoorgang toegankelijk voor autoverkeer. De onderdoorgang heeft voldoende hoogte en is verkeers- en sociaal veilig.
- Een eventueel mobiliteitsplan houdt rekening met de ambities van de ontwikkelzone Zuid-West. De parkeeroplossing van dit project mag niet leiden tot een extra parkeerbelasting in de zone.

Openbare Ruimte

- Herinrichting van de openbare ruimte binnen de projectgrens is onderdeel van het project.
- Voor de openbare ruimte wordt een ontwerp gemaakt waarbij de openbare ruimte moet aansluiten op het Remiseplantsoen en een doorkijk geeft naar aansluiting bij de zoneontwikkeling. Het doel is dat het Remiseplein voor de verbinding zorgt tussen de Remise en de zoneontwikkeling.
- vanuit de gemeente is er bij de beoordeling van de plannen speciale aandacht voor vergroening/bomen, verblijfskwaliteit (met name voor voetgangers en fietsers), hoogwaardige inrichting en klimaatadaptatie.
- Het ontwerp van de openbare ruimte volgt uit een nog op te stellen visie over het gehele Remiseplein (bijzonder plein conform de spelregelkaart van de ontwikkelzone Zuid-West). Fasering van de verschillende deelgebieden is daarin een belangrijk aandachtspunt.
- Indien extra nutsvoorzieningen noodzakelijk zijn dienen deze geïntegreerd te worden in de bebouwing.
- Indien nodig ruimte reserveren voor ondergrondse containers.
- Opslagruimte voor bedrijfsafval in pandig / uit zicht van openbare ruimte oplossen.
- Het eindbeeld, na voltooiing van het aangrenzende deelgebied uit de ontwikkelzone, is een autovrij Remiseplein.

Ruimtelijke kwaliteit

- Wat betreft de architectuur sluit deze aan bij het Remiseproject en voegt zich in het lengteprofiel van de Stephensonstraat.
- Ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit wordt getoetst aan de eerste herziening SPvE Remise. Volgens dit document moet getoetst worden aan de het gebiedstype 'Eerste uitbreidingen buiten de vestinggracht (1870 - 1920)'.

Programma

- De begane grond mag worden ingezet voor commerciële en maatschappelijke voorzieningen.
- 80 % van het aantal woningen moet worden verhuurd in het sociale segment.
- De woningen moeten voldoen aan de kaders voor nieuwbouw, zoals opgenomen in de "Nota Kaders en instrumenten sociale huur en middensegment" (vastgesteld dec. 2018)*.

Geluid

- Indien de geluidsnormen worden overschreden hanteert de gemeente Haarlem een hogere waarden beleid. Het project dient hieraan te voldoen. De 'Beleidsregels Hogere Waarden Wet Geluidhinder' zijn te vinden via gemeentebestuur.haarlem.nl.

* Gezien de voorgeschiedenis en de daaruit voortvloeiende afspraken over een programmering van 80 % sociale huur is de 40-40-20 eis voor nieuwbouw bij dit project niet van toepassing.

Duurzaamheids Randvoorwaarden en Doeleinden

Hieronder volgt een samenvatting van de richtlijn Duurzaam bouwen. De richtlijn 'Duurzaam Bouwen' is een samengesteld document van het huidige duurzaamheidsbeleid en vertaalt het Haarlemse duurzaamheidsbeleid naar specifieke uitgangspunten op het projectniveau. De uitgangspunten worden onderverdeeld in vijf verschillende duurzaamheidsthema's: energie en warmte, klimaatadaptatie, groen en Ecologie, circulariteit, mobiliteit. De uitgangspunten zijn door de wet of door gemeentelijk beleid verankerd (eisen). Deze worden hieronder als 'randvoorwaarden' benoemd. De uitgangspunten die een beleidsambitie inhouden (wensen) worden als 'doeleinden' benoemd.

Energie

Randvoorwaarden

- BENG: Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat alle aanvragen van omgevingsvergunningen per 1 jan 2020 moeten voldoen aan de eisen voor bijna energieneutrale gebouwen (BENG). Deze vervangt de energieprestatiecoëfficiënt (EPC).
- Aardgas vrij bouwen: Aardgasvrij bouwen wordt reeds als voorwaarde gesteld. Gemeente heeft de 'routekaart naar aardgasvrij 2040' vastgesteld. Het Rijk heeft per 1 juli 2018 de gaswet gewijzigd waardoor nieuwe gebouwen in principe geen gasaansluiting meer krijgen.

Doeleinde

- Warmtevoorziening via bodemwarmte: Om te voorzien in de benodigde warmtevraag wordt bij voorkeur gebruik gemaakt van een bodemwarmtevoorziening. Deze is efficiënt in gebruik van ruimte en elektriciteit en geniet daarom de voorkeur boven andere gasvrije warmteoplossingen. Indien in de omgeving al een warmtenet aanwezig is waar op kan worden aangesloten heeft dit de eerste voorkeur. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt dit gemotiveerd. Bodemwarmtevoorzieningen moeten passen binnen eventueel aanwezige (lokale) bodemenergieplannen. Indien een bodemwarmtevoorziening niet mogelijk is kan gebruik worden gemaakt van een andere vorm van omgevingswarmte.

Klimaatadaptatie

Randvoorwaarden

- Watertoets en watercompensatie: Het watersysteem wordt robuust ingericht met waterbergings- en afvoermogelijkheden conform de watertoets. Een ontwikkeling mag niet leiden tot verslechtering van de waterhuishouding of een versnelde toename van de af en aanvoer van water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden op naastgelegen percelen / gebieden en er wordt rekening gehouden met de gewenste stroombaan van het hemelwater. De watertoets is een wettelijke verplichting bij planvorming en moet uitwijzen of/hoeveel gecompenseerd dient te worden. (Richtlijn : 100% van het verlies wateroppervlak en 15% van de toename van verhard oppervlak.) De watertoets is geen toets achteraf, maar een proces waarmee de waterbeheerder vroegtijdig wordt betrokken bij het ontwerp.

Doeleinde

- Toekomstbestendig watersysteem: Haarlem moet zich voorbereiden op wateroverlast. Het extra hemelwater wordt zoveel bovengronds geborgen en afgevoerd naar open water. Bij nieuwbouw geven we als eis mee dat er een toekomstbestendig watersysteem wordt aangelegd met waterbergingscapaciteit. Dat houdt concreet in dat de ontwikkeling minimaal 70 mm water per m2 moet kunnen bergen op eigen terrein gedurende in een etmaal.

Groen en ecologie

Randvoorwaarde

- Natuurtoets en compensatiemaatregelen ecologie: Bij elke ruimtelijke ontwikkeling moet deze met een natuurtoets

beoordeeld worden op ecologische effecten. Een quickscan ecologie maakt standaard deel uit van de uit te voeren onderzoeken. Deze quickscan kan als basis dienen voor een mitigatie- of compensatieplan in het kader van een ontheffingsaanvraag. Het ontwerp houdt rekening met uitkomsten van de quickscan en wordt hierop aangepast en past, als behoud niet mogelijk is, compenserende maatregelen toe. De compenserende maatregelen worden genomen voor de aangetroffen (beschermde) soorten.

Doeleinde

- Natuurinclusief bouwen: Om een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier te maken, moet de natuur een volwaardige plaats krijgen bij het ontwerpen van nieuwbouw en (openbare) ruimte hier omheen. Behoud en aansluiten op de bestaande ecologische waarden is uitgangspunt. Indien behoud niet mogelijk is, dienen in het bouwproject compensatiemaatregelen te worden getroffen. Daarnaast liggen er grote kansen voorbeoordeling van natuur binnen bouwprojecten. De aandacht voor biodiversiteit kan vertaald worden in natuurinclusief bouwen, zoals groene daken en gevels, voorzieningen voor insecten, nestgelegenheid, vleermuisverblijven en vogelvides. Het zijn kleine investeringen bij de bouw, maar van levensbelang voor soorten in de stad.

Circulair

Randvoorwaarde

- Voor nieuwbouw dienen de waardes gehanteerd te worden conform bouwbesluit 2018. De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG)4 geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. De MPG is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning verplicht.

Doeleinde

- verbeterde Milieu Prestatie Gebouwen: Het beoogde maximum van MPG 1,0 is in de meeste gevallen eenvoudig te behalen, blijkt uit onderzoeken. Het verhogen van de ambitie ten aanzien van de MPG is een concrete maatregel die bijdraagt bij aan deze doelstelling. Dat betekent dat waar mogelijk een lagere MPGNorm wordt voorgeschreven (hoe lager de norm, hoe beter de prestatie).
- Registratie materialen: Bestaande stad is de grondstoffenmijn van de toekomst. De gemeente geeft zelf het goede voorbeeld door circulair in te kopen en door in ontwikkelzones te experimenteren met circulaire economie. Het opstellen van een materialenpaspoort en de registratie daarvan in het Madaster 7, of vergelijkbaar registratiesysteem, draagt daar aan bij. Het betreft een relatief makkelijk uitvoerbare maatregel (Quick-win) omdat het in de ontwerpfase wordt toegepast en geen uitvoeringskosten betreft.
- Afvalinzameling integreren in ontwerp: Bij nieuwbouw wordt vaak onvoldoende rekening gehouden met de integratie van voorzieningen voor de (gescheiden) inzameling van afval en grondstofstromen. De voorzieningen voor (gescheiden) inzameling van afval dienen bij de oplevering van nieuwbouwlocaties al op orde moeten zijn, zodat geen noodoplossingen worden ingezet. Daarom dienen voorzieningen zoals ondergrondse en inpandige containers in een vroege fase van het ontwerp geïntegreerd te worden.
- Toekomstbestendig ontwerpen: Gebouwen worden zo efficiënt mogelijk ontworpen qua kosten, materiaal en ruimte. Dat is op zich een duurzaam uitgangspunt. Het risico is echter dat daardoor het ontwerp weinig flexibiliteit biedt voor functionele verandering op termijn. Een te lage verdiepingshoogte bij een woning kan het ongeschikt maken voor de transformatie naar een bedrijfsfunctie, waardoor juist weer hoge kosten en materiaalverspilling ontstaat bij een herbesteding of woningaanpassing. Gevraagd wordt om daar rekening mee te houden in het ontwerp. Denk aan een hoge plint (minimaal 4m.), extra dragend vermogen, flexibel indeelbare plattegronden, overdimensioneren draagstructuur etc. De woonvisie vraagt aandacht voor flexibiliteit en duurzaamheid.

Mobiliteit

Randvoorwaarde

- Stimuleren fietsers en voetgangers: Voor iedere nieuwe woning schrijft het Bouwbesluit 2012 voor om een eigen berging voor het stallen van fietsen en scootmobielen met een minimale oppervlakte te realiseren. Op grond van de gelijkwaardigheidsbepaling mag er op een andere manier aan worden voldaan dan is aangegeven. De “Beleidsregel bergingen nieuwe woongebouwen Haarlem 2018” geeft voorwaarden aan. Tevens wordt er bij woongebouwen rekening gehouden met levensloopbestendigheid (d.m.v. stalling voor scootmobielen).”

Doeleinden

- Stimuleren fiets en voetgangers door de openbare ruimte: Mobiliteit begint al bij de deur van de woning. Belangrijke uitgangspunten voor het ontwerpen zijn dat de voetganger en de fietser een prominentere rol krijgen binnen de stad. De fiets wordt zelfs het belangrijkste vervoermiddel binnen de stad (denk aan comfort, routes, parkeren). Het aantal autoritten moet gereduceerd worden en het is de bedoeling dat er minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte komen. Ook bij (ver)bouwprojecten moet dit principe leidend zijn. Bijvoorbeeld met een aantrekkelijke looproute naar de dichtstbijzijnde HOV-halte of NS-station, autoparkeren op afstand en voldoende en comfortabele fietsenbergingen of -stallingen die gemakkelijker bereikbaar zijn dan de parkeerplaatsen voor auto's.
- Duurzaam mobiliteitsplan :Haarlem zet in op een mobiliteitstransitie. Binnen de ‘beleidsregels parkeernormen’ is het mogelijk om gebruik te maken van een mobiliteitsplan. Het uitwerken van een locatie specifiek mobiliteitsplan is een goede methode om bij te dragen aan de duurzame mobiliteitstransitie én te voorzien in voldoende ruimte voor parkeren. Het mobiliteitsplan wordt opgesteld door de initiatiefnemer en kan elementen bevatten over bijvoorbeeld deelauto's, goede fietsontsluiting i.c.m. nabijheid en OV etc.
- Fietsparkeren in ontwerp :De fiets speelt een belangrijke rol in de gewenste duurzame mobiliteitstransitie. Fietsparkeren is daarom een van de speerpunten van het college. In het ontwerp moet er aandacht zijn voor het fietsparkeren voor bewoners, maar ook voor bezoekers. Slimme locaties, goed bereikbaar en zeer comfortabel waardoor gebruikers verleid worden de fiets te verkiezen boven de auto. Het fietsparkeren neemt minder ruimte in dan autoparkeren, maar het ruimtebeslag is niet nihil. Bovendien komen er steeds meer soorten fietsen (bakfietsen, elektrische fietsen). Een goede integratie van (voldoende) fietsparkeren in het ontwerp moet als doel hebben de ruimtelijke kwaliteit vergroten én om het gebruik van de fiets te stimuleren.
- Smart Mobility in ontwikkelzones: De coalitie streeft er naar tot 2025 10.000 woningen te realiseren, grotendeels in ontwikkelzones. Dit worden duurzame toekomstwijken, waarbij op het gebied van mobiliteitsconcepten geëxperimenteerd wordt en met zo efficiënt mogelijke ruimtebehoefte wordt gebouwd. Binnen een experiment is veel mogelijk, maar we moeten voorkomen dat het leidt tot overlast van omliggende wijken. Initiatiefnemers worden uitgedaagd om te komen met een passend experiment voor een mobiliteitsconcept, waarbij ze ook oog hebben voor de bestaande omgeving.
- Laadpunten auto: Als onderdeel van de energiestransitie wordt elektrisch rijden gestimuleerd door het vergroten van de laadinfrastructuur (laadvoorzieningen). Bouwontwikkelingen moeten voldoende laadvoorzieningen realiseren. Het CROW heeft hiervoor een richtlijn opgesteld, dit kan als basis gebruikt worden



Bijlage 2 Bezonningsstudie

Haarlem Stephensonstraat

BEZONNINGSTUDIE gebundeld

01-06-2022

Rijnbouw

H[★][★][★][★]RLEM

HOORNE
vastgoed

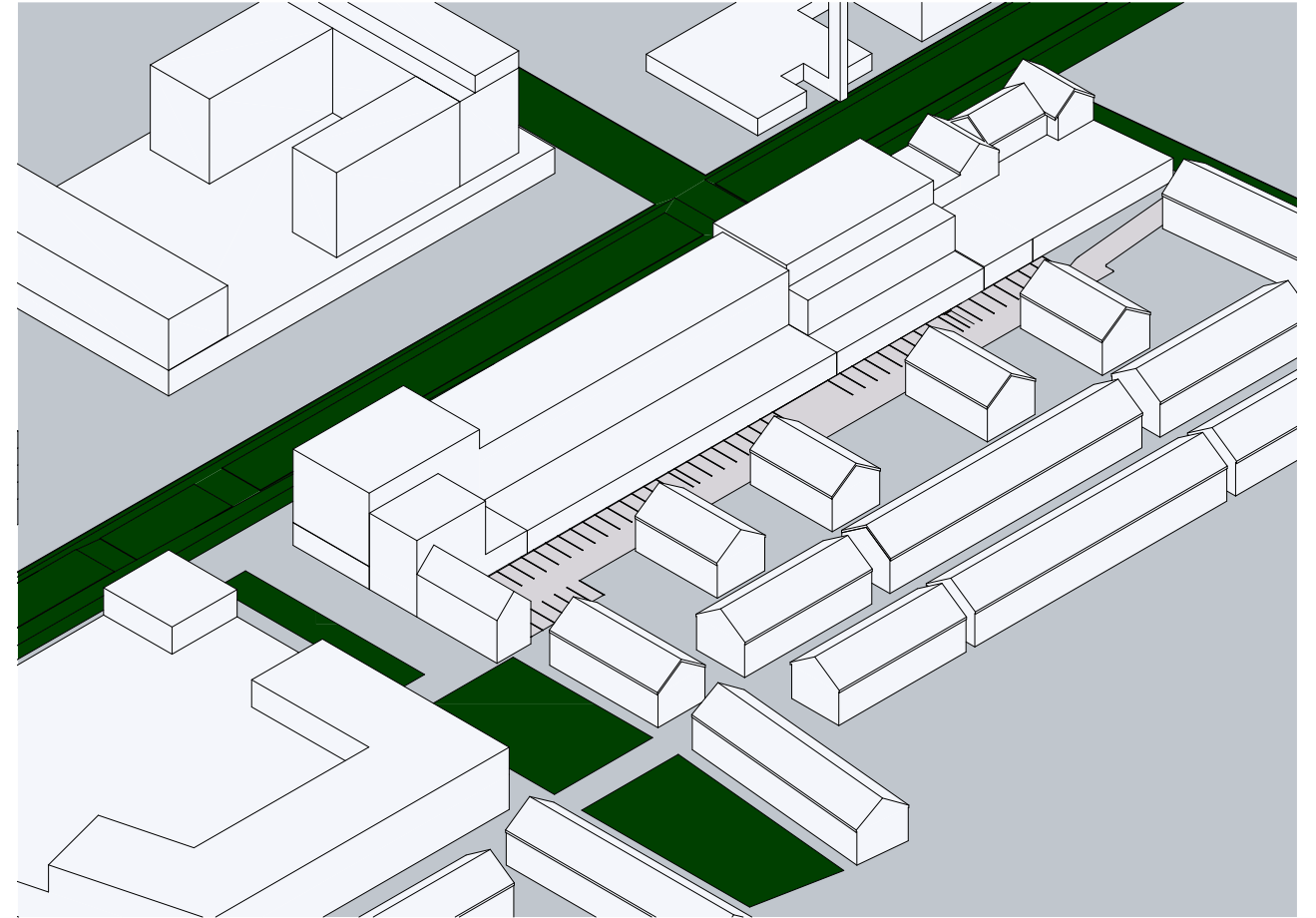
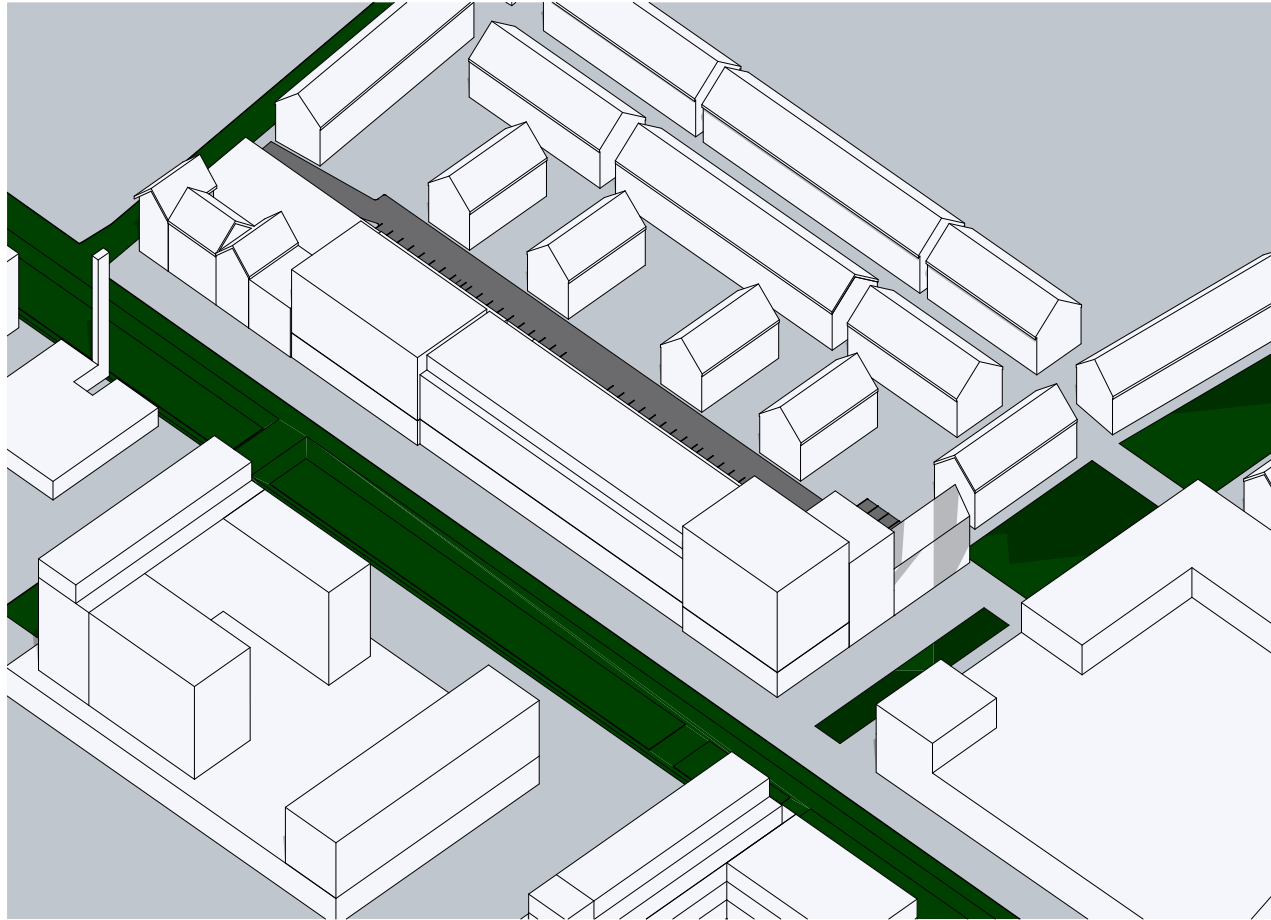
Context - voorzijde



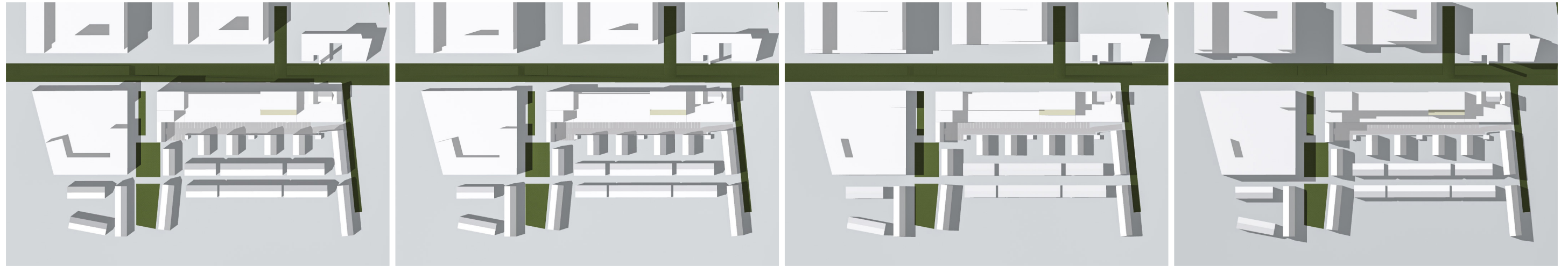
Context - achterzijde



visualisatie bouwmassa



zonstudie - 21 maart / september

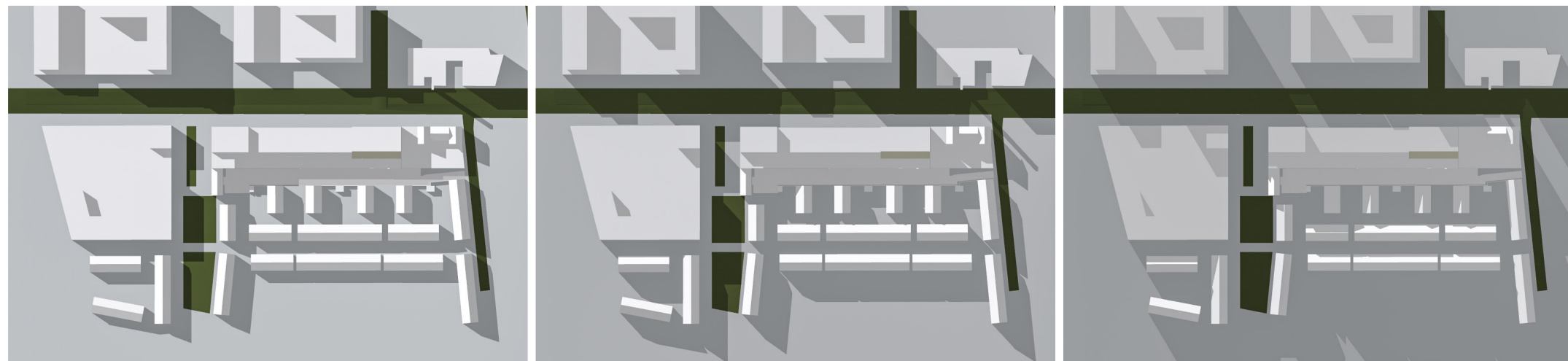


12.00

13.00

14.00

15.00

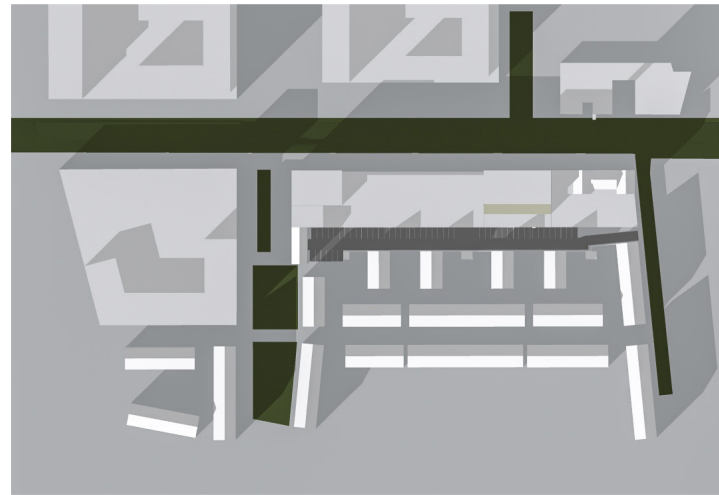


16.00

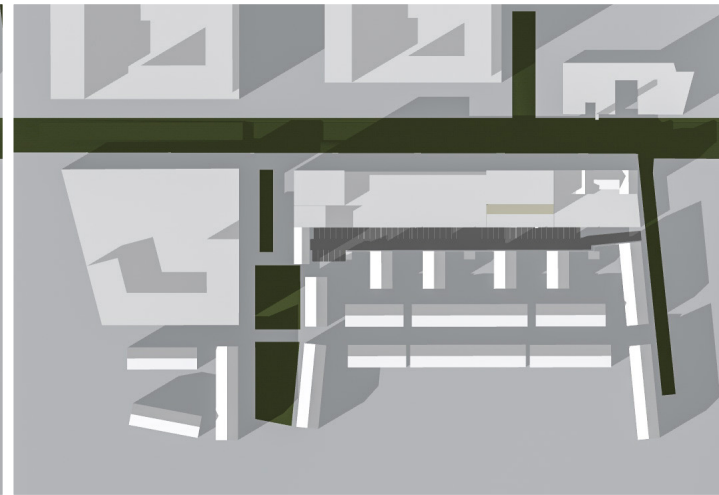
17.00

18.00

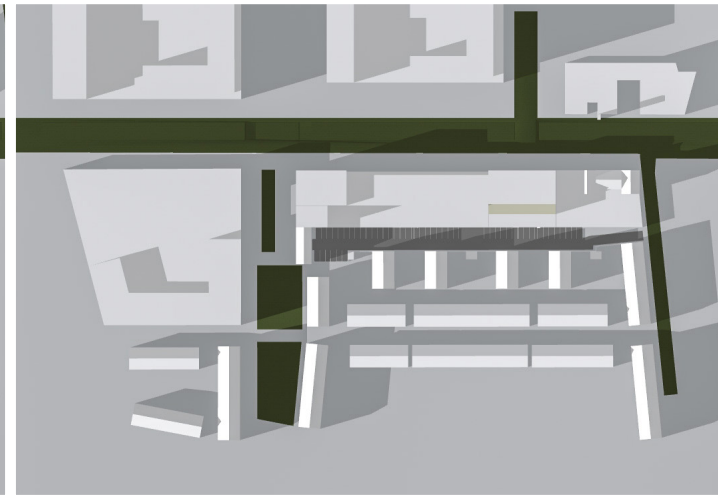
zonstudie - 21 december



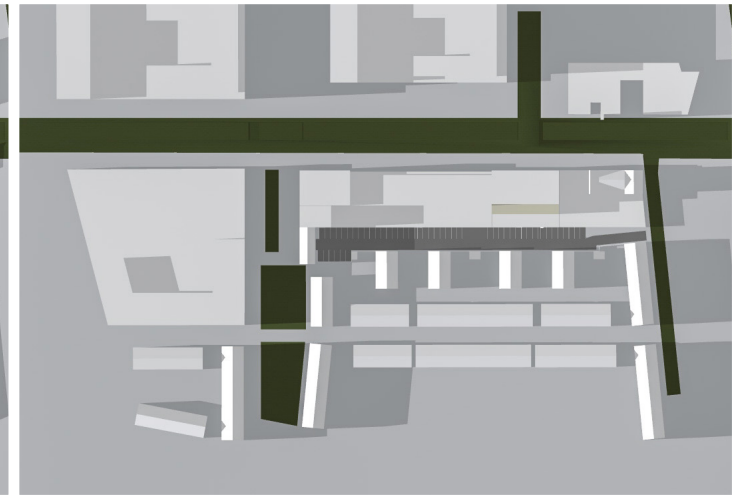
11.00



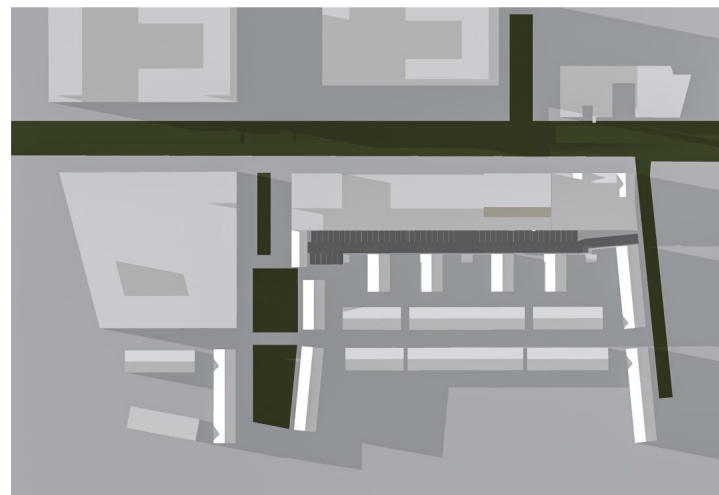
12.00



13.00



14.00



15.00

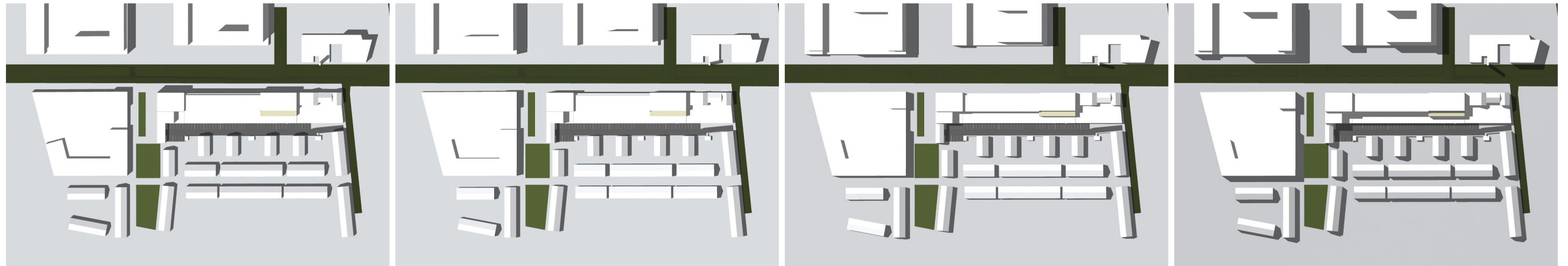


16.00



17.00

zonstudie - 21 juni

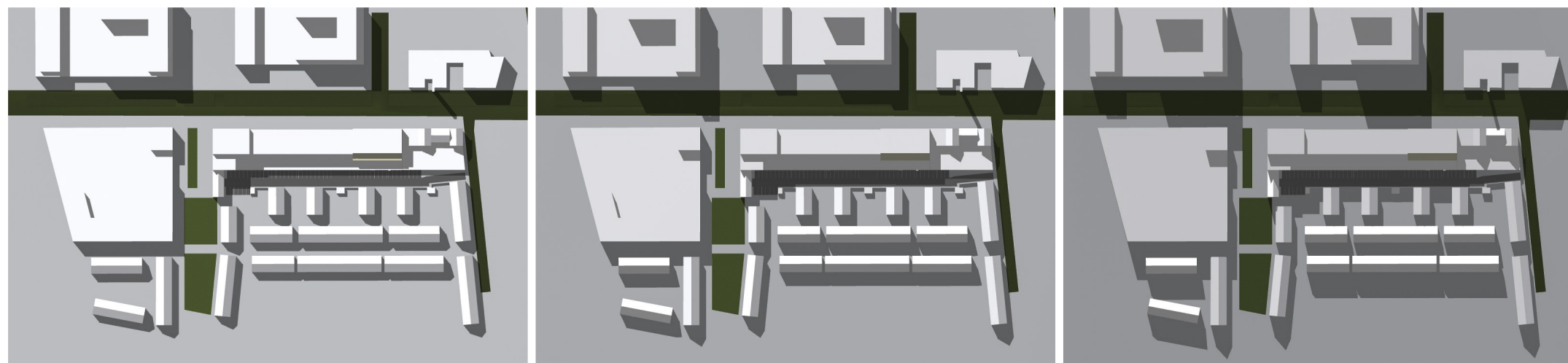


12.00

13.00

14.00

15.00



16.00

17.00

18.00

Runabout

**Bijlage 3
Haarlem**

Ladderonderzoek Stephensonstraat



Ladderonderzoek

Stephensonstraat 36-48, Haarlem

projectnummer 0476213.100
definitief
12 juli 2022

Ladderonderzoek

Stephensonstraat 36-48, Haarlem

projectnummer 0476213.100

revisie 00

02 Mei 2022

Auteurs

D. Erdsieck

Opdrachtgever

Hoorne Vastgoed B.V.

Loet 2

1911 BR UITGEEST

Gecontroleerd:

T. Elsmann

datum

12 juli 2022

beschrijving

definitief

vrijgave

I. Duursma

Inhoudsopgave

	Blz.	
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Bouwprogramma: 96 woningen en 1800m ² commerciële ruimte	2
1.3	Ladder voor duurzame verstedelijking	2
2	Woningbouwprogramma	3
2.1	Onderzoeksgebied: Haarlem	3
2.2	Kwantitatieve behoefte: behoefte aan 2.080 woningen in Haarlem tot 2032	4
2.3	Kwalitatieve behoefte: voldoende sociale en betaalbare woningen	5
3	Commercieel programma	6
4	Conclusie	7

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Horne Vastgoed B.V. is voornemens om de bestaande bebouwing aan de Stephensonstraat 38-46 te Haarlem te gaan herontwikkelen. Het plangebied ligt ten Zuidwesten van de binnenstad van Haarlem en heeft een omvang van 2.772 m². Horne Vastgoed B.V. is voornemens om de bestaande bebouwing te slopen. In figuur 1 is het plangebied weergegeven.



Figuur 1. Aanduiding plangebied (bron: Kadastralekaart.nl, bewerking: Antea Group)

Het plangebied valt onder het bestemmingsplan Pijlslaan e.o., onherroepelijk vastgesteld door de gemeente Haarlem op 29 oktober 2015 (zie figuur 2). Binnen de kaders van dit bestemmingsplan is de beoogde ontwikkeling niet mogelijk, daarom zal er een nieuw (postzegel)bestemmingsplan moeten worden opgesteld die de beoogde ontwikkeling wel mogelijk maakt.



Figuur 2. Uitsnede bestemmingsplan "Pijlslaan e.o." (bron: ruimtelijkeplannen.nl, bewerking: Antea Group)

1.2 Bouwprogramma: 96 woningen en 1800m² commerciële ruimte

Het project bestaat uit een gediversifieerd bouwprogramma. Waarin de volgende bestemmingen zijn opgenomen: woningen en commerciële functies. Het nieuwe beoogde programma bestaat uit de volgende uitgangspunten:

- 68 sociale huurwoningen van gemiddeld 50 m2 GBO;
- 28 vrije sectorwoningen;
- circa 1.800 m2 BVO commerciële ruimte;
- een ondergrondse parkeergarage.

1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu van het Rijk en per eind 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening. Overheden moeten op grond van het Bro alle nieuwe stedelijke ontwikkelingen motiveren aan de hand van de Ladder. Sinds 1 juli 2017 is de Laddersystematiek in het Besluit ruimtelijk ordening (Bro) gewijzigd. De Ladder is verankerd in artikel 3.1.6. lid 2 Bro en luidt als volgt:

‘De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien’.

Op grond van artikel 1.1.1 lid 1 onder h van het Bro wordt onder ‘bestaand stedelijk gebied’ verstaan:

“bestaand stedenbouwkundig samenspel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij horende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur”.

We concluderen dat het hier om bestaand stedelijk gebied gaat, aangezien er sprake is van ontwikkeling van stedelijke functies binnen een stedelijk gebied. De huidige en gewenste bestemmingen worden gekenmerkt als stedelijk. De beoogde locatie heeft al een stedelijke functie in het bestemmingsplan.

Is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (NSO), dan is een plan Ladderplichtig. Een stedelijke ontwikkeling wordt in artikel 1.1.1 Bro gedefinieerd als een:

‘Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijk voorzieningen’.

De Ladder is alleen van toepassing op een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarvan is in beginsel sprake als het nieuwe bestemmingsplan meer bebouwing mogelijk maakt, of dat er een functiewijziging van zodanige aard en omvang plaats vindt dat om die reden sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang van een nieuwe stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt

bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Het gaat hierbij zowel om fysiek ruimtebeslag als de wijziging of toevoeging van functies.

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling intensiveert het bestaande ruimtegebruik en breidt het ruimtebeslag uit en is daarmee 'ladderplichtig'.

2 Woningbouwprogramma

2.1 Onderzoeksgebied: Haarlem

Het onderzoeksgebied van de 'ladder' wordt gebaseerd op de verhuisstromen van, naar en binnen Haarlem. In de periode 2016-2020 vonden iets minder dan 35% van alle verhuisbewegingen plaats binnen de gemeente Haarlem (zie tabel 1). Dit is onder het landelijke gemiddelde van 40%¹. De rest van de verhuisbewegingen bestaan uit gevestigde personen en vertrokken personen uit andere gemeenten. Het aantal gevestigde personen lag in de periode 2016-2020 iets lager dan het aantal vertrokken personen. Dit wijst erop dat er meer mensen uit Haarlem vertrekken dan dat zich er in de gemeente vestigen.

Type verhuizing	Aantal bewegingen	Percentage
Binnen Haarlem	45.233	34,1%
Gevestigde personen	43.140	32,5%
Vertrokken personen	44.235	33,4%
Totaal	132.608	100%

Tabel 1. Verhuizingen in aantal en percentage naar type verhuizing Haarlem 2016-2020 (bron: CBS, 2022)

In tabel 2 zijn de verhuisbewegingen van en naar Haarlem in de periode 2016-2020 weergegeven. Veruit de meeste verhuisbewegingen (ongeveer de helft) vonden plaats binnen de gemeente Haarlem zelf. Daarnaast zijn er verhuisbewegingen met direct omliggende gemeenten zoals Amsterdam, Velsen en Haarlemmermeer. Het migratiesaldo tussen Velsen en Haarlemmermeer is beperkt. Ten aanzien van Amsterdam is echter sprake van een aanzienlijk positief migratiesaldo. De geringe hoeveelheid regionale verhuisbewegingen wijst er op dat de woningmarkt van Haarlem hoofdzakelijk een lokale woningmarkt betreft. Om deze reden wordt het onderzoeksgebied afgebakend tot Haarlem.

#	Herkomstgemeenten	Aantal	%	#	Bestemmingsgemeenten	Aantal	%
1	Haarlem	45.233	51,19%	1	Haarlem	45.233	50,56%
2	Amsterdam	5686	6,43%	2	Amsterdam	13460	15,04%
3	Velsen	5214	5,90%	3	Haarlemmeer	3627	4,05%
4	Haarlemmermeer	4325	4,89%	4	Velsen	2900	3,24%
5	Heemstede	3209	3,63%	5	Heemstede	2303	2,57%
6	Bloemendaal	3096	3,50%	6	Bloemendaal	1962	2,19%
7	Zandvoort	1265	1,43%	7	Zandvoort	989	1,11%
8	Beverwijk	1137	1,29%	8	Amstelveen	801	0,90%
9	s-Gravenhage	870	0,98%	9	s-Gravenhage	791	0,88%

¹ In 2020 waren er een totaal van 2.633.315 verhuizingen waarvan 1.046.529 binnen gemeenten (bron: CBS, 2021)

10	Utrecht	797	0,90%	10	Zaanstad	693	0,77%
	Totaal	88.363	100%		Totaal	89.468	100%

Tabel 2. Verhuisbewegingen van en naar Haarlem in 2016-2020 (herkomstgemeenten betreft verhuizingen uit Haarlem; Bestemmingsgemeenten betreft verhuizingen naar Haarlem) (bron: CBS, 2021)

2.2 Kwantitatieve behoefte: behoefte aan 2.080 woningen in Haarlem tot 2032

In dit onderzoek gaan we uit van een regulier bestemmingsplan, waardoor een periode van 10 jaar wordt gehanteerd (2022 tot 2032). De woningbehoefte wordt berekend door de woningbouwopgave (vraag) te verminderen met de planvoorraad (toekomstig aanbod).

Bevolkingsprognose: huishoudensgroei van 8.731 in Haarlem

In tabel 3 is de prognose van het aantal inwoners en huishoudens in Haarlem weergegeven. Het inwonertal van de gemeente Haarlem zal naar verwachting tot 2032 toenemen tot 177.948 (8,62%). Ook het aantal huishoudens zal in Haarlem naar verwachting blijven oplopen. Door huishoudensverdunding neemt het aandeel huishoudens relatief sneller toe. In Haarlem gaat het om een toename van 8.731 huishoudens (11,04%) tot 2032. Deze verwachte groei in huishoudens is een goede voorspeller voor de toekomstige woningvraag in het onderzoeksgebied, daar het aantal huishoudens zich min of meer direct vertaalt naar de vraag naar woningen.

Haarlem		
	Bevolking	Huishoudens
2022	163.828	79.105
2031	177.948	87.836
Toename	14.120	8.731
Toename %	8,62%	11,04%

Tabel 3. Prognose inwoners en huishoudens gemeente Haarlem (bron: Primos, 2021)

Woningvraag: 7.860 woningen in Haarlem

In de ruimtelijke verkenning van RIGO 'Raming woningbehoefte Zuid-Kennemerland / IJmond' d.d. 28 september 2020 wordt uitgegaan van een behoefte van circa 8.200 woningen van 2019 tot 2030 en een behoefte van circa 13.000 woningen van 2019 tot 2040 in Haarlem. Uitgaande van een evenredige verdeling betreft de woningbouwopgave in Haarlem tussen 2022-2032 in totaal 7.860 woningen.

Planvoorraad: harde plancapaciteit van 2.480 woningen in Haarlem

In tabel 4 is de huidige plancapaciteit in de gemeente Haarlem tot en met 2039 weergegeven. De actuele plancapaciteit is gebaseerd op de Monitor plancapaciteit van de provincie Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam. Voor de ladderonderbouw is alleen de harde planvoorraad relevant. Dit zijn plannen die al planologisch zijn vastgesteld. In Haarlem bedraagt de totale harde plancapaciteit 2.480.

Type plancapaciteit	Aantal woningen	Percentage
Harde plancapaciteit	2.480	14,0%
Zachte plancapaciteit	15.279	86,0%
Totale plancapaciteit	17.759	100%

Tabel 4: Plancapaciteit naar type in de gemeente Haarlem (bron: Monitor plancapaciteit Noord-Holland en Metropoolregio Amsterdam, 2022)

Resterende woningbehoefte van 5.380 woningen in Haarlem tot 2032

Als de geprognostiseerde woningvraag in 2032 vergeleken wordt met de harde planvoorraad dan volgt hieruit nog een resterende behoefte van 5.380 woningen om in de woningbehoefte van Haarlem te voorzien (zie Tabel 5). De ontwikkeling van 96 woningen voorziet daarmee in de kwantitatieve woningbehoefte van gemeente Haarlem.

Type	Aantal woningen
Woningvraag	7.860
Harde plancapaciteit	2.480
Resterende woningbehoefte	5.380

Tabel 5: Resterende woningbehoefte in gemeente Haarlem 2022 tot 2032

2.3 Kwalitatieve behoefte: voldoende sociale en betaalbare woningen

In de woonvisie van de gemeente Haarlem 'Samen Doorbouwen aan een Duurzaam (t)huis 2021-2025' wordt een kader gesteld voor de realisatie van sociale -en middeldure huurwoningen. Voor nieuwe initiatieven en projecten (met meer dan 29 woningen) geldt het streefwoningbouwprogramma van 40% sociale huur, 40% middeldure (koop en huur) en 20% overige woningen.

De gemeenteraad van Haarlem heeft 8 ontwikkelzones aangewezen, waarin onder andere plaats is voor extra woningbouw. Het projectgebied valt in de zogeheten ontwikkelzone Zuid-West. In deze zone beoogt de gemeente extra sociale huurwoningen toe te voegen. De gemeenteraad heeft in de vastgestelde ontwikkelvisie 'Visie Ontwikkelzone Zuid-West (OZZW)' bepaald dat ruimte is voor circa 2.000 nieuw te bouwen woningen en dat nieuwe woonprojecten dienen te bestaan uit 50% uit sociale huurwoningen met de restende 50% vrij te bepalen.

In tabel 6 is de samenstelling van de huidige woningvoorraad naar type in Haarlem weergegeven. In de gemeente Haarlem is een evenredige verdeling tussen eengezinswoningen en meergezinswoningen. Daarnaast wordt de woningvoorraad in gemeente Haarlem vooral getypeerd door een relatief groot aandeel koopwoningen (52,6%) (zie tabel 7). Dat is desondanks onder het gemiddelde landelijke aandeel van 57,1%. In tabel 8 is de samenstelling van huishoudens in Haarlem van 2021 weergegeven. Opvallend is dat Haarlem een grote hoeveelheid van alleenstaande huishoudens heeft (43,5%) ruim boven het landelijke gemiddelde van 38,5%.

	Eengezinswoningen	Meergezinswoningen
Haarlem	49,9%	50,1%

Tabel 6. Woningvoorraad naar type in Haarlem 2021 (bron: CBS, 2022)

	Koopwoning	Huur woningcorporatie	Huur vrije sector
Haarlem	52,6%	30,0%	17,4%

Tabel 7. Woningvoorraad naar eigendom in Haarlem 2021 (bron: CBS, 2022)

	Alleenstaand	Paren (met kinderen)	Paren (zonder kinderen)
--	--------------	----------------------	-------------------------

Haarlem	43,5%	24,7%	31,7%
---------	-------	-------	-------

Tabel 8. Samestelling huishoudens in Haarlem 2021 (bron: CBS, 2022)

Het beoogde bouwprogramma voorziet in 96 woningen, waarvan 70% in het sociale segment. Deze grote hoeveelheid appartementen in het sociale en betaalbare segment sluit aan bij de ambitie van de gemeente Haarlem om meer dan 50% sociale huurwoningen te realiseren in de Ontwikkelzone Zuid-West. Voorliggende ontwikkeling voorziet tevens in een programma dat goed aansluit bij de grote hoeveelheid alleenstaande huishoudens in Haarlem.

3 Commercieel programma

In de toelichting van het vigerende bestemmingsplan Pijlslaan e.o., (onherroepelijk vastgesteld door de gemeente Haarlem op 29 oktober 2015) valt het plangebied momenteel onder de bestemming 'Bedrijf'. Conform bestemmingsomschrijving van artikel 3.1 van de toelichting zijn de volgende voor 'Bedrijf' aangewezen gronden mogelijk:

- a. bedrijven zoals genoemd in de bij deze regels behorende zoneringslijst tot en met categorie b, tenzij op de verbeelding tot en met categorie c staat aangegeven;
- b. alsmede een verkooppunt voor motorbrandstoffen uitgezonderd LPG, met aan de hoofdfunctie ondergeschikte en daarmee verbonden detailhandel uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen';
- c. uitsluitend een garagebedrijf indien ter plaatse de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - garagebedrijf' is opgenomen;
- d. alsmede perifere detailhandel ter plaatse van de 'aanduiding detailhandel- perifeer';
- e. alsmede wonen ter plaatse van de aanduiding 'wonen' op de eerste verdieping;
- f. alsmede bedrijfswoning ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning';
- g. alsmede nutsvoorziening ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening';
- h. bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, wegen en paden, tuinen, erven en terreinen, (ondergrondse) parkeervoorzieningen, warmte-koudeopslag, warmte-koudetransport.

Voorzieningen versterken de sociale cohesie in de wijk en zorgen voor een unieke, duurzame, levendige en leefbare stadsbuurt voor iedereen. Om langer zelfstandig in de eigen leefomgeving te kunnen blijven wonen en om de leefbaarheid van het gebied te stimuleren, wordt de nabijheid van de juiste voorzieningen steeds belangrijker. In de omgevingsvisie van Ontwikkelzone Zuid-West is een functiebeschrijving gegeven van de locatie. Binnen de ontwikkelzone wordt beoogd een 'Stad in balans met voldoende voorzieningen' te realiseren. Hierbij dient bij de ontwikkeling van de zone niet alleen te worden gefocust op woningbouw. In de ontwikkelvisie wordt rekening gehouden dat op de begane grond van veel nieuwe bebouwing nieuwe stedelijke functies komen. Naast bedrijvigheid/kantoren, kunnen dit ook sociaal-maatschappelijke functies én andere commerciële functies zijn. Uit de voorzieningenstudie blijkt dat voldoende behoefte aan gebouwde voorzieningen, commerciële én sociaal-maatschappelijke is in de omgeving.

Het huidige commerciële gebruik bestaat uit de volgende functies:

- ca. 80% kantoorruimte, en;
- ca. 20% kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid

Conform het Stedenbouwkundig Programma van Eisen van de Gemeente Haarlem biedt de locatie Stephensonstraat 38-46 ruimte voor ca. 8400 m² BVO waarvan 2000 m² kan worden gebruikt voor commerciële/maatschappelijke ruimte.

Het nieuwe beoogde commerciële programma kan bestaan uit kleinschalige (gemaks-)winkels, kinderopvangcentra en horeca.

4 Conclusie

Om de herontwikkeling van de Stephensonstraat 38-46 te Haarlem mogelijk te maken is de ladder voor duurzame verstedelijking onderbouwd.

- Onderhavig bestemmingsplan maakt de toevoeging van 96 woningen mogelijk. Uit jurisprudentie blijkt dat er vanaf 12 woningen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling die getoetst moet worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Voorliggend bestemmingsplan intensificeert het bestaande ruimtegebruik en breidt het ruimtebeslag uit en is daarmee 'ladderplichtig'.
- De geringe hoeveelheid regionale verhuisbewegingen wijst erop dat de woningmarkt van Haarlem te typeren is als een hoofdzakelijk lokale woningmarkt. Om deze reden is het onderzoeksgebied afgebakend tot de gemeente Haarlem.
- Tussen 2022-2032 stijgt het aantal huishoudens met 8.731 woningen in de gemeente Haarlem.
- Op basis van de RIGO 'Raming woningbehoefte Zuid-Kennemerland / IJmond' is de woningbehoefte tussen 2022-2032 vastgesteld op 7.860 woningen.
- In Haarlem zijn er voor 2.480 woningen aan toekomstige harde bouwplannen.
- Als de vraag afgezet wordt tegen de harde plancapaciteit dan blijkt er in het onderzoeksgebied nog een behoefte aan 5.380 woningen tot 2032. Er is dus een kwantitatieve behoefte naar woningen in Haarlem.
- Uit de Visie Ontwikkelzone Zuid-West volgt dat de gemeente Haarlem streeft naar 50% sociale huurwoningen te realiseren in de Ontwikkelzone Zuid-West.
- De beoogde ontwikkeling voorziet in een diverse woningbouwprogramma bestaande uit 96 woningen, hiervan zijn 70% in het sociale segment. De beoogde ontwikkeling voorziet daarmee ook in een kwalitatieve behoefte.
- Gezien de sterke woningbehoefte in de gemeente Haarlem is er geen aanleiding om leegstand te verwachten als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

Ten aanzien van het commerciële programma dient te worden getoetst in het kader van 'goede ruimtelijke ordening'. Het beoogde commerciële programma past binnen het kader van het vigerende bestemmingsplan, de visie van de Ontwikkelzone Zuid-West en het beschikbare kader van 2000 m² voor commerciële/maatschappelijke ruimte.

De herontwikkeling van de Stephensonstraat 38-46 te Haarlem voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

E. anthony.vandongen@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2022

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Bijlage 4 Akoestisch onderzoek wegverkeer- en spoorweglawaai



Akoestisch onderzoek
Wegverkeer- en spoorweglawaai

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0476213.100
revisie 01
24 juni 2022

Akoestisch onderzoek

Wegverkeer- en spoorweglawaai

projectnummer 0476213.100

revisie 01

24 juni 2022

Auteurs

R. Wieringa

Opdrachtgever

Remise Ontwikkeling B.V.

Loet 2

1911 BR Uitgeest

Gecontroleerd

M.J. Reinders

datum

24 juni 2022

beschrijving

vrijgave

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Juridisch kader	6
2.1	Wet geluidhinder - spoorweglawaaï	6
2.2	Wet geluidhinder - wegverkeerslawaaï	6
2.2.1	Algemeen	6
2.2.2	Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder	8
2.2.3	30 km/uur zone	8
2.3	Cumulatie	8
2.4	Gemeentelijk geluidbeleid	8
2.5	Toetsingskader plansituatie	10
3.	Uitgangspunten	12
3.1	Rekenmethode	12
4.	Resultaten	14
4.1	Resultaten en toetsing railverkeer	14
4.2	Resultaten en toetsing wegverkeerslawaaï	14
4.2.1	Resultaten Leidsevaart	14
4.2.2	Resultaten Stephensonstraat	14
4.2.3	Resultaten Pijlslaan	14
4.2.4	Resultaten Westelijke Randweg N208	14
4.2.5	Resultaten 30 km/uur wegen	15
4.3	Cumulatie	15
4.4	Maatregelen	15
4.4.1	Bronmaatregelen	15
4.4.2	Overdrachtsmaatregelen	16
4.4.3	Ontvangersmaatregelen	16
4.5	Toepassing gemeentelijk geluidbeleid vaststellen hogere waarde	16
4.5.1	Situering	16
4.5.2	Geluidluwe zijde	16
4.5.3	Woningindelingseisen	17
4.6	Voorstel aanvraag hogere grenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder	18
5.	Bedrijven en milieuzonering	19
5.1	Toetsingskader	19
5.2	Beoordeling	19
5.3	Geluid	20
6.	Samenvatting en conclusie	23
6.1	Resultaten spoorwegen	23
6.2	Resultaten gezoneerde wegen	23
6.3	Resultaten 30 km/uur wegen	23
6.4	Bedrijven en milieuzonering	23
6.5	Hogere waarden	24

1. Inleiding

Hoorne Vastgoed B.V. is voornemens om de bestaande bebouwing op haar perceel (zie afbeelding 1.1) aan de Stephensonstraat 38-46 te Haarlem te slopen en de locatie te herontwikkelen. Voor deze beoogde herontwikkeling zal een ruimtelijke procedure doorlopen moeten worden, te weten het opstellen van een nieuw (postzegel)bestemmingsplan.

Het plangebied ligt ten Zuidwesten van de binnenstad van Haarlem en is 2.772 m² groot. Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de Stephensonstraat, aan de noordzijde door v.d. Bos Accu's en aan de oostzijde grenst het plangebied aan de Haltestraat. Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan de parkeerplaats die naast de Vomar supermarkt ligt. Het plangebied valt onder het bestemmingsplan Pijlslaan e.o., onherroepelijk vastgesteld door de gemeente Haarlem op 29 oktober 2015. Binnen de kaders van dit bestemmingsplan is de beoogde ontwikkeling niet mogelijk, daarom zal er een nieuw (postzegel)bestemmingsplan moeten worden opgesteld die de beoogde ontwikkeling wel mogelijk maakt.

Het plangebied ligt binnen de zonerings van de spoorweg Haarlem-Leiden, de Westelijke Randweg, De Pijlslaan, de Stephensonstraat, en de Leidsevaart. Derhalve dient een onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder uitgevoerd te worden.



Afbeelding 1.1 Plangebied

Het doel van het onderzoek is om inzicht te geven in de geluidbelasting op de nieuw te bouwen woningen vanwege de omliggende wegen en spoorwegen. Daarna wordt, aan de hand van de uitkomsten van dit onderzoek, bepaald of wordt voldaan aan de grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder.

Het verloop van het onderzoek, de resultaten en hieruit te trekken conclusies zijn verwerkt in onderliggend rapport. Het rapport is als volgt opgebouwd.

datum 24 juni 2022
projectnummer 0476213.100
betreft Akoestisch onderzoek



In hoofdstuk 2 is het juridisch kader beschreven. De onderzoeksopzet en de uitgangspunten voor de berekeningen, waaronder de verkeersgegevens, zijn weergegeven in hoofdstuk 3. De resultaten van de geluidberekeningen en toetsing zijn opgenomen in hoofdstuk 4. Het plan wordt beschouwd in het kader van de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' in hoofdstuk 5. De rapportage wordt afgesloten met een samenvatting en conclusie in hoofdstuk 6.

2. Juridisch kader

2.1 Wet geluidhinder - spoorweglawaai

In artikel 105 van de Wet geluidhinder (Wgh) wordt het Besluit geluidhinder (Bg) van toepassing verklaard. Het besluit is alleen van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van een spoorweg. De breedte van de geluidzone langs het spoor wordt geregeld in artikel 1.4 Bg en is vastgelegd in een door ministeriële regeling vast te stellen kaart.

Binnen de zone van een spoorweg dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt de L_{den} -waarde in dB bepaald.

De L_{den} -waarde is het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende drie waarden:

- het geluidniveau in de dagperiode (tussen 7.00 en 19.00 uur);
- het geluidniveau in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur) + 5 dB;
- het geluidniveau in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur) + 10 dB.

De berekende geluidbelasting dient getoetst te worden aan de grenswaarden van het Besluit geluidhinder. Indien de (voorkeurs)grenswaarde wordt overschreden, dient beoordeeld te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn en/of er een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders.

In artikel 4.9 en volgende van het Besluit geluidhinder worden de grenswaarden vermeld met betrekking tot nieuwe situaties bij zones. In tabel 2.1 zijn deze waarden (voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde) opgenomen.

Tabel 2.1: Grenswaarden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen langs een bestaande spoorweg

Geluidgevoelige bestemming	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximale ontheffingswaarde [dB]
Woningen	55	68
Andere geluidgevoelige bestemmingen	53	68

2.2 Wet geluidhinder - wegverkeerslawaai

2.2.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) is alleen van toepassing binnen de wettelijk vastgestelde zone van de weg. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot de zone van de weg. De betreffende zonebreedtes zijn in tabel 2.2 weergegeven.

Tabel 2.2: Zonebreedte wegverkeer

Aantal rijstroken	Zonebreedte [m]	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
5 of meer	-	600
3 of meer	350	-
3 of 4	-	400
1 of 2	200	250

Het stedelijk gebied wordt in de Wgh gedefinieerd als 'het gebied binnen de bebouwde kom doch voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone van een autoweg of autosnelweg'. Dit laatste gebied valt onder het buitenstedelijk gebied.

Binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt de L_{den} -waarde in dB bepaald.

De berekende geluidbelasting dient getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Indien de (voorkeurs)grenswaarde wordt overschreden, dient beoordeeld te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. Als maatregelen niet mogelijk zijn, kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

In artikel 82 en volgende worden de grenswaarden vermeld met betrekking tot nieuwe situaties bij zones. In artikel 3.1 en 3.2 van het Besluit geluidhinder worden de grenswaarden van geluidgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 1 van de Wgh¹ vermeld. In tabel 2.3 zijn deze waarden (voorkeursgrenswaarden en de maximaal toelaatbare geluidbelasting) opgenomen.

Tabel 2.3: Grenswaarden voor woningen langs een bestaande weg

Status van de woning	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Hoogst toelaatbare geluidbelasting [dB]	
		Stedelijk	Buitenstedelijk*
nieuw te bouwen woningen	48	63	53
vervangende nieuwbouw (woningen)	48	68	58
nieuw te bouwen agrarische woning	48	58	58
nieuw te bouwen andere geluidgevoelige gebouwen	48	63	53

*) Geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de zone van een (auto)snelweg worden tot het buitenstedelijk gebied gerekend

Voorwaarden voor ontheffing

In artikel 110a en volgende wordt aangegeven onder welke voorwaarden hogere grenswaarden kunnen worden verleend. Er kan uitsluitend een hogere grenswaarde worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege een weg, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Om de geluidbelasting vanwege een weg te beperken, kunnen de volgende maatregelen worden getroffen:

- Maatregelen aan de bron door middel van het toepassen van een geluidarm wegdektype;
- Maatregelen in het overdrachtsgebied door middel van het toepassen van een geluidscherm/grondwal;
- Maatregelen aan de ontvanger door middel van het toepassen van schermen aan of nabij de gevel, het toepassen van 'dove' gevels, en dergelijke.

¹ Onderwijsgebouw, ziekenhuis, verpleeghuis, verzorgingstehuis, een psychiatrische inrichting, kinderdagverblijf.

2.2.2 Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder

Ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder dient het resultaat van berekening en meting van de geluidbelasting vanwege wegverkeer te worden gecorrigeerd met een aftrek in dB.

De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het 'Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012'. Op basis van dit voorschrift dient voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, een aftrek van 2 dB te worden toegepast met uitzondering van 2 specifieke situaties:

- Indien de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is, geldt een aftrek van 3 dB;
- Indien de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is, geldt een aftrek van 4 dB.

Voor de overige zoneplichtige wegen bedraagt de aftrek 5 dB.

2.2.3 30 km/uur zone

Een weg waar de maximale snelheid 30 km/uur bedraagt, is in de zin van de Wet geluidhinder niet-zoneplichtig. Een akoestisch onderzoek is voor dergelijke wegen derhalve niet noodzakelijk.

Gelet op de jurisprudentie aangaande dit punt blijkt echter dat, bij een ruimtelijke procedure, de geluidinvloed van 30 km/uur wegen wel dient te worden beschouwd. Er dient sprake te zijn van een 'deugdelijke motivering' bij het vaststellen van een bestemmingsplan.

In de zin van de Wet geluidhinder zijn geen streef- en/of grenswaarden gesteld aan dergelijke wegen.

2.3 Cumulatie

Indien een geluidgevoelige bestemming waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in de zone van meerdere geluidbronnen (wegverkeer, railverkeer en/of industrie) ligt, dient inzichtelijk gemaakt te worden hoe hoog de gecumuleerde geluidbelasting is. De gecumuleerde geluidbelasting wordt berekend met de rekenmethode die in het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' is vastgelegd, rekening houdend met de dosiseffect relaties van de verschillende bronsoorten. Het bevoegd gezag moet dan een oordeel vellen over de hoogte van deze geluidbelasting. Een wettelijke toets aan een grenswaarde voor deze gecumuleerde geluidbelasting is niet aan de orde.

2.4 Gemeentelijk geluidbeleid

Hieronder zijn de beleidsregels voor het vaststellen van een hogere waarde van de gemeente Haarlem weergegeven.

Hoofdstuk I Algemeen

Artikel 1

Deze beleidsregels betreft de lokale uitwerking van de bevoegdheid van Burgemeester en Wethouders tot het vaststellen van Hogere Waarden voor geluid ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en een industrieterrein zoals deze is opgenomen in Art 110a, lid 1 en lid 2 van de Wet geluidhinder 1-1-2007.

Begrippen

Artikel 2

In aanvulling op artikel 1 van de Wet geluidhinder (1-1-2007) en artikel 1.1 van het Besluit geluidhinder wordt in deze beleidsregels verstaan onder:

Bronmaatregel: Een maatregel aan de bron die een geluidsreductie oplevert.

Cumulatie: Het optreden van geluid van meerdere bronnen waarbij de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden.

(Geluids)bron: Een gezoneerde weg, spoorweg of industrieterrein.

Geluidsluwe zijde: De zijde van een gebouw waar voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarden.

HW: Afkorting voor Hogere Waarde.

HW procedure: De procedure die kan leiden tot een HW besluit.

HW besluit: De door Burgemeester en Wethouders vastgestelde Hogere Waarde.

Indelingseis: Eisen aan de indeling van een woning en de situering van de tot de woning behorende buitenruimte(n) voor zover bestemd is/zijn als verblijfsruimte(n).

Ontvanger: De positie (in plaats en hoogte) waarvoor de geluidbelasting wordt bepaald of beoordeeld.

Voorkeurswaarde: De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een gezoneerde weg, spoorweg of industrieterrein zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder.

VRK: Veiligheidsregio Kennemerland

Hoofdstuk II Ambtshalve procedure

Nieuwbouw en aanleg weg

Artikel 3

Een ambtshalve HW procedure wordt gestart indien op basis van akoestisch onderzoek is aangetoond dat de geluidsbelasting niet verlaagd kan worden tot de voorkeurswaarde door:

1. Het treffen van bronmaatregelen.
2. Het treffen van overdrachtsmaatregelen.
3. Het vergroten van de afstand tussen bron en ontvanger.

Artikel 4

Een ambtshalve HW procedure voor woningen kan alleen worden gestart indien ten minste aan één van de volgende criteria wordt voldaan:

1. De woningen worden gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing.
2. De gekozen bouwvorm of situering vervult een doelmatige functie als akoestische afscherming voor bestaande of nieuwe te bouwen geluidgevoelige bestemmingen.
3. De woningen vullen een open plaats op tussen bestaande bebouwing.
4. Het betreft een grond- of bedrijfsgebonden woning.

Artikel 5

Een ambtshalve HW procedure voor een woning kan alleen worden gestart indien deze woning ten minste één geluidsluwe zijde heeft.

Artikel 6

Een ambtshalve HW procedure wordt alleen gestart indien een verklaring is toegevoegd dat de voorgenomen maatregelen om de geluidsbelasting te verlagen worden toegepast.

Aanleg weg

Artikel 7

Bij aanleg van een weg moet voldaan worden aan ten minste één van de volgende criteria:

1. De weg moet een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie vervullen.
2. De weg moet een zodanig verkeersverzamel functie vervullen zodat de geluidsbelasting bij geluidgevoelige bestemmingen langs een andere (bestaande) weg zal dalen.

Hoofdstuk III Procedure op verzoek

Artikel 8

In geval van een extern verzoek tot het vaststellen van een Hogere Waarde dient op basis van akoestisch onderzoek te worden aangetoond dat de geluidsbelasting niet (verder) verlaagd kan worden tot de voorkeurswaarde door:

1. Het treffen van bronmaatregelen.
2. Het treffen van overdrachtsmaatregelen.
3. Het vergroten van de afstand tussen bron en ontvanger.

Artikel 9

Onverminderd het gestelde in Artikel 8 dient aan het verzoek een verklaring te worden toegevoegd dat de voorgenomen maatregelen om de geluidsbelasting te verlagen worden toegepast.

Artikel 10

Een Hogere Waarde wordt alleen vastgesteld indien ten minste aan één van de volgende criteria wordt voldaan:

1. De geluidgevoelige bestemming wordt gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing.
2. De gekozen bouwvorm of situering vervult een doelmatige functie als akoestische afscherming voor bestaande of nieuwe te bouwen geluidgevoelige bestemmingen.
3. De geluidgevoelige bestemming vult een open plaats op tussen bestaande bebouwing.
4. Het betreft een grond- of bedrijfsgebonden geluidgevoelige bestemming.

Artikel 11

Een Hogere Waarde voor een woning wordt alleen vastgesteld indien deze woning minimaal één geluidsluwe zijde heeft.

Hoofdstuk V Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 17

Indien uitvoering van deze beleidsregels stuit op bezwaren van milieuhygiënische, stedenbouwkundige of volkshuisvestelijke aard kunnen Burgemeester en Wethouders hier gemotiveerd van afwijken.

Artikel 18

Deze beleidsregels zijn niet van toepassing op die (ontwerp)hogere waarden besluiten, die op het moment van het inwerking treden, reeds zijn genomen.

Artikel 19

Deze beleidsregels kunnen worden aangehaald als: Hogere Waarden beleid.

Artikel 20

Deze beleidsregels treden de dag na publicatie in de Stadskrant in werking.

Hoofdstuk IV Beoordeling

Nieuwbouw

Artikel 12

Bij een geluidsbelasting groter dan 48 dB vanwege wegverkeer, 55 dB vanwege railverkeer of 50 dB(A)-etmaalwaarde vanwege industrielaawaai, moet een woning ten minste één geluidsluwe zijde hebben. De buitenruimte(n) die als buitengebruiksruimte(n) word(en)t gebruikt moet(en) aan de geluidsluwe zijde zijn gesitueerd.

Artikel 13

Bij een geluidsbelasting groter dan 53 dB vanwege wegverkeer, 58 dB vanwege railverkeer of 55 dB(A)-etmaalwaarde vanwege industrielaawaai, gelden de volgende woningindelingseisen:

1. Verblijfsruimten moeten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde liggen.
2. Ten minste één slaapkamer moet aan de geluidsluwe zijde liggen.

Artikel 14

De Veiligheidsregio Kennemerland (GGD) wordt gedurende 2 weken in de gelegenheid gesteld haar advies omtrent een te verlenen hogere waarde kenbaar te maken.

Cumulatie

Artikel 15

Bij cumulatie wordt het gecumuleerde geluidsniveau berekend volgens het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006, bijlage 1, hoofdstuk2: 'rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting'.

Artikel 16

Bij cumulatie wordt de vereiste gevelisolatie (= karakteristieke geluidwering volgens Bouwbesluit) berekend met gecumuleerde geluidsniveaus. Van deze vereiste gevelisolatie kan zonodig gemotiveerd worden afgeweken.

2.5 Toetsingskader plansituatie

Railverkeer

Het plangebied is gelegen binnen de geluidzone van het traject Haarlem-Leiden. Het geluidproductieplafond (gpp) van het spoor bedraagt 62,2 dB bij het plangebied, wat inhoudt dat de geldende zonebreedte van de spoorlijn 300 meter bedraagt. Het plangebied valt hier binnen. In de plansituatie zullen nieuwe woningen worden gebouwd, waarvoor een voorkeursgrenswaarde van 55 dB geldt, en een hoogst toelaatbare geluidbelasting van 68 dB.

Wegverkeer

In de onderhavige situatie is sprake van nieuw te bouwen woningen. De geluidgevoelige objecten zijn gelegen binnen de wettelijke zone van de volgende wegen:

- Leidsevaart;
- Pijlslaan
- Stephensonstraat
- Westelijke Randweg N208

Daarnaast ligt er in de nabijheid een aantal 30 km/uur wegen met een relatief hoog verkeersvolume. Hoewel dit niet wettelijk verplicht is, worden deze wegen alsnog beschouwd in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Hiervoor worden dezelfde grenswaarden als die de Wet geluidhinder gebruikt.

Het plan is gelegen in binnenstedelijk gebied. Voor de geluidgevoelige objecten geldt derhalve een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 63 dB.

3. Uitgangspunten

3.1 Rekenmethode

In het kader van het onderhavige onderzoek zijn voor de effectbeschrijving van de diverse wegen akoestische berekeningen uitgevoerd. Deze berekeningen dienen ter bepaling van de geluidbelasting ter plaatse van de nieuwbouwwoningen.

Voor het bepalen van het geluidniveau vanwege het wegverkeer zijn twee wettelijk vastgestelde rekenmethodes voorhanden: de Standaardrekenmethode I en de Standaardrekenmethode II uit het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' ex artikel 110d van de Wet geluidhinder, kortweg aangeduid als SRM I respectievelijk SRM II.

De SRM II is een rekenmethode waarbij rekening kan worden gehouden met afscherming van objecten, hetgeen met de SRM I niet mogelijk is. De berekeningen voor het onderzoek zijn dan ook uitgevoerd conform SRM II. De berekeningen zijn uitgevoerd met één reflectie en een sectorhoek van 2 graden.

In onderhavig onderzoek zijn de betreffende wegen en de directe omgeving ingevoerd in een grafisch computermodel dat rekest volgens de Standaardrekenmethode II uit het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'. Daarbij is gebruik gemaakt van het programma Geomilieu versie 2021.1. De onderzoeksopzet en de invoergegevens zijn in de onderstaande alinea's nader toegelicht.

Rekenmethode en richtjaar

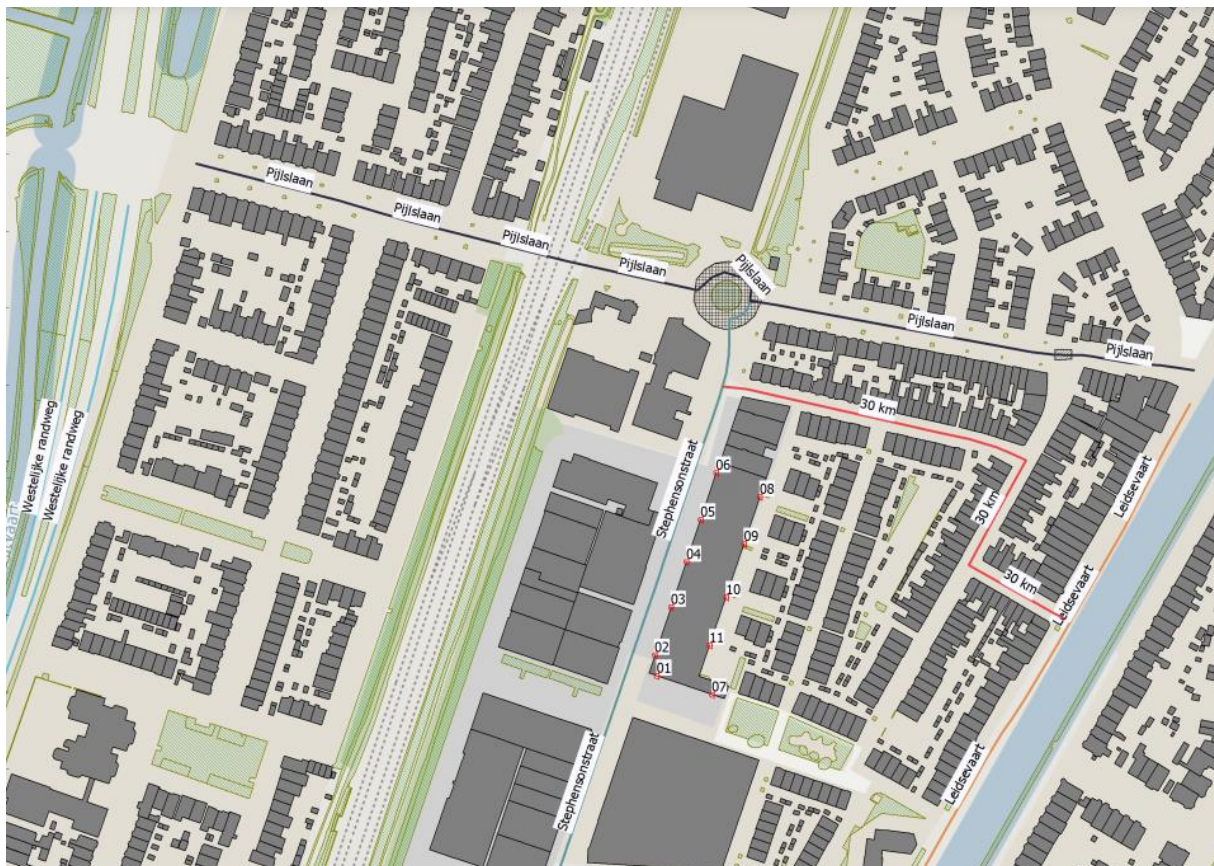
Voor de bepaling van de geluidbelastingen vanwege het wegverkeer is een rekenmodel opgesteld. In het model zijn de omliggende bebouwing, bodemgebieden, hoogtekenmerken en de relevante wegen opgenomen. Met behulp van het geluidrekenmodel is op alle beoordelingspunten de geluidbelasting vanwege de relevante omliggende wegen voor het richtjaar 2032 berekend. Deze zijn weergegeven in bijlage 3.

Omgevingskenmerken

Het gehele onderzoeksgebied is gezien de gesteldheid van de bodem grotendeels als akoestisch hard ($B_f = 0,0$) te kenmerken. Zachte gebieden zijn als apart bodemgebied gemodelleerd ($B_f = 1,0$). De diverse (bestaande) gebouwen buiten het plangebied zijn in de berekeningen zowel afschermend als reflecterend meegenomen. Voor bepaling van de inpasbaarheid is uitgegaan van de ligging van de gebouwen conform tekeningen van de opdrachtgever. Op het kruispunt tussen de Pijlsaan en de Thomsonlaan is een kruisingvlak gemodelleerd met een correctiewaarde van 0,5. Daarnaast is een rotondevlak gemodelleerd op de rotonde tussen de Stephensonstraat en de Pijlsaan.

Beoordelingshoogte

Voor de hoogteopbouw van het plangebied is uitgegaan van een bouwhoogte van 3 tot 5 bouwlagen. Hierbij is uitgegaan van een hoogte van 3 meter per bouwlaag. Vanaf de eerste verdiepingen zijn toetspunten geplaatst op de gevel aan de Stephensonstraat en het Remiseplantsoen. Voor de berekeningen is een waarneemhoogte gebruikt van 4,5 meter (eerste verdieping) en voor elke navolgende verdieping is de beoordelingshoogte met 3 meter opgehoogd.



Afbeelding 3.1 Rekenmodel wegverkeerslawaai.

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens voor de Pijlslaan, de Stephensonstraat en de Leidsevaart zijn aangeleverd voor de gemeente. Dit betreft zowel verkeersintensiteit als de verdeling. De intensiteit van de Westelijke Randweg is herleid uit de gemeentelijke gegevens, dit was echter niet mogelijk voor de verdeling. Hiervoor zijn cijfers gebruikt voor 2027 van de Westelijke Randweg, afkomstig van de gemeente. Voor de 30 km/uur wegen is de verdeling van de Pijlslaan en de Leidsevaart gehanteerd.

Tabel 3.1 Gehanteerde verkeersgegevens voor 2032

Weg	Intensiteit [mvt/etm]	Snelheid [km/uur]	Wegdek
Pijlslaan	8.732-10.969	50	Fijn asfalt (W1)
Stephensonstraat	2.853-4.526	50	Fijn asfalt (W1)
Leidsevaart	6.200-7.071	50	SMA 0/8 (W7)
Westelijke Randweg N208	24.485	70	DAB (W1)
Kogelstraat, Geweerstraat, Boogstraat	2.079-2.569	30	Elementverharding in keperverband (W13)

4. Resultaten

4.1 Resultaten en toetsing railverkeer

Met behulp van het rekenmodel is op alle ontvangerpunten de geluidbelasting vanwege het railverkeer op het traject Haarlem - Leiden berekend. De volledige rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 3.

De geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer bedraagt ten hoogste 59 dB, waarmee de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden. De hoogst toelaatbare geluidbelasting van 68 dB wordt echter niet overschreden. Aangezien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dient te worden onderzocht of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Wanneer dit niet mogelijk is of maatregelen ontoereikend zijn, dient hogere waarde te worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Haarlem. De mogelijke maatregelen worden beschouwd in paragraaf 4.4.

4.2 Resultaten en toetsing wegverkeerslawaai

Met behulp van het rekenmodel is op alle ontvangerspunten de geluidbelasting vanwege de Stephensonstraat, de Pijlslaan, de Leidsevaart en de Westelijke Randweg berekend. De volledige rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 3.

4.2.1 Resultaten Leidsevaart

De geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde Leidsevaart bedraagt hoogstens 35 dB (inclusief aftrek ex art. 110g Wgh). Dit is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} . Daarmee wordt voldaan aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

4.2.2 Resultaten Stephensonstraat

Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde Stephensonstraat hoogstens 58 dB bedraagt (inclusief aftrek ex art. 110g Wgh). Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. De hoogst toelaatbare geluidbelasting van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeursgrenswaarde wordt op alle punten die naast de weg liggen overschreden. Vanwege deze overschrijding dient onderzocht te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn.

4.2.3 Resultaten Pijlslaan

Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde Pijlslaan hoogstens 47 dB bedraagt (inclusief aftrek ex art. 110g Wgh). Dit is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} . Daarmee wordt voldaan aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

4.2.4 Resultaten Westelijke Randweg N208

Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde Westelijke Randweg hoogstens 39 dB bedraagt (inclusief aftrek ex art. 110g Wgh). Dit is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} . Daarmee wordt voldaan aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

4.2.5 Resultaten 30 km/uur wegen

Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de nabijgelegen 30 km/uur wegen hoogstens 39 dB bedraagt (inclusief aftrek ex art. 110g Wgh). Dit is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} . Daarmee kan worden gesteld dat wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

4.3 Cumulatie

Het plangebied is gelegen binnen de zone van verschillende geluidbronnen (wegverkeer en railverkeer). Aangezien er voor zowel weg- als railverkeerslawaai sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde die voor deze geluidbron geldt, is de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk gemaakt. In de bijlagen bij het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is een rekenmethode opgenomen voor de berekening van de cumulatieve geluidbelasting (L_{cum}). De cumulatieve geluidbelasting is bepaald aan de hand van deze bijlage. De cumulatieve geluidbelasting bedraagt hier maximaal 65 dB (beoordelingspunten 02_D, 03_D, 04_D, 05_D en 06_D). Voor gedetailleerde rekenresultaten wordt verwezen naar bijlage 3. Voor de cumulatieve geluidbelasting zijn geen wettelijke grenswaarden vastgelegd. Ingevolge artikel 110a lid 6 Wgh dient het bevoegd gezag te beoordelen of deze cumulatie leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting.

4.4 Maatregelen

In artikel 110a en volgende wordt aangegeven onder welke voorwaarden hogere waarden kunnen worden verleend. Er kan uitsluitend een hogere waarde worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege een weg, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard. Daarnaast dient er voldaan te worden aan de hoogst toelaatbare geluidbelasting conform de Wet geluidhinder. Om de geluidbelasting vanwege een weg te beperken, kunnen de volgende maatregelen worden getroffen:

- Maatregelen aan de bron door middel van het toepassen van een geluidarm wegdektype en/of het verlagen van de rijnsnelheid;
- Maatregelen in het overdrachtsgebied door middel van het toepassen van een geluidscherm/grondwal;
- Maatregelen aan de ontvanger door middel van het toepassen van schermen aan of nabij de gevel, het toepassen van 'dove' gevels, en dergelijke.

4.4.1 Bronmaatregelen

Mogelijke bronmaatregelen zijn:

1. Toepassen van een geluid reducerende wegdekverharding;
2. Verlagen van de rijnsnelheid.
3. Toepassen van raildempers

ad.1. geluid reducerende wegdekverharding

De (voorkeurs)grenswaarde wordt overschreden ten gevolge de Stephensonstraat. Een mogelijke bronmaatregel is het aanbrengen van een geluid reducerend wegdek. Op een weg met veel afremmend, wringend en optrekkend verkeer, is een dergelijk wegdektype niet gewenst. Een geluid reducerende wegdekverharding is te kwetsbaar en stuit daarmee op overwegende bezwaren van technische aard.

ad.2. verlagen van de rijnsnelheid

Snelheidsverlaging heeft een direct effect op de geluidemissie van wegverkeer. Indien de maximum snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur gaat op de Stephensonstraat neemt de geluidbelasting met circa 3 dB af. Deze maatregel zorgt er daarmee niet voor dat aan de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh kan worden voldaan.

Ad.3. toepassing van raildempers

Het toepassen van een bronmaatregel aan het spoor is mogelijk door het toepassen van raildempers. Deze maatregel kan alleen genomen worden in overleg met Prorail. Ook met het toepassen van raildempers wordt de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde waarschijnlijk niet ongedaan gemaakt. Daarnaast is het toepassen van tientallen meters raildempers voor de spoorwegen financieel niet doelmatig.

4.4.2 Overdrachtsmaatregelen

Het toepassen van een geluidscherm heeft, gezien de korte afstand tussen weg en de hoog liggende appartementen, weinig tot geen effect. Voor de spoorwegen geldt dat die nieuwe ontwikkeling in de huidige situatie al grotendeels is afgeschermd door andere gebouwen, en een geluidscherm dus weinig effect zal hebben.

4.4.3 Ontvangersmaatregelen

Het binnenmilieu wordt beschermd door de eisen opgelegd vanuit het Bouwbesluit. De geluidwering van de gevel dient zodanig te zijn dat het resulterende geluidniveau in de woning niet meer bedraagt dan 33 dB.

Gelet op de voorgenomen samenstelling van de uitwendige scheidingsconstructie van de nieuw te realiseren bebouwing, dient te worden beoordeeld of met de beoogde (bouw)materialen kan worden voldaan aan de aanvullende eis betreffende de minimale geluidwering voor de woningen.

4.5 Toepassing gemeentelijk geluidbeleid vaststellen hogere waarde

Aangezien maatregelen niet doelmatig zijn, zal een hogere waarden moeten worden vastgesteld. Voor het vaststellen van een hogere waarde heeft de gemeente Haarlem verschillende criteria gesteld waaraan een woning dient te voldoen. Deze criteria zijn vastgelegd in het Hogere Waarde beleid van de gemeente Haarlem.

4.5.1 Situering

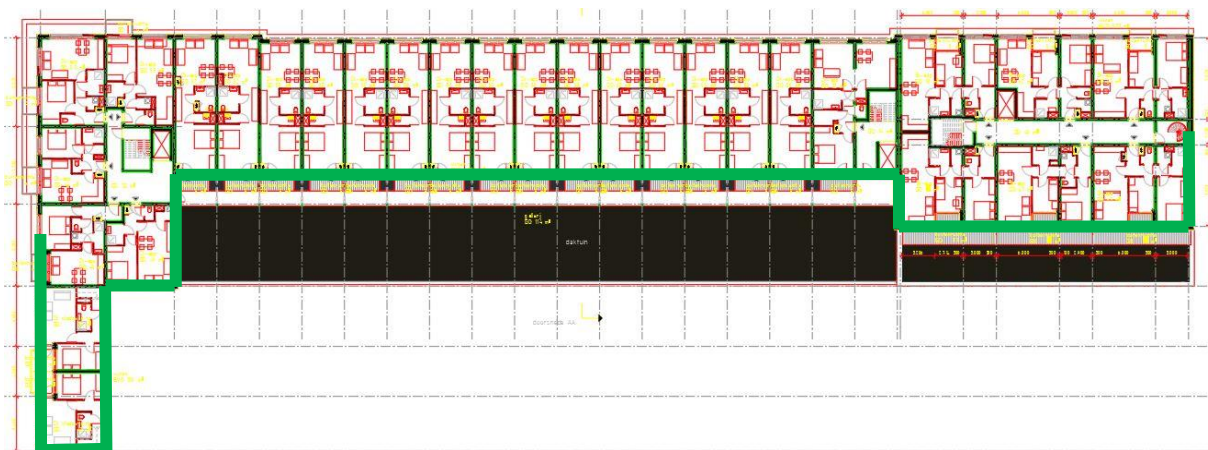
Art. 4 en 10 van het Hogere Waarde beleid Haarlem stellen eisen aan de situering van een nieuwe woning om een hogere waarde vast te kunnen stellen. Wanneer een woning wordt gesitueerd ter vervanging van bestaande bebouwing, wordt aan deze eis voldaan. Dit is het geval in de plansituatie.

4.5.2 Geluidluwe zijde

Art 5 en 11 van het Hogere Waarde beleid Haarlem stellen dat een nieuwe woning dient te beschikken over een zijde waar aan de voorkeurswaarde van 48 dB voor wegverkeer, en 55 dB voor railverkeerlawaai wordt voldaan. Een woning dient ook te beschikken over een buitenruimte aan een dergelijke geluidluwe zijde. Een groot deel van de woningen beschikt over een geluidluwe zijde aan de oostkant van het gebouw, waar de galerij zich bevindt. Dit biedt ook gelegenheid voor een geluidluwe buitenruimte. Hiermee voldoen deze woningen aan de eis van de gemeente. Een inschatting van het geluidluwe gedeelte van het gebouw is weergegeven in afbeeldingen 4.1 en 4.2.

Echter is er ook een klein aantal woningen die in het huidige ontwerp niet beschikken over een geluidluwe zijde of buitenruimte. Er kan echter wel aan de eisen worden voldaan als de situering van de woningen binnen het gebouw wordt gewijzigd. Ook kan aan de eisen van de gemeente worden voldaan wanneer de loggia's en balkons die in enkele woningen zijn voorgesteld een geluidluwe gevel kunnen faciliteren.

Omdat er momenteel onvoldoende inzicht is in de definitieve indeling van de woningen, adviseren wij om, zodra het plan verder is uitgekristalliseerd, middels berekeningen te laten toetsen of daadwerkelijk voldoende woningen aan een geluidluwe zijde zijn gelegen, en daar ook beschikken over een geluidluwe buitenruimte.



Afbeelding 4.1 Inschatting geluidluwe gevel (aangegeven in groen)

4.5.3 Woningindelingseisen

Bij een waarde hoger dan 53 dB vanwege wegverkeer, en 55 dB vanwege railverkeer, dient minstens één slaapkamer van een woning aan de geluidluwe zijde te liggen (art 13 Hogere Waarde beleid Haarlem). In het huidige ontwerp beschikt een deel van de woningen echter over maar één kamer. Hoewel in deze woningen het slaapgedeelte aan de geluidluwe zijde ligt, is hier geen sprake van een aparte slaapkamer. De gemeente moet overwegen of een dergelijke situatie acceptabel is.



Afbeelding 4.2 Voorbeelden van woningen met een geluidluwe zijde gelegen aan de galerij (aan de onderkant van de afbeelding)



Afbeelding 4.3 Voorbeelden van woningen zonder geluidluwe zijde

Op basis van deze constatering kan geconcludeerd worden dat gezien de ruime geluidluwe zijde het mogelijk is om aan de eisen van de gemeente te voldoen. Bij verdere uitwerking van het plan dient echter wel rekening gehouden te worden met de situering van de woningen in relatie tot de geluidluwe zijde. Woningen die in de plansituatie niet over een geluidluwe gevel beschikken, kunnen dat mogelijk krijgen door een wijziging van de locatie binnen het gebouw, of de afscherpende werking van loggia's en/of balkons.

4.6 Voorstel aanvraag hogere grenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder

Maatregelen om de geluidbelasting ter plaatse van het gebouw terug te brengen zijn niet mogelijk of lijken niet doelmatig. Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem kan daarom overwegen de volgende hogere waarden vast te stellen:

- Aanvraag hogere waarde van 58 dB ten gevolge van de Stephensonstraat
- Aanvraag hogere waarde van 59 dB ten gevolge van de spoorweg

5. Bedrijven en milieuzonering

5.1 Toetsingskader

Milieuzonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten 'geluid', 'geur', 'stof' en 'gevaar', waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, is de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' opgesteld. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.

In de handreiking zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. De richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot de bestemmingsgrens van omliggende woningen en betreft nadrukkelijk een leidraad en geen norm. Indien goed gemotiveerd en onderbouwd door middel van relevant milieutechnisch onderzoek, kan ervoor worden gekozen van de richtafstand af te wijken.

Milieu-categorie	richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied*	richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Tabel 5.1 Richtafstanden bedrijven en milieuzonering

De bovengenoemde richtafstanden ten opzichte van de omgevingstypen rustige woonwijk en gemengd gebied gaan uit van het principe van functiescheiding. Voor gemengde gebieden waar wonen en werken samengaan, is gekozen voor een andere categorie aanduiding, namelijk 'functiemengingsgebieden'. Binnen gebieden met functiemenging heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. De richtafstanden uit de VNG-handreiking zijn dan niet toepasbaar. De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van de volgende drie ruimtelijk relevante milieucategorieën:

- Categorie A: toelaatbaar aanpandig aan woningen;
- Categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen;
- Categorie C: toelaatbaar indien gesitueerd langs een hoofdweg.

5.2 Beoordeling

Het grondgebied van Haarlem is ingedeeld in gebieden of zones. Deze opdeling is bepaald door specifieke kenmerken van die gebieden (waaronder aanwezige functies, bebouwingsdichtheid, ligging ten opzichte van wegen en stations e.d.). Het plangebied valt in de gebiedstypering wonen met een maximaal toegestane hindercategorie B (wonen met overwegend laagbouw in een lage dichtheid).

Direct ten oosten en noorden van het plangebied komen diverse bedrijfsbestemmingen voor (Stephensonstraat 4, 6, 7, 8, 10, 15, 19, 23 en 25). Deze bedrijfsbestemmingen hebben tot doel een functiemenging van wonen en werken mogelijk te maken. Binnen deze bestemming zijn categorie A en B bedrijven uit de lijst functiemenging

uit de VNG-brochure toegestaan. Bedrijfsactiviteiten tot maximaal milieucategorie B passen binnen een woonomgeving, omdat zij niet conflicteren met de woonsituatie. Omdat er in de beoogde situatie geen sprake is van een aanpandige situatie ten opzichte van deze bedrijven, wordt er voldaan aan de voorwaarde van de categorie A en B bedrijven.

Naast de bedrijfsbestemmingen bevinden zich in de directe omgeving van het plangebied tevens een maatschappelijke bestemming (Stephensonstraat 1 en 3) en een gemengde bestemming (Stephensonstraat 50). Binnen de maatschappelijke bestemming zijn o.a. buitenschoolse opvang en levensbeschouwelijke voorzieningen toegestaan. Het betreft hier bedrijvigheid uit ten hoogste milieucategorie 2 met een bijbehorende richtafstand (uitgaande van de ligging in een gemengd gebied) van 10 meter. Aan deze richtafstand wordt ten opzichte van het plangebied ruimschoots voldaan. Binnen de gemengde bestemming is o.a. detailhandel en een supermarkt toegestaan. Ook dit betreft bedrijvigheid uit ten hoogste milieucategorie 2 met een bijbehorende richtafstand van 10 meter. Ook aan deze richtafstand wordt voldaan. Daarmee is een goed woon- en leefklimaat vanwege omliggende bedrijvigheid ter hoogte van het plangebied verzekerd en kan worden gewaarborgd dat omliggende bedrijvigheid vanwege het planvoornemen niet wordt belemmerd in de bedrijfsvoering.

Het planvoornemen zelf voorziet eveneens in een mix van wonen en werken, omdat op de begane grond ruimte wordt geboden aan commerciële functies. Voor deze functies geldt dat deze eveneens uitsluitend kunnen worden gebruikt voor activiteiten tot ten hoogste categorie B zoals genoemd in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten – functiemenging', opgenomen als bijlage bij de regels van dit bestemmingsplan. De commerciële ruimtes zijn bouwkundig afgescheiden van de te realiseren woningen, waardoor voor de nieuwe woningen, gelet op de ligging van de woningen in een functiemengingsgebied, een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gewaarborgd. De nieuwe commerciële functies betreffen daarnaast geen bedrijvigheid uit een hogere milieucategorie dan reeds binnen de vigerende bedrijfsbestemming in het plangebied is toegestaan, waardoor de commerciële functies evenmin van negatieve invloed zijn op omliggende bestaande woningen of andere gevoelige objecten. Aldus wordt voor wat betreft de commerciële functies die dit bestemmingsplan mogelijk maakt tevens voldaan aan de VNG-publicatie.

Onderhavig initiatief voorziet tot slot in de mogelijkheid tot het vestigen van horeca tot en met categorie 2. Bij deze horeca wordt mogelijk voorzien in een aansluitend terras, als onderdeel van de beoogde horeca. Voor dit type bedrijvigheid (SBI-2008: 561, 563) geldt op basis van de VNG-brochure in het omgevingstype 'gemengd gebied' een richtafstand van 0 meter tot gevoelige functies ten aanzien van de aspecten 'geur', 'stof', en 'geluid'. Ten aanzien van geur, stof en geluid kan op basis van de VNG-brochure derhalve worden aangenomen dat een goed woon- en leefklimaat rondom het plangebied is gegarandeerd.

5.3 Geluid

Hoewel in het kader van milieuzonering in onderhavig geval het aspect geluid geen rol speelt, geldt niet dat de beoogde horeca niet aan regelgeving hieromtrent is onderworpen. Het 'Activiteitenbesluit milieubeheer' en de 'Activiteitenregeling' vormen voor beide aspecten het wettelijk kader.

De horecafunctie valt onder de regels van het Activiteitenbesluit. Voor wat betreft het aspect geluid moet worden voldaan aan de grenswaarden die zijn opgenomen in tabel 2.17a:

Tabel 2.17a

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{A,r,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{A,r,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
$L_{A,max}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
$L_{A,max}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

De dichtstbijzijnde woningen zijn de aanpandige bovenwoningen en niet-aanpandige woningen op het Remiseterrein (op een afstand van ongeveer 15 meter). Mogelijke geluidsbronnen bij de beoogde horeca zijn:

- Binnenniveau;
- afzuigingen;
- terras.

Aangezien het gaat om horeca tot maximaal categorie 2 (horecabedrijven die hoofdzakelijk maaltijden verstrekken en als nevenactiviteit alcoholische en niet-alcoholische dranken verstrekken waarbij de nadruk ligt op het verstrekken van maaltijden, zoals restaurants en eethuisjes, snackbars en daarmee gelijk te stellen horecabedrijven), is geen relevant binnenniveau te verwachten. Er is geen sprake van versterkt muziekgeluid anders dan achtergrondmuziek (< 80 dB(A)). De afzuiging wordt gesitueerd op het dak dan wel inpandig (recirculatie). Op deze locatie is gezien de afscherming en afstand tot de gevels van de gevoelige gebouwen (ook de bovenwoningen) geen hinder te verwachten. De maatgevende bron voor de geluidemissie van de beoogde horeca wordt gevormd door het buitenterras.

De omvang van een potentieel terras staat op dit moment nog niet vast. Daarom wordt uitgegaan van een worstcasescenario dat het terras ruimte biedt aan ongeveer 80 personen. Het bronvermogen van stemgeluid volgt uit het "Jaarboek Geluid, december 2009, nr. 10" van de Nederlandse Stichting Geluidshinder. Uitgegaan wordt van normaal sprekende personen. Het bronvermogen bedraagt 65 dB(A) per persoon. Bezoekers zullen grotendeels met groepen van 2 of 4 personen zijn. Gemiddeld is dan 1 op de 3 bezoekers aan het praten. Er zijn dan maximaal 27 personen tegelijk aan het praten. Het bronvermogen bedraagt dan $65 + 10 \times \log(27) = 79$ dB(A). Tijdens het spreken zullen de sprekers naar elkaar toegewend zijn, zodat een deel van de sprekers richting een bepaalde woning spreekt, en een ander deel van de sprekers van een bepaalde woning af spreekt. Vanwege de richtingsindex wordt een correctie van 3 dB toegepast. Het bronvermogen van het gehele terras bedraagt dan 76 dB(A) wanneer het gehele terras vol zit met sprekende personen. Dit stemgeluid kan zich gedurende de dag- en avondperiode voordoen. In de nachtperiode is het terras gesloten. Op een afstand van (bijvoorbeeld) 10 meter bedraagt het geluidniveau dan $76 - 20 \times \log(10) - 11 = 45$ dB(A), wanneer er constant sprake is van sprekende personen (dus zonder bedrijfsduurcorrectie). Op een afstand van 10 meter (een goede inschatting van het afstand van het terras tot de dichtstbijzijnde gevel van een gevoelige gebouw) wordt dus voldaan aan de grenswaarden voor geluid uit het Activiteitenbesluit van 50 dB(A) in de dagperiode en 45 dB(A) in de avondperiode. Deze berekening vormt een overschatting, omdat in de berekening al het geluid afkomstig is van één emissiepunt op 10 meter van een immissiepunt. In de praktijk is de geluidemissie over een grotere oppervlakte verspreid.

Ten aanzien van geluid geldt voorts dat op basis van artikel 2.17, lid 1 van het Activiteitenbesluit, de geluidsbelasting op de gevel van gevoelige gebouwen vanwege de horeca maximaal 50/45/40 dB(A) in de dag/avond/nachtperiode mag bedragen. Uit artikel 2.17, lid 1 van het Activiteitenbesluit is op te maken dat bij een equivalent geluidniveau van 35/30/25 dB(A) in de dag/avond/nachtperiode in gevoelige gebouwen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Bij een geluidbelasting van 45 dB(A) in de avondperiode op de gevel moet de gevel over een geluidwering van $45 - 30 = 15$ dB(A) beschikken om te kunnen spreken van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Uit het Bouwbesluit 2012 volgt dat elke gevel van normale bouwkundige opzet al over een geluidwering van op zijn minst 20 dB beschikt. Daar het buitenterras maatgevend zal zijn voor

datum 24 juni 2022
projectnummer 0476213.100
betreft Akoestisch onderzoek



geluid, kan in redelijkheid worden aangenomen dat het binnenniveau in gevoelige gebouwen niet wordt overschreden.

Op basis van bovenstaande is de beoogde horeca inpasbaar binnen het besluitgebied in relatie tot haar omgeving. Binnen het plangebied is met betrekking tot milieuzonering een acceptabel woon- en leefklimaat verzekerd. Onderhavig initiatief belemmert daarnaast omliggende inrichtingen niet in hun bedrijfsvoering.

6. Samenvatting en conclusie

Een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai is hierbij benodigd omdat de projectlocatie binnen de zone ligt van diverse gezoneerde wegen en een spoorlijn. Het doel van het onderzoek is het in beeld brengen van de geluidbelasting op de nieuw te bouwen woningen en te beoordelen of deze geluidbelasting voldoet aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Bij het nemen van een ruimtelijk besluit dient de gemeente namelijk de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting in acht te nemen als gevolg van omliggende wegen.

6.1 Resultaten spoorwegen

De geluidbelasting ter gevolge van het railverkeer bedraagt ten hoogste 59 dB, waarmee de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden. De hoogst toelaatbare geluidbelasting van 68 dB wordt echter niet overschreden. Vanwege deze overschrijding dient onderzocht te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn.

6.2 Resultaten gezoneerde wegen

Leidsevaart

Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde Leidsevaart hoogstens 35 dB bedraagt (inclusief aftrek ex art. 110g Wgh). Dit is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} . Daarmee wordt voldaan aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

Stephensonstraat

Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde Stephensonstraat op het maatgevende deel van het plangebied hoogstens 58 dB bedraagt (inclusief aftrek ex art. 110g Wgh). Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. De hoogst toelaatbare geluidbelasting van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeursgrenswaarde wordt op alle punten die naast de weg liggen overschreden. Vanwege deze overschrijding dient onderzocht te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn.

Pijlslaan

Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde Pijlslaan hoogstens 47 dB bedraagt (inclusief aftrek ex art. 110g Wgh). Dit is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} . Daarmee wordt voldaan aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

Westelijke Randweg

Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde Westelijke Randweg hoogstens 39 dB bedraagt (inclusief aftrek ex art. 110g Wgh). Dit is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} . Daarmee wordt voldaan aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

6.3 Resultaten 30 km/uur wegen

Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de nabijgelegen 30 km/uur wegen hoogstens 39 dB bedraagt (inclusief aftrek ex art. 110g Wgh). Dit is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} . Daarmee kan worden gesteld dat wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

6.4 Bedrijven en milieuzonering

Op basis van het onderzoek is de beoogde horeca inpasbaar binnen het besluitgebied in relatie tot haar omgeving. Binnen het plangebied is met betrekking tot milieuzonering een acceptabel woon- en leefklimaat verzekerd. Onderhavig initiatief belemmert daarnaast omliggende inrichtingen niet in hun bedrijfsvoering.

6.5 Hogere waarden

In artikel 110a en volgende wordt aangegeven onder welke voorwaarden hogere waarden kunnen worden verleend. Er kan uitsluitend een hogere waarde worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege een weg, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard.

Uit het onderzoek blijkt dat maatregelen ter beperking van het geluid onvoldoende doelmatig zijn (om het geluid geheel te beperken tot (onder) de voorkeursgrenswaarde) of overwegende bezwaren ontmoeten. In dat geval is het onder voorwaarden mogelijk om hogere waarden aan te vragen.

Gezien het voorgaande kan B&W overwegen hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder vast te stellen:

- Aanvraag hogere waarde van 58 dB ten gevolge van de Stephensonstraat
- Aanvraag hogere waarde van 59 dB ten gevolge van de spoorweg

Uit de toepassing van het gemeentelijk geluidbeleid op de plansituatie kan geconcludeerd worden dat gezien de ruime geluidluwe zijde het mogelijk is om aan de eisen van de gemeente te voldoen. Bij verdere uitwerking van het plan dient echter wel rekening gehouden te worden met de situering van de woningen in relatie tot de geluidluwe zijde. Woningen die in de plansituatie niet over een geluidluwe gevel beschikken, kunnen dat mogelijk krijgen door een wijziging van de locatie binnen het gebouw, of de afscherpende werking van loggia's en/of balkons.

Bijlagen

Invoergegevens Toetspunten

Bijlage 1
0476213.100

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01		0,00	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	--	--	Ja
02		0,00	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	--	--	Ja
03		0,00	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	--	--	Ja
04		0,00	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	--	--	Ja
05		0,00	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	--	--	Ja
06		0,00	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	--	--	Ja
07		0,00	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	--	--	Ja
08		0,00	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	--	--	Ja
09		0,00	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	--	--	Ja
10		0,00	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	--	--	Ja
11		0,00	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	--	--	Ja

Invoergegevens Wegen

Bijlage 1
0476213.100

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))
S1	Stephensonstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	--
S3	Stephensonstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	--
S2	Stephensonstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	--
P1	Pijlslaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	--
P2	Pijlslaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	--
P3	Pijlslaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	--
P4	Pijlslaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	--
P5	Pijlslaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	--
P6	Pijlslaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	--
P7	Pijlslaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	--
L1	Leidsevaart	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W7	--
L2	Leidsevaart	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W7	--
L3	Leidsevaart	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W7	--
L4	Leidsevaart	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W7	--
WRo1	Westelijke Randweg oost	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	--
WRw1	Westelijke Randweg west	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W1	--
B01	Boogstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W13	--
K01	Kogelstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W13	--
G1	Gewersstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W13	--

Invoergegevens
Wegen

Bijlage 1
0476213.100

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))
S1	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
S3	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--
S2	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
P1	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
P2	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
P3	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
P4	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
P5	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
P6	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
P7	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
L1	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
L2	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
L3	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
L4	--	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--
WRo1	--	--	--	70	70	70	--	70	70	70	--
WRw1	--	--	--	70	70	70	--	70	70	70	--
B01	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--
K01	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--
G1	--	--	--	30	30	30	--	30	30	30	--

Invoergegevens
Wegen

Bijlage 1
0476213.100

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)
S1	50	50	50	--	4526,00	7,00	3,30	0,35	--	--	--
S3	30	30	30	--	3113,00	7,00	3,30	0,35	--	--	--
S2	50	50	50	--	2853,00	7,00	3,30	0,35	--	--	--
P1	50	50	50	--	9285,00	6,80	2,80	0,90	--	--	--
P2	50	50	50	--	9226,00	6,80	2,80	0,90	--	--	--
P3	50	50	50	--	10969,00	6,80	2,80	0,90	--	--	--
P4	50	50	50	--	9920,00	6,80	2,80	0,90	--	--	--
P5	50	50	50	--	9920,00	6,80	2,80	0,90	--	--	--
P6	50	50	50	--	9876,00	6,80	2,80	0,90	--	--	--
P7	50	50	50	--	8732,00	6,80	2,80	0,90	--	--	--
L1	50	50	50	--	7071,00	6,80	2,80	0,90	--	--	--
L2	50	50	50	--	7071,00	6,80	2,80	0,90	--	--	--
L3	50	50	50	--	6200,00	6,80	2,80	0,90	--	--	--
L4	50	50	50	--	6200,00	6,80	2,80	0,90	--	--	--
WRo1	70	70	70	--	13966,00	6,86	2,99	0,65	--	--	--
WRw1	70	70	70	--	10519,00	6,86	2,99	0,65	--	--	--
B01	30	30	30	--	2569,00	6,80	2,80	0,90	--	--	--
K01	30	30	30	--	2079,00	6,80	2,80	0,90	--	--	--
G1	30	30	30	--	2511,00	6,80	2,80	0,90	--	--	--

Invoergegevens
Wegen

Bijlage 1
0476213.100

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
S1	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
S3	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
S2	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
P1	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
P2	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
P3	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
P4	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
P5	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
P6	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
P7	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
L1	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
L2	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
L3	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
L4	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
WRo1	--	--	82,28	82,28	82,28	--	12,54	12,54	12,54	--	5,18	5,18	5,18
WRw1	--	--	82,28	82,28	82,28	--	12,54	12,54	12,54	--	5,18	5,18	5,18
B01	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
K01	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00
G1	--	--	97,00	97,00	97,00	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,00	1,00

Invoergegevens
Wegen

Bijlage 1
0476213.100

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)
S1	--	--	--	--	--	307,32	144,88	15,37	--	6,34	2,99	0,32
S3	--	--	--	--	--	211,37	99,65	10,57	--	4,36	2,05	0,22
S2	--	--	--	--	--	193,72	91,32	9,69	--	3,99	1,88	0,20
P1	--	--	--	--	--	612,44	252,18	81,06	--	12,63	5,20	1,67
P2	--	--	--	--	--	608,55	250,58	80,54	--	12,55	5,17	1,66
P3	--	--	--	--	--	723,52	297,92	95,76	--	14,92	6,14	1,97
P4	--	--	--	--	--	654,32	269,43	86,60	--	13,49	5,56	1,79
P5	--	--	--	--	--	654,32	269,43	86,60	--	13,49	5,56	1,79
P6	--	--	--	--	--	651,42	268,23	86,22	--	13,43	5,53	1,78
P7	--	--	--	--	--	575,96	237,16	76,23	--	11,88	4,89	1,57
L1	--	--	--	--	--	466,40	192,05	61,73	--	9,62	3,96	1,27
L2	--	--	--	--	--	466,40	192,05	61,73	--	9,62	3,96	1,27
L3	--	--	--	--	--	408,95	168,39	54,13	--	8,43	3,47	1,12
L4	--	--	--	--	--	408,95	168,39	54,13	--	8,43	3,47	1,12
WRo1	--	--	--	--	--	788,30	343,59	74,69	--	120,14	52,36	11,38
WRw1	--	--	--	--	--	593,74	258,79	56,26	--	90,49	39,44	8,57
B01	--	--	--	--	--	169,45	69,77	22,43	--	3,49	1,44	0,46
K01	--	--	--	--	--	137,13	56,47	18,15	--	2,83	1,16	0,37
G1	--	--	--	--	--	165,63	68,20	21,92	--	3,41	1,41	0,45

Invoergegevens Wegen

Bijlage 1
0476213.100

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
S1	--	3,17	1,49	0,16	--	79,37	86,31	92,40	98,44	104,97
S3	--	2,18	1,03	0,11	--	78,16	82,29	90,68	93,64	98,93
S2	--	2,00	0,94	0,10	--	77,37	84,30	90,40	96,44	102,96
P1	--	6,31	2,60	0,84	--	82,36	89,30	95,40	101,44	107,96
P2	--	6,27	2,58	0,83	--	82,34	89,27	95,37	101,41	107,93
P3	--	7,46	3,07	0,99	--	83,09	90,03	96,12	102,16	108,69
P4	--	6,75	2,78	0,89	--	82,65	89,59	95,69	101,72	108,25
P5	--	6,75	2,78	0,89	--	82,65	89,59	95,69	101,72	108,25
P6	--	6,72	2,77	0,89	--	82,63	89,57	95,67	101,71	108,23
P7	--	5,94	2,44	0,79	--	82,10	89,03	95,13	101,17	107,70
L1	--	4,81	1,98	0,64	--	81,55	88,25	94,31	100,34	106,33
L2	--	4,81	1,98	0,64	--	81,55	88,25	94,31	100,34	106,33
L3	--	4,22	1,74	0,56	--	80,98	87,68	93,74	99,77	105,76
L4	--	4,22	1,74	0,56	--	80,98	87,68	93,74	99,77	105,76
WRo1	--	49,63	21,63	4,70	--	85,07	94,41	100,23	106,04	111,37
WRw1	--	37,38	16,29	3,54	--	83,84	93,18	99,00	104,80	110,14
B01	--	1,75	0,72	0,23	--	84,48	89,04	96,57	96,64	99,92
K01	--	1,41	0,58	0,19	--	83,56	88,12	95,65	95,72	99,00
G1	--	1,71	0,70	0,23	--	84,38	88,94	96,47	96,54	99,82

Invoergegevens
Wegen

Bijlage 1
0476213.100

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k
S1	101,50	94,72	84,74	76,10	83,04	89,14	95,18	101,70	98,23	91,46
S3	95,94	89,34	82,34	74,89	79,02	87,41	90,37	95,66	92,67	86,07
S2	99,49	92,72	82,74	74,10	81,04	87,13	93,17	99,70	96,23	89,45
P1	104,49	97,72	87,73	78,51	85,45	91,55	97,58	104,11	100,64	93,86
P2	104,46	97,69	87,71	78,48	85,42	91,52	97,56	104,08	100,61	93,83
P3	105,22	98,44	88,46	79,23	86,17	92,27	98,31	104,83	101,36	94,59
P4	104,78	98,00	88,02	78,80	85,74	91,83	97,87	104,40	100,93	94,15
P5	104,78	98,00	88,02	78,80	85,74	91,83	97,87	104,40	100,93	94,15
P6	104,76	97,98	88,00	78,78	85,72	91,81	97,85	104,38	100,91	94,13
P7	104,23	97,45	87,47	78,24	85,18	91,28	97,32	103,84	100,37	93,60
L1	102,34	96,01	86,13	77,70	84,40	90,46	96,48	102,47	98,49	92,15
L2	102,34	96,01	86,13	77,70	84,40	90,46	96,48	102,47	98,49	92,15
L3	101,77	95,44	85,56	77,13	83,83	89,89	95,91	101,90	97,92	91,58
L4	101,77	95,44	85,56	77,13	83,83	89,89	95,91	101,90	97,92	91,58
WRo1	107,74	100,95	90,89	81,47	90,80	96,62	102,43	107,76	104,13	97,34
WRw1	106,51	99,72	89,66	80,24	89,57	95,39	101,20	106,53	102,90	96,11
B01	93,24	88,14	82,20	80,63	85,18	92,72	92,79	96,07	89,39	84,29
K01	92,32	87,22	81,29	79,71	84,27	91,80	91,87	95,15	88,47	83,37
G1	93,14	88,04	82,11	80,53	85,09	92,62	92,69	95,97	89,29	84,19

Invoergegevens
Wegen

Bijlage 1
0476213.100

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63
S1	81,47	66,36	73,30	79,39	85,43	91,96	88,49	81,71	71,73	--
S3	79,07	65,15	69,28	77,67	80,63	85,92	82,93	76,33	69,33	--
S2	79,47	64,35	71,29	77,39	83,43	89,95	86,48	79,71	69,73	--
P1	83,88	73,58	80,52	86,62	92,65	99,18	95,71	88,93	78,95	--
P2	83,85	73,55	80,49	86,59	92,63	99,15	95,68	88,91	78,92	--
P3	84,61	74,31	81,24	87,34	93,38	99,90	96,43	89,66	79,68	--
P4	84,17	73,87	80,81	86,90	92,94	99,47	96,00	89,22	79,24	--
P5	84,17	73,87	80,81	86,90	92,94	99,47	96,00	89,22	79,24	--
P6	84,15	73,85	80,79	86,88	92,92	99,45	95,98	89,20	79,22	--
P7	83,61	73,31	80,25	86,35	92,39	98,91	95,44	88,67	78,69	--
L1	82,28	72,77	79,47	85,53	91,55	97,55	93,56	87,23	77,35	--
L2	82,28	72,77	79,47	85,53	91,55	97,55	93,56	87,23	77,35	--
L3	81,71	72,20	78,90	84,96	90,98	96,97	92,99	86,65	76,78	--
L4	81,71	72,20	78,90	84,96	90,98	96,97	92,99	86,65	76,78	--
WRo1	87,28	74,84	84,18	89,99	95,80	101,13	97,50	90,71	80,66	--
WRw1	86,05	73,61	82,94	88,76	94,57	99,90	96,27	89,48	79,43	--
B01	78,35	75,70	80,26	87,79	87,86	91,14	84,46	79,36	73,42	--
K01	77,43	74,78	79,34	86,87	86,94	90,22	83,54	78,44	72,50	--
G1	78,25	75,60	80,16	87,69	87,76	91,04	84,36	79,26	73,32	--

Invoergegevens Wegen

Bijlage 1
0476213.100

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
S1	--	--	--	--	--	--	--
S3	--	--	--	--	--	--	--
S2	--	--	--	--	--	--	--
P1	--	--	--	--	--	--	--
P2	--	--	--	--	--	--	--
P3	--	--	--	--	--	--	--
P4	--	--	--	--	--	--	--
P5	--	--	--	--	--	--	--
P6	--	--	--	--	--	--	--
P7	--	--	--	--	--	--	--
L1	--	--	--	--	--	--	--
L2	--	--	--	--	--	--	--
L3	--	--	--	--	--	--	--
L4	--	--	--	--	--	--	--
WRo1	--	--	--	--	--	--	--
WRw1	--	--	--	--	--	--	--
B01	--	--	--	--	--	--	--
K01	--	--	--	--	--	--	--
G1	--	--	--	--	--	--	--

Invoergegevens Geluidschermen

Bijlage 1
0476213.100

Model: Railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250
GS1346953	s:085_18331000	2,50	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1346957	s:085_19730000	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1346954	s:085_18338000	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1346956	s:085_19627000	2,00	0,18	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00
GS1346955	s:085_18848000	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00

Invoergegevens Geluidschermen

Bijlage 1
0476213.100

Model: Railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500
GS1346953	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1346957	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1346954	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1346956	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1346955	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Invoergegevens
Geluidschermen

Bijlage 1
0476213.100

Model: Railverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer

Naam	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
GS1346953	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1346957	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1346954	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1346956	0,00	0,00	0,00	0,00
GS1346955	0,00	0,00	0,00	0,00

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Wegverkeer

Model eigenschap

Omschrijving	Wegverkeer
Verantwoordelijke	d18267
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaai RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	d18267 op 10-3-2022
Laatst ingezien door	d18267 op 12-4-2022
Model aangemaakt met	Geomilieu V2021.1
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Aandachtsgebied	--
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	0,00
Zichthoek	2
Max.refl.diepte	1
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

Commentaar

Rekenresultaten Spoorweglawaai

Bijlage 3
0476213.100

Rapport: Resultatentabel
 Model: Railverkeer
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		102353,94	487168,48	4,50	46,91	46,44	41,53	49,79
01_B		102353,94	487168,48	7,50	50,09	49,60	44,69	52,95
01_C		102353,94	487168,48	10,50	52,22	51,72	46,77	55,05
01_D		102353,94	487168,48	13,50	53,46	52,93	48,01	56,29
02_A		102352,88	487179,33	4,50	45,54	45,17	40,18	48,45
02_B		102352,88	487179,33	7,50	50,68	50,24	45,28	53,55
02_C		102352,88	487179,33	10,50	53,30	52,82	47,86	56,14
02_D		102352,88	487179,33	13,50	56,02	55,55	50,58	58,87
03_A		102361,30	487204,33	4,50	43,82	43,50	38,46	46,74
03_B		102361,30	487204,33	7,50	49,34	48,98	43,89	52,21
03_C		102361,30	487204,33	10,50	51,98	51,59	46,49	54,82
03_D		102361,30	487204,33	13,50	55,42	54,97	49,98	58,27
04_A		102369,21	487227,82	4,50	43,01	42,72	37,65	45,94
04_B		102369,21	487227,82	7,50	48,15	47,84	42,69	51,03
04_C		102369,21	487227,82	10,50	51,58	51,22	46,09	54,43
04_D		102369,21	487227,82	13,50	55,36	54,94	49,89	58,20
05_A		102376,63	487249,84	4,50	44,61	44,37	39,15	47,50
05_B		102376,63	487249,84	7,50	48,52	48,25	43,02	51,39
05_C		102376,63	487249,84	10,50	52,12	51,80	46,60	54,96
05_D		102376,63	487249,84	13,50	55,14	54,75	49,66	57,99
06_A		102384,83	487274,20	4,50	50,95	50,64	45,41	53,79
06_B		102384,83	487274,20	7,50	52,32	52,00	46,78	55,15
06_C		102384,83	487274,20	10,50	53,08	52,75	47,56	55,92
06_D		102384,83	487274,20	13,50	54,53	54,16	49,03	57,37
07_A		102382,71	487158,76	4,50	47,71	47,20	42,34	50,58
07_B		102382,71	487158,76	7,50	49,04	48,56	43,66	51,91
07_C		102382,71	487158,76	10,50	49,98	49,42	44,62	52,84
07_D		102382,71	487158,76	13,50	51,55	50,98	46,12	54,38
08_A		102407,70	487261,67	4,50	39,87	39,63	34,68	42,90
08_B		102407,70	487261,67	7,50	41,20	40,91	35,93	44,17
08_C		102407,70	487261,67	10,50	36,95	36,56	31,62	39,87
08_D		102407,70	487261,67	13,50	34,62	34,28	29,42	37,62
09_A		102399,40	487237,21	4,50	39,26	39,00	34,00	42,25
09_B		102399,40	487237,21	7,50	40,22	39,92	34,90	43,17
09_C		102399,40	487237,21	10,50	36,46	36,11	31,12	39,38
09_D		102399,40	487237,21	13,50	34,55	34,16	29,20	37,46
10_A		102389,95	487209,34	4,50	38,25	37,96	32,96	41,21
10_B		102389,95	487209,34	7,50	38,35	38,07	33,04	41,31
10_C		102389,95	487209,34	10,50	35,59	35,32	30,29	38,55
10_D		102389,95	487209,34	13,50	35,65	35,31	30,36	38,60
11_A		102381,47	487184,36	4,50	36,72	36,39	31,41	39,66
11_B		102381,47	487184,36	7,50	36,97	36,66	31,65	39,91
11_C		102381,47	487184,36	10,50	35,10	34,71	29,82	38,04
11_D		102381,47	487184,36	13,50	34,76	34,29	29,44	37,67

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten
Wegverkeerslawaai totaal

Bijlage 3
0476213.100

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		102353,94	487168,48	4,50	57,93	54,66	44,99	57,56
01_B		102353,94	487168,48	7,50	57,60	54,33	44,66	57,23
01_C		102353,94	487168,48	10,50	57,34	54,06	44,41	56,97
01_D		102353,94	487168,48	13,50	56,95	53,68	44,05	56,58
02_A		102352,88	487179,33	4,50	63,17	59,90	50,21	62,79
02_B		102352,88	487179,33	7,50	62,83	59,56	49,89	62,46
02_C		102352,88	487179,33	10,50	62,34	59,07	49,41	61,97
02_D		102352,88	487179,33	13,50	61,82	58,54	48,92	61,45
03_A		102361,30	487204,33	4,50	63,38	60,12	50,43	63,01
03_B		102361,30	487204,33	7,50	63,04	59,76	50,10	62,66
03_C		102361,30	487204,33	10,50	62,55	59,28	49,64	62,18
03_D		102361,30	487204,33	13,50	62,04	58,76	49,16	61,68
04_A		102369,21	487227,82	4,50	63,37	60,09	50,44	63,00
04_B		102369,21	487227,82	7,50	63,04	59,76	50,14	62,67
04_C		102369,21	487227,82	10,50	62,56	59,28	49,70	62,20
04_D		102369,21	487227,82	13,50	62,06	58,79	49,25	61,71
05_A		102376,63	487249,84	4,50	63,17	59,88	50,31	62,81
05_B		102376,63	487249,84	7,50	62,85	59,57	50,04	62,50
05_C		102376,63	487249,84	10,50	62,40	59,12	49,67	62,06
05_D		102376,63	487249,84	13,50	61,90	58,60	49,22	61,57
06_A		102384,83	487274,20	4,50	62,98	59,68	50,29	62,65
06_B		102384,83	487274,20	7,50	62,69	59,39	50,11	62,38
06_C		102384,83	487274,20	10,50	62,25	58,94	49,80	61,96
06_D		102384,83	487274,20	13,50	61,77	58,45	49,45	61,50
07_A		102382,71	487158,76	4,50	51,27	47,98	38,63	50,95
07_B		102382,71	487158,76	7,50	51,68	48,38	39,12	51,37
07_C		102382,71	487158,76	10,50	51,54	48,23	38,99	51,23
07_D		102382,71	487158,76	13,50	51,42	48,12	38,85	51,11
08_A		102407,70	487261,67	4,50	43,40	39,59	34,43	43,98
08_B		102407,70	487261,67	7,50	44,02	40,21	35,05	44,60
08_C		102407,70	487261,67	10,50	43,57	39,73	34,71	44,18
08_D		102407,70	487261,67	13,50	43,78	39,95	34,93	44,40
09_A		102399,40	487237,21	4,50	40,60	36,82	31,49	41,13
09_B		102399,40	487237,21	7,50	41,30	37,51	32,26	41,85
09_C		102399,40	487237,21	10,50	40,76	36,92	31,89	41,37
09_D		102399,40	487237,21	13,50	40,23	36,39	31,35	40,83
10_A		102389,95	487209,34	4,50	38,69	34,94	29,43	39,17
10_B		102389,95	487209,34	7,50	39,01	35,27	29,69	39,47
10_C		102389,95	487209,34	10,50	38,62	34,86	29,41	39,12
10_D		102389,95	487209,34	13,50	38,94	35,19	29,67	39,42
11_A		102381,47	487184,36	4,50	37,59	33,83	28,34	38,07
11_B		102381,47	487184,36	7,50	39,01	35,24	29,83	39,52
11_C		102381,47	487184,36	10,50	39,69	35,90	30,63	40,24
11_D		102381,47	487184,36	13,50	40,45	36,68	31,33	40,98

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten
Wegverkeerslawaaï 30 km/uur wegen

Bijlage 3
0476213.100

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: 30 km
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		102353,94	487168,48	4,50	20,39	16,54	11,61	21,03
01_B		102353,94	487168,48	7,50	15,24	11,38	6,45	15,87
01_C		102353,94	487168,48	10,50	13,82	9,97	5,04	14,46
01_D		102353,94	487168,48	13,50	3,06	-0,79	-5,72	3,70
02_A		102352,88	487179,33	4,50	30,39	26,54	21,61	31,03
02_B		102352,88	487179,33	7,50	31,13	27,28	22,35	31,77
02_C		102352,88	487179,33	10,50	31,79	27,94	23,01	32,43
02_D		102352,88	487179,33	13,50	32,84	28,99	24,06	33,48
03_A		102361,30	487204,33	4,50	32,26	28,41	23,48	32,90
03_B		102361,30	487204,33	7,50	33,14	29,29	24,36	33,78
03_C		102361,30	487204,33	10,50	34,22	30,37	25,44	34,86
03_D		102361,30	487204,33	13,50	33,62	29,77	24,84	34,26
04_A		102369,21	487227,82	4,50	35,15	31,30	26,37	35,79
04_B		102369,21	487227,82	7,50	36,22	32,37	27,44	36,86
04_C		102369,21	487227,82	10,50	36,46	32,61	27,68	37,10
04_D		102369,21	487227,82	13,50	36,37	32,52	27,59	37,01
05_A		102376,63	487249,84	4,50	39,36	35,51	30,58	40,00
05_B		102376,63	487249,84	7,50	40,36	36,51	31,58	41,00
05_C		102376,63	487249,84	10,50	40,40	36,54	31,61	41,03
05_D		102376,63	487249,84	13,50	39,91	36,06	31,13	40,55
06_A		102384,83	487274,20	4,50	42,76	38,91	33,98	43,40
06_B		102384,83	487274,20	7,50	42,92	39,07	34,14	43,56
06_C		102384,83	487274,20	10,50	42,91	39,05	34,12	43,54
06_D		102384,83	487274,20	13,50	42,13	38,28	33,35	42,77
07_A		102382,71	487158,76	4,50	20,34	16,49	11,56	20,98
07_B		102382,71	487158,76	7,50	14,04	10,19	5,26	14,68
07_C		102382,71	487158,76	10,50	15,39	11,54	6,61	16,03
07_D		102382,71	487158,76	13,50	6,34	2,49	-2,44	6,98
08_A		102407,70	487261,67	4,50	41,33	37,48	32,55	41,97
08_B		102407,70	487261,67	7,50	41,68	37,83	32,90	42,32
08_C		102407,70	487261,67	10,50	41,74	37,89	32,96	42,38
08_D		102407,70	487261,67	13,50	41,78	37,93	33,00	42,42
09_A		102399,40	487237,21	4,50	37,13	33,28	28,35	37,77
09_B		102399,40	487237,21	7,50	38,25	34,40	29,47	38,89
09_C		102399,40	487237,21	10,50	38,29	34,44	29,51	38,93
09_D		102399,40	487237,21	13,50	36,99	33,14	28,21	37,63
10_A		102389,95	487209,34	4,50	33,58	29,73	24,80	34,22
10_B		102389,95	487209,34	7,50	34,32	30,47	25,54	34,96
10_C		102389,95	487209,34	10,50	35,04	31,19	26,26	35,68
10_D		102389,95	487209,34	13,50	35,12	31,26	26,33	35,75
11_A		102381,47	487184,36	4,50	30,89	27,04	22,11	31,53
11_B		102381,47	487184,36	7,50	31,29	27,44	22,51	31,93
11_C		102381,47	487184,36	10,50	31,93	28,08	23,15	32,57
11_D		102381,47	487184,36	13,50	32,54	28,69	23,76	33,18

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten
Wegverkeerslawaaï Leidsevaart

Bijlage 3
0476213.100

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Leidsevaart
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		102353,94	487168,48	4,50	35,48	31,63	26,70	36,12
01_B		102353,94	487168,48	7,50	34,85	31,00	26,07	35,49
01_C		102353,94	487168,48	10,50	35,77	31,92	26,99	36,41
01_D		102353,94	487168,48	13,50	37,04	33,19	28,26	37,68
02_A		102352,88	487179,33	4,50	25,82	21,97	17,04	26,46
02_B		102352,88	487179,33	7,50	27,62	23,77	18,84	28,26
02_C		102352,88	487179,33	10,50	24,26	20,40	15,47	24,89
02_D		102352,88	487179,33	13,50	-0,07	-3,92	-8,85	0,57
03_A		102361,30	487204,33	4,50	24,01	20,16	15,23	24,65
03_B		102361,30	487204,33	7,50	26,25	22,40	17,47	26,89
03_C		102361,30	487204,33	10,50	26,70	22,85	17,92	27,34
03_D		102361,30	487204,33	13,50	5,69	1,84	-3,09	6,33
04_A		102369,21	487227,82	4,50	24,21	20,35	15,42	24,84
04_B		102369,21	487227,82	7,50	23,30	19,45	14,52	23,94
04_C		102369,21	487227,82	10,50	17,01	13,16	8,23	17,65
04_D		102369,21	487227,82	13,50	5,37	1,52	-3,41	6,01
05_A		102376,63	487249,84	4,50	23,45	19,60	14,67	24,09
05_B		102376,63	487249,84	7,50	22,70	18,85	13,92	23,34
05_C		102376,63	487249,84	10,50	20,24	16,39	11,46	20,88
05_D		102376,63	487249,84	13,50	19,89	16,04	11,11	20,53
06_A		102384,83	487274,20	4,50	20,51	16,66	11,73	21,15
06_B		102384,83	487274,20	7,50	20,70	16,84	11,91	21,33
06_C		102384,83	487274,20	10,50	14,69	10,83	5,90	15,32
06_D		102384,83	487274,20	13,50	1,40	-2,45	-7,38	2,04
07_A		102382,71	487158,76	4,50	37,46	33,61	28,68	38,10
07_B		102382,71	487158,76	7,50	38,92	35,07	30,14	39,56
07_C		102382,71	487158,76	10,50	38,95	35,10	30,17	39,59
07_D		102382,71	487158,76	13,50	38,59	34,74	29,81	39,23
08_A		102407,70	487261,67	4,50	30,88	27,03	22,10	31,52
08_B		102407,70	487261,67	7,50	31,20	27,35	22,42	31,84
08_C		102407,70	487261,67	10,50	30,84	26,99	22,06	31,48
08_D		102407,70	487261,67	13,50	32,80	28,94	24,01	33,43
09_A		102399,40	487237,21	4,50	31,06	27,21	22,28	31,70
09_B		102399,40	487237,21	7,50	31,81	27,95	23,02	32,44
09_C		102399,40	487237,21	10,50	31,55	27,70	22,77	32,19
09_D		102399,40	487237,21	13,50	32,13	28,27	23,34	32,76
10_A		102389,95	487209,34	4,50	31,34	27,49	22,56	31,98
10_B		102389,95	487209,34	7,50	32,03	28,17	23,24	32,66
10_C		102389,95	487209,34	10,50	32,02	28,17	23,24	32,66
10_D		102389,95	487209,34	13,50	32,70	28,84	23,91	33,33
11_A		102381,47	487184,36	4,50	32,07	28,22	23,29	32,71
11_B		102381,47	487184,36	7,50	35,97	32,11	27,18	36,60
11_C		102381,47	487184,36	10,50	37,50	33,64	28,72	38,14
11_D		102381,47	487184,36	13,50	38,35	34,50	29,57	38,99

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten
Wegverkeerslawaaï Pijlslaan

Bijlage 3
0476213.100

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Pijlslaan
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		102353,94	487168,48	4,50	33,30	29,44	24,51	33,93
01_B		102353,94	487168,48	7,50	31,03	27,18	22,25	31,67
01_C		102353,94	487168,48	10,50	26,44	22,59	17,66	27,08
01_D		102353,94	487168,48	13,50	24,24	20,39	15,46	24,88
02_A		102352,88	487179,33	4,50	40,89	37,03	32,10	41,52
02_B		102352,88	487179,33	7,50	41,00	37,14	32,21	41,63
02_C		102352,88	487179,33	10,50	41,33	37,47	32,54	41,96
02_D		102352,88	487179,33	13,50	42,27	38,42	33,49	42,91
03_A		102361,30	487204,33	4,50	41,78	37,93	33,00	42,42
03_B		102361,30	487204,33	7,50	42,27	38,41	33,48	42,90
03_C		102361,30	487204,33	10,50	42,81	38,96	34,03	43,45
03_D		102361,30	487204,33	13,50	43,76	39,91	34,98	44,40
04_A		102369,21	487227,82	4,50	43,22	39,36	34,43	43,85
04_B		102369,21	487227,82	7,50	44,06	40,20	35,27	44,69
04_C		102369,21	487227,82	10,50	44,81	40,96	36,03	45,45
04_D		102369,21	487227,82	13,50	45,69	41,84	36,91	46,33
05_A		102376,63	487249,84	4,50	45,52	41,67	36,74	46,16
05_B		102376,63	487249,84	7,50	46,41	42,55	37,63	47,05
05_C		102376,63	487249,84	10,50	47,57	43,71	38,78	48,20
05_D		102376,63	487249,84	13,50	48,00	44,14	39,21	48,63
06_A		102384,83	487274,20	4,50	48,72	44,87	39,94	49,36
06_B		102384,83	487274,20	7,50	49,80	45,95	41,02	50,44
06_C		102384,83	487274,20	10,50	50,74	46,89	41,96	51,38
06_D		102384,83	487274,20	13,50	51,38	47,52	42,59	52,01
07_A		102382,71	487158,76	4,50	29,52	25,67	20,74	30,16
07_B		102382,71	487158,76	7,50	29,79	25,93	21,00	30,42
07_C		102382,71	487158,76	10,50	26,98	23,12	18,19	27,61
07_D		102382,71	487158,76	13,50	17,07	13,21	8,28	17,70
08_A		102407,70	487261,67	4,50	36,97	33,11	28,18	37,60
08_B		102407,70	487261,67	7,50	38,51	34,66	29,73	39,15
08_C		102407,70	487261,67	10,50	37,56	33,70	28,77	38,19
08_D		102407,70	487261,67	13,50	37,93	34,07	29,14	38,56
09_A		102399,40	487237,21	4,50	34,80	30,95	26,02	35,44
09_B		102399,40	487237,21	7,50	35,61	31,76	26,83	36,25
09_C		102399,40	487237,21	10,50	34,97	31,11	26,18	35,60
09_D		102399,40	487237,21	13,50	35,29	31,43	26,50	35,92
10_A		102389,95	487209,34	4,50	32,82	28,96	24,03	33,45
10_B		102389,95	487209,34	7,50	32,65	28,80	23,87	33,29
10_C		102389,95	487209,34	10,50	30,39	26,54	21,61	31,03
10_D		102389,95	487209,34	13,50	30,83	26,97	22,04	31,46
11_A		102381,47	487184,36	4,50	31,76	27,90	22,97	32,39
11_B		102381,47	487184,36	7,50	31,29	27,44	22,51	31,93
11_C		102381,47	487184,36	10,50	29,82	25,97	21,04	30,46
11_D		102381,47	487184,36	13,50	29,26	25,41	20,48	29,90

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten
Wegverkeerslawaaï Stephensonstraat

Bijlage 3
0476213.100

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Stephensonstraat
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		102353,94	487168,48	4,50	57,88	54,61	44,87	57,49
01_B		102353,94	487168,48	7,50	57,55	54,29	44,54	57,17
01_C		102353,94	487168,48	10,50	57,28	54,01	44,27	56,89
01_D		102353,94	487168,48	13,50	56,87	53,60	43,86	56,48
02_A		102352,88	487179,33	4,50	63,14	59,87	50,13	62,75
02_B		102352,88	487179,33	7,50	62,79	59,52	49,78	62,40
02_C		102352,88	487179,33	10,50	62,29	59,02	49,28	61,90
02_D		102352,88	487179,33	13,50	61,74	58,48	48,73	61,36
03_A		102361,30	487204,33	4,50	63,34	60,08	50,33	62,96
03_B		102361,30	487204,33	7,50	62,99	59,72	49,98	62,60
03_C		102361,30	487204,33	10,50	62,49	59,23	49,48	62,11
03_D		102361,30	487204,33	13,50	61,96	58,69	48,95	61,57
04_A		102369,21	487227,82	4,50	63,32	60,05	50,31	62,93
04_B		102369,21	487227,82	7,50	62,97	59,70	49,96	62,58
04_C		102369,21	487227,82	10,50	62,47	59,20	49,46	62,08
04_D		102369,21	487227,82	13,50	61,94	58,68	48,93	61,56
05_A		102376,63	487249,84	4,50	63,07	59,80	50,06	62,68
05_B		102376,63	487249,84	7,50	62,72	59,45	49,71	62,33
05_C		102376,63	487249,84	10,50	62,22	58,96	49,21	61,84
05_D		102376,63	487249,84	13,50	61,68	58,41	48,67	61,29
06_A		102384,83	487274,20	4,50	62,76	59,49	49,75	62,37
06_B		102384,83	487274,20	7,50	62,41	59,14	49,40	62,02
06_C		102384,83	487274,20	10,50	61,87	58,60	48,86	61,48
06_D		102384,83	487274,20	13,50	61,29	58,02	48,28	60,90
07_A		102382,71	487158,76	4,50	51,01	47,75	38,00	50,63
07_B		102382,71	487158,76	7,50	51,37	48,10	38,36	50,98
07_C		102382,71	487158,76	10,50	51,20	47,93	38,19	50,81
07_D		102382,71	487158,76	13,50	51,09	47,83	38,08	50,71
08_A		102407,70	487261,67	4,50	29,90	26,63	16,89	29,51
08_B		102407,70	487261,67	7,50	31,60	28,33	18,59	31,21
08_C		102407,70	487261,67	10,50	26,38	23,12	13,37	26,00
08_D		102407,70	487261,67	13,50	27,43	24,16	14,42	27,04
09_A		102399,40	487237,21	4,50	28,74	25,48	15,73	28,36
09_B		102399,40	487237,21	7,50	29,68	26,42	16,67	29,30
09_C		102399,40	487237,21	10,50	22,84	19,57	9,83	22,45
09_D		102399,40	487237,21	13,50	23,69	20,43	10,68	23,31
10_A		102389,95	487209,34	4,50	28,67	25,40	15,66	28,28
10_B		102389,95	487209,34	7,50	30,79	27,52	17,78	30,40
10_C		102389,95	487209,34	10,50	29,43	26,16	16,42	29,04
10_D		102389,95	487209,34	13,50	30,62	27,36	17,61	30,24
11_A		102381,47	487184,36	4,50	27,38	24,12	14,37	27,00
11_B		102381,47	487184,36	7,50	29,85	26,58	16,84	29,46
11_C		102381,47	487184,36	10,50	28,64	25,37	15,63	28,25
11_D		102381,47	487184,36	13,50	30,66	27,39	17,65	30,27

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten
Wegverkeerslawaaï Westelijke Randweg

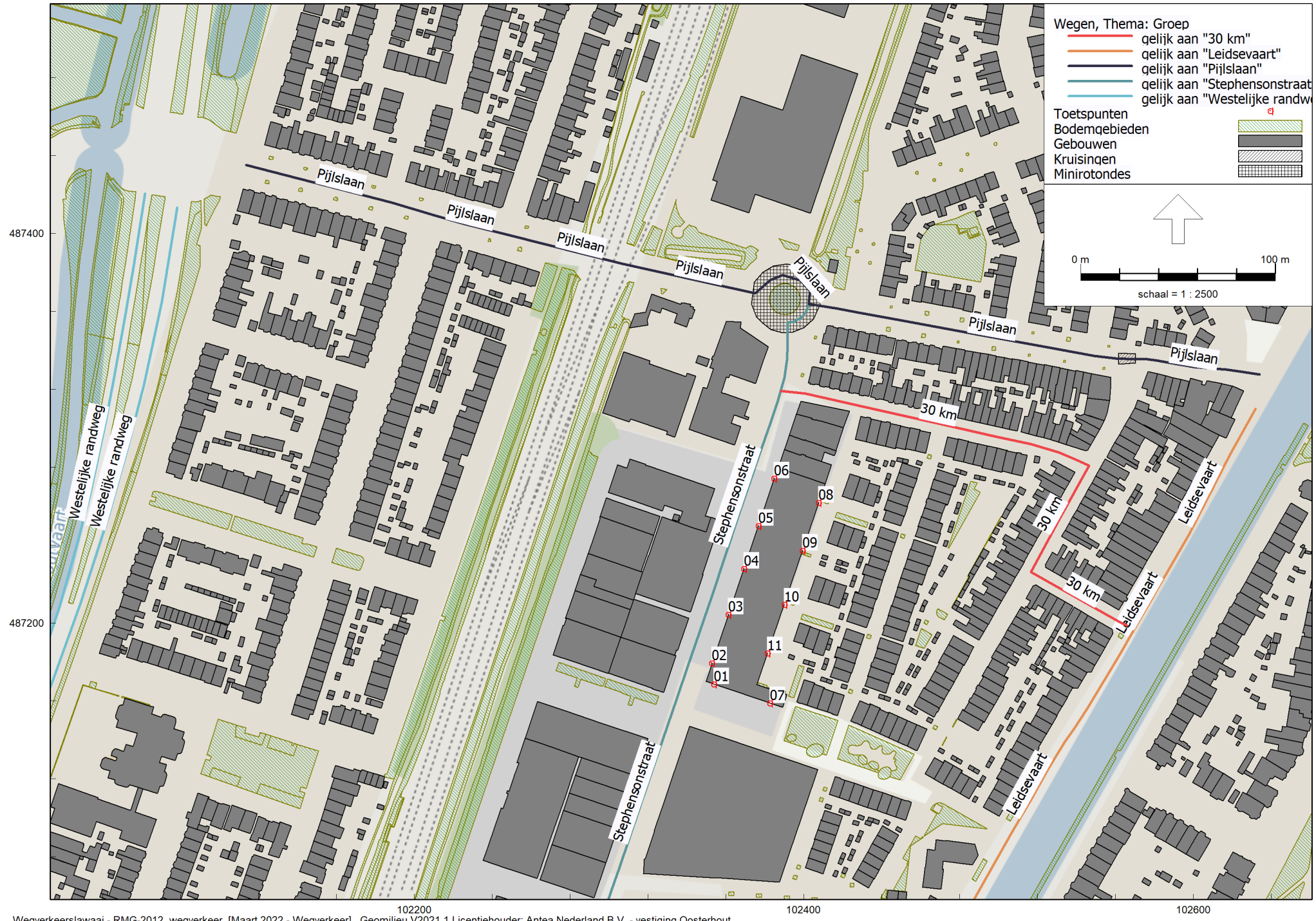
Bijlage 3
0476213.100

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Westelijke randweg
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A		102353,94	487168,48	4,50	30,85	27,25	20,62	31,05
01_B		102353,94	487168,48	7,50	33,20	29,60	22,97	33,40
01_C		102353,94	487168,48	10,50	34,97	31,37	24,74	35,17
01_D		102353,94	487168,48	13,50	36,12	32,51	25,88	36,31
02_A		102352,88	487179,33	4,50	33,53	29,92	23,29	33,72
02_B		102352,88	487179,33	7,50	37,38	33,77	27,15	37,57
02_C		102352,88	487179,33	10,50	38,21	34,61	27,98	38,41
02_D		102352,88	487179,33	13,50	38,85	35,25	28,62	39,05
03_A		102361,30	487204,33	4,50	33,27	29,67	23,04	33,47
03_B		102361,30	487204,33	7,50	35,40	31,80	25,17	35,60
03_C		102361,30	487204,33	10,50	35,79	32,19	25,56	35,99
03_D		102361,30	487204,33	13,50	37,14	33,54	26,91	37,34
04_A		102369,21	487227,82	4,50	32,55	28,95	22,32	32,75
04_B		102369,21	487227,82	7,50	33,67	30,06	23,43	33,86
04_C		102369,21	487227,82	10,50	34,75	31,15	24,52	34,95
04_D		102369,21	487227,82	13,50	36,57	32,97	26,34	36,77
05_A		102376,63	487249,84	4,50	33,08	29,48	22,85	33,28
05_B		102376,63	487249,84	7,50	33,77	30,16	23,53	33,96
05_C		102376,63	487249,84	10,50	35,06	31,46	24,83	35,26
05_D		102376,63	487249,84	13,50	36,65	33,05	26,42	36,85
06_A		102384,83	487274,20	4,50	32,59	28,99	22,36	32,79
06_B		102384,83	487274,20	7,50	33,08	29,48	22,85	33,28
06_C		102384,83	487274,20	10,50	34,54	30,94	24,31	34,74
06_D		102384,83	487274,20	13,50	35,60	31,99	25,36	35,79
07_A		102382,71	487158,76	4,50	30,37	26,77	20,14	30,57
07_B		102382,71	487158,76	7,50	32,29	28,69	22,06	32,49
07_C		102382,71	487158,76	10,50	33,71	30,11	23,48	33,91
07_D		102382,71	487158,76	13,50	34,63	31,03	24,40	34,83
08_A		102407,70	487261,67	4,50	30,45	26,85	20,22	30,65
08_B		102407,70	487261,67	7,50	27,96	24,36	17,73	28,16
08_C		102407,70	487261,67	10,50	26,63	23,02	16,39	26,82
08_D		102407,70	487261,67	13,50	22,58	18,97	12,34	22,77
09_A		102399,40	487237,21	4,50	31,02	27,42	20,79	31,22
09_B		102399,40	487237,21	7,50	28,61	25,00	18,38	28,80
09_C		102399,40	487237,21	10,50	26,00	22,39	15,76	26,19
09_D		102399,40	487237,21	13,50	24,62	21,01	14,38	24,81
10_A		102389,95	487209,34	4,50	30,47	26,87	20,24	30,67
10_B		102389,95	487209,34	7,50	27,93	24,33	17,70	28,13
10_C		102389,95	487209,34	10,50	27,22	23,62	16,99	27,42
10_D		102389,95	487209,34	13,50	25,52	21,91	15,28	25,71
11_A		102381,47	487184,36	4,50	29,33	25,72	19,09	29,52
11_B		102381,47	487184,36	7,50	25,52	21,92	15,29	25,72
11_C		102381,47	487184,36	10,50	26,38	22,78	16,15	26,58
11_D		102381,47	487184,36	13,50	26,56	22,96	16,33	26,76

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Figuur 1
Rekenmodel Wegverkeer



Antea Nederland B.V. - vestiging Oosterhout

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK Almere
Postbus 10044
1301 AA Almere
E. Ruben.Wieringa@AnteaGroup.nl

Copyright © 2022

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@antegroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Bijlage 5 Besluit hogere waarde Wet geluidhinder



Besluit hogere waarde Wet geluidhinder bestemmingsplan Stephensonstraat 38-46

Op grond van art. 83 jo. art. 110a Wet geluidhinder en artikel 4.10 Besluit geluidhinder:

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem heeft besloten vast te stellen 'een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting' voor het bestemmingsplan Stephensonstraat 38-46.

Inzage

U kunt het besluit hogere waarde Wet geluidhinder met bijbehorende stukken (digitaal) inzien met ingang van de dag na deze publicatie:

- Op www.ruimtelijkeplannen.nl;
- In de publiekshal Raakspoort, Zijlvest 39 in Haarlem. De openingstijden zijn maandag tot en met vrijdag van 09.00 tot 16.00 uur en op donderdagavond doorlopend tot 20.00 uur. Het besluit kunt u inzien op afspraak. Maak een afspraak door te bellen naar 14 023.

Een besluit hogere waarde Wet geluidhinder (HWG) doorloopt een eigen procedure, naast de procedure voor het bestemmingsplan waar het besluit HWG betrekking op heeft. Om deze reden is het besluit HWG als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan Stephensonstraat 38-46 opgenomen. Het geluidsrapport is ook als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan en het besluit HWG zijn raadpleegbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gebied en gevolg

Het bestemmingsplan maakt de bouw mogelijk van 68 sociale woningen, 28 woningen in de vrije sector, 2000 m² aan bedrijvigheid en een ondergrondse parkeergarage. De ontwikkeling is neergelegd in het bestemmingsplan Stephensonstraat 38-46, met nummer NL.IMRO.0392.BP2120007-va01. De geluidsbelasting vanwege de Stephensonstraat op de gevel van de nieuwe woningen voldoet niet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De geluidbelasting ten gevolge van de Stephensonstraat bedraagt ten hoogste 58 dB. Er is geen overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. De geluidbelasting ten gevolge van het nabij gelegen railverkeer bedraagt ten hoogste 59 dB, waarmee de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden. De hoogst toelaatbare geluidbelasting van 68 dB wordt niet overschreden. Met het voorliggend besluit stelt het college een hogere waarde vast voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, wat betreft wegverkeer- en spoorlawaai.

Beroep

De Wet geluidhinder koppelt de beroepstermijn van het besluit tot vaststelling van hogere waarden aan de beroepstermijn voor het bestemmingsplan. Belanghebbenden kunnen tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan en het besluit omtrent vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting beroep instellen. De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken en vangt aan met ingang van de dag na die waarop het besluit ter inzage is gelegd. Het beroep dient schriftelijk te worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA, Den Haag. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om digitaal beroep in te stellen via: <https://digitaaloket.raadvanstate.nl/>. Degene die beroep heeft ingesteld kan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak verzoeken met het oog op onverwijlde spoed een voorlopige voorziening te treffen. Het verzoek dient geadresseerd te worden aan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage, dan wel via het bovengenoemde digitaal loket.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Bijlage 6 Luchtkwaliteitsonderzoek



Luchtkwaliteitsonderzoek

Stephensonstraat 38-46 te Haarlem

projectnummer 0476213.100
definitief
12 juli 2022

Luchtkwaliteitsonderzoek

projectnummer 0476213.100

revisie 00

02 Mei 2022

Auteurs

D. Erdsieck

Opdrachtgever

Hoorne Vastgoed B.V.

Loet 2

1911 BR UITGEEST

Gecontroleerd:

T. Elsman

datum

12 juli 2022

beschrijving

definitief

vrijgave

I. Duursma

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Bouwprogramma: 96 woningen en 1800m ² commerciële ruimte	2
1.3	Wettelijke kader luchtkwaliteitsnormen	2
2	Luchtkwaliteit	3
2.1	Effect van het voorgenomen plan op de ontwikkeling	3
2.2	Luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied (Stephensonstraat 38-46)	3
3	Conclusie	4

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Hoorne Vastgoed B.V. is voornemens om de bestaande bebouwing aan de Stephensonstraat 38-46 te Haarlem te gaan herontwikkelen. Het plangebied ligt ten Zuidwesten van de binnenstad van Haarlem en is 2.772 m² groot. Hoorne Vastgoed B.V. is voornemens om de bestaande bebouwing te slopen. In figuur 1 is het plangebied weergegeven.



Figuur 1. Aanduiding plangebied (bron: Kadastralekaart.nl, bewerking: Antea Group)

Het plangebied valt onder het bestemmingsplan Pijlslaan e.o., onherroepelijk vastgesteld door de gemeente Haarlem op 29 oktober 2015 (zie figuur 2). Binnen de kaders van dit bestemmingsplan is de beoogde ontwikkeling niet mogelijk. Om die reden zal er een nieuw (postzegel)bestemmingsplan moeten worden opgesteld die de beoogde ontwikkeling wel mogelijk maakt.



Figuur 2. Uitsnede bestemmingsplan "Pijlslaan e.o." (bron: ruimtelijkeplannen.nl, bewerking: Antea Group)

1.2 Bouwprogramma: 96 woningen en 1800m² commerciële ruimte

Het project bestaat uit een gediversifieerd bouwprogramma. Waarin de volgende bestemmingen zijn opgenomen: woningen en commerciële functies. Het nieuwe beoogde programma bestaat uit de volgende uitgangspunten:

- 68 sociale huurwoningen van gemiddeld 50 m² GBO;
- 28 vrije sectorwoningen;
- circa 1.800 m² BVO commerciële ruimte;
- een ondergrondse parkeergarage.

1.3 Wettelijke kader luchtkwaliteitsnormen

In het kader van de Wet milieubeheer moet beoordeeld worden of, rekening houdend met de voorgenomen ontwikkeling, wordt voldaan aan de wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Daarbij wordt enerzijds gekeken naar de invloed van de voorgenomen ontwikkeling op de omgeving en anderzijds wordt beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Maatgevende Europese Grenswaarde

Op 11 juni 2018 hebben het RIVM en de GGD'en de GGD-richtlijn 'Luchtkwaliteit en Gezondheid' uit 2008 geactualiseerd. De richtlijn biedt onder meer een actueel overzicht van wetenschappelijke studies naar gezondheid en luchtkwaliteit en de betekenis van nieuwe (Europese) beleidsontwikkelingen. De richtlijn is een hulpmiddel voor GGD'en en kan worden gebruikt bij advisering en bij informatievoorziening over luchtkwaliteit. De volgende Europese grenswaarde ten aanzien van de kritische stoffen stikstofdioxide en fijnstof blijken uit deze richtlijn:

- Voor Stikstofdioxide (NO₂) is een jaargemiddelde van 40 µg/m³ ten aanzien van Stikstofdioxide (NO₂).
- Voor Fijn stof PM₁₀ is een jaargemiddelde EU-grenswaarde van 40 µg/m³ vastgesteld.
- Voor Fijn stof PM_{2,5} is een jaargemiddelde EU-grenswaarde van kracht van 25 µg/m³ sinds 1 januari 2015. Daarnaast is een indicatieve grenswaarde van kracht van 20 µg/m³. De indicatieve grenswaarde zou door de Europese commissie worden herzien op basis van een evaluatie die plaats zou vinden in 2013. Deze evaluatie heeft echter nooit plaatsgevonden. In Nederland is de indicatieve grenswaarde daarom niet in regelgeving geïmplementeerd.

Adviesnormen WHO

Op 22 september 2021 heeft de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) haar meest recente advies gegeven ten aanzien van advieswaarden voor luchtkwaliteit. De aangescherpte advieswaarde voor fijnstof (PM_{2.5}) is gehalveerd (was 10 µg/m³, is nu 5 µg/m³) ten aanzien van haar advies uit 2005, de advieswaarde voor fijnstof (PM₁₀) ging naar 15 µg/m³ (was 20 µg/m³) en voor stikstofdioxide (NO₂) is de advieswaarde nu 10 µg/m³ (was 40 µg/m³).

2 Luchtkwaliteit

2.1 Effect van het voorgenomen plan op de ontwikkeling

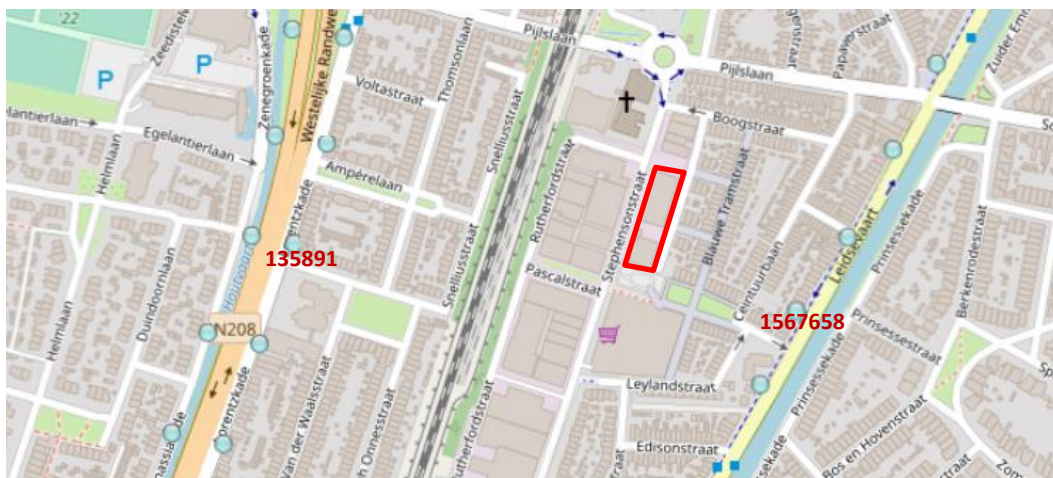
Door het bouwplan, in totaal 96 woningen en 1800 m² commerciële ruimte, kan er mogelijk sprake zijn van een toename van het gemotoriseerde verkeer op de wegen in de directe omgeving. In het *Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* is vastgelegd wanneer een plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de jaargemiddelde concentraties van de in Nederland meest kritische stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

Een plan draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de jaargemiddelde concentraties in de buitenlucht van zowel NO₂ als PM₁₀ niet meer bedraagt dan 3% van de grenswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de jaargemiddelde concentraties met 1,2 µg/m³. In de *Regeling niet in betekenende mate bijdragen*, die onder het gelijknamige Besluit hangt, zijn categorieën van gevallen opgenomen die per definitie 'niet in betekenende mate' zijn. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om een woningbouwontwikkeling van minder dan 1.500 woningen. Deze ontwikkelingen hoeven dan niet nader onderzocht te worden op een eventuele bijdrage aan de luchtkwaliteit en hiervoor hoeft geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden.

Het voorgenomen plan voorziet in de ontwikkeling van minder dan 1.500 woningen. De omvang van dit plan past binnen een in de *Regeling niet in betekenende mate bijdragen* aangegeven categorie van gevallen die standaard niet in betekenende mate bijdraagt

2.2 Luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied (Stephensonstraat 38-46)

Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening is eveneens gekeken naar de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (zowel PM₁₀ als PM_{2,5}) ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling. Om een goed beeld te krijgen van deze concentraties is gebruik gemaakt van de resultaten uit de NSL Monitoringstool (2021). Met de Monitoringstool wordt de luchtkwaliteit jaarlijks in beeld gebracht langs de drukste wegen in Nederland, zowel voor het gepasseerde jaar als voor de toekomst. De Monitoringstool wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van de generieke invoergegevens van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de verkeersgegevens voor de rijkswegen en de wegen in beheer van provincies en gemeenten. De (maximale) concentraties in de directe omgeving van de voorgenomen ontwikkeling zijn in Figuur 3 en Tabel 1 in beeld gebracht voor de meest kritische stoffen in Nederland: NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} voor de meest nabije meetlocaties: Westelijke Randweg en Leidsevaart.



Figuur 3. Uitsnede NSL metingen omliggend Stephensonstraat (bron: nsl-monitoring.nl, bewerking: Antea Group)

Locaties (meetpunt)	Kritische stoffen	Hoogste punt 2020	Maatgevende Europese grenswaarde jaargemiddelde	WHO-adviesnormen jaargemiddelde 22 september 2021
Westelijke Randweg ¹	Stikstofdioxide NO2	17,2	40	10
	Fijn stof PM10	17,1	40	15
	Fijn stof PM2,5	8,7	25	5
Leidsevaart ²	Stikstofdioxide NO2	15,7	40	10
	Fijn stof PM10	16,9	40	15
	Fijn stof PM2,5	8,6	25	5

Tabel 1 - jaargemiddelde concentraties NO2, PM10, PM2,5 in µg/m3

Op basis van de resultaten uit de NSL Monitoringstool kan worden geconcludeerd dat de concentraties in de directe omgeving van de locatie onder de maatgevende grenswaarden voor deze stoffen liggen. Er wordt niet voldaan aan de meest actuele luchtkwaliteit adviesnormen van de WHO. Dit zijn echter geen wettelijke normen en daarmee geen belemmering voor het initiatief.

3 Conclusie

Ten aanzien van het aspect **luchtkwaliteit** zijn er **geen belemmeringen** voor de herontwikkeling van de Stephensonstraat 38-46 te Haarlem. Het plan is niet in betekende mate voor de luchtkwaliteit. Daarnaast voldoet de luchtkwaliteit ter plaatsen aan de maatgevende waarden.

¹ Op basis van het dichtstbijzijnde rekenpunt tot de projectlocatie: nr. 135891

² Op basis van het dichtstbijzijnde rekenpunt tot de projectlocatie: nr. 15676589

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

E. anthony.vandongen@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2022

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Bijlage 7 Onderzoek stikstofdepositie



**Stikstofdepositie-
onderzoek**
Herontwikkeling
Stephensonstraat

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0476213.100
definitief revisie 02
10 februari 2023

Stikstofdepositie-onderzoek

Herontwikkeling Stephensonstraat

projectnummer 0476213.100
documentnummer 20230210-0476213-stephensonstraat-ndep-rap-rev02
definitief revisie 02
10 februari 2023

Auteurs

T. Sweerts
J. Tiebosch

Opdrachtgever

Remise Ontwikkeling B.V.
Loet 2
1911 BR Uitgeest

Gecontroleerd

K. Rossel
T. Sweerts

datum
10 februari 2023

beschrijving
definitief

vrijgave
I. Duursma

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Wettelijk kader	6
2.1	Wet natuurbescherming	6
2.2	Onderzoek naar significante gevolgen	6
2.3	Saldering	6
2.4	M.e.r.-plicht	6
2.5	Toetsing stikstofdepositie	7
2.6	Rekenprogramma AERIUS Calculator	7
3.	Uitgangspunten	8
3.1	Referentiesituatie	8
3.2	Realisatie	9
3.3	Gebruik	10
3.4	Wijzigingsbesluit 25 november 2022	11
4.	Resultaten en conclusie	11
4.1	Eigen rekenpunten	11
	Bijlage 1 AERIUS Calculator uitdraai maatgevende realisatiejaar	13
	Bijlage 2 AERIUS Calculator uitdraai gebruiksfase	14

1. Inleiding

Horne Vastgoed B.V. is voornemens om de bestaande bebouwing op haar perceel aan de Stephensonstraat 38-46 te Haarlem te slopen en de locatie te herontwikkelen. Voor deze beoogde herontwikkeling zal een ruimtelijke procedure doorlopen moeten worden en is een bestemmingsplanwijziging nodig.

Het nieuwe beoogde programma bestaat uit:

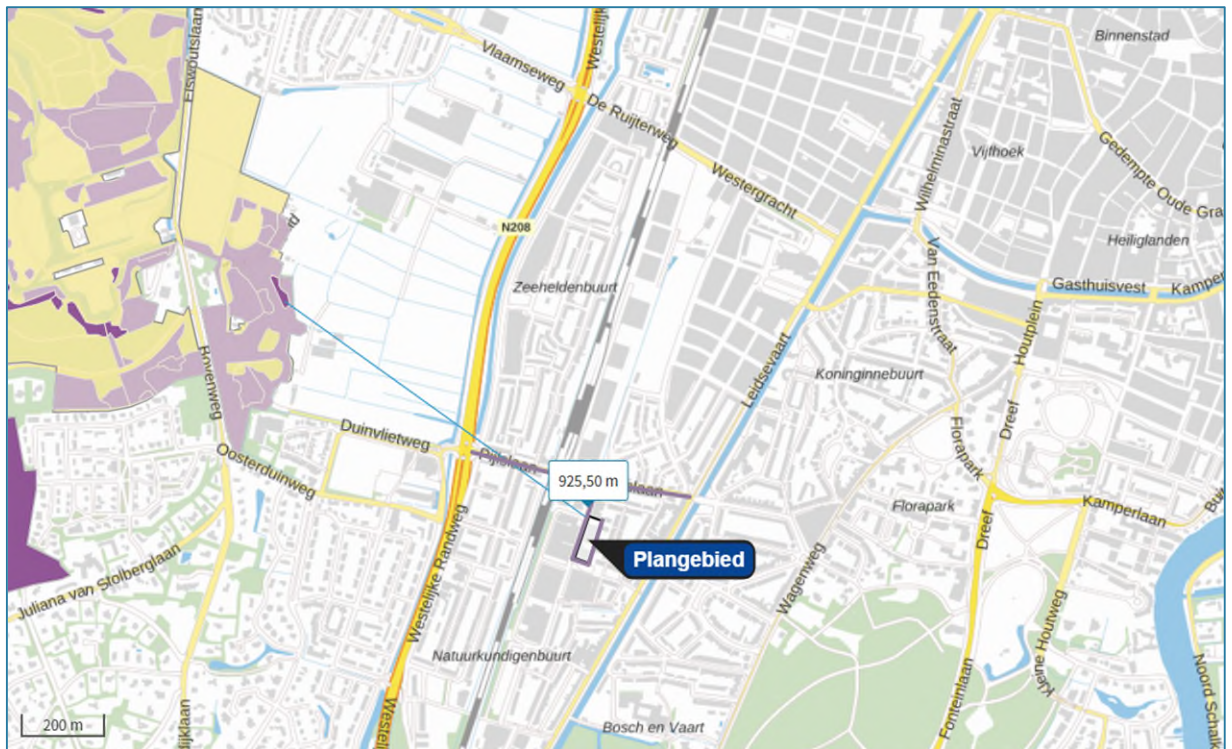
- 68 sociale huurwoningen van gemiddeld 50 m² GBO;
- 28 vrijesectorwoningen;
- circa 1.800 m² BVO commerciële ruimte;
- een ondergrondse parkeergarage.

De locatie van de ontwikkeling is in het onderstaande figuur weergegeven (rode omtrek).



Figuur 1-1: ligging plan Stephensonstraat 38 – 46 (Bron: Openstreetmap, bewerking: Antea Group)

In het kader van de Wet natuurbescherming moet worden beoordeeld of het plan leidt tot significante gevolgen in de Natura 2000-gebieden. In dit kader is het voorliggende onderzoek met betrekking tot het aspect stikstofdepositie uitgevoerd. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied met voor stikstofgevoelige habitats betreft *Kennemerland-Zuid* en is gelegen op circa 900 meter afstand van de beoogde ontwikkeling. De overige Natura 2000-gebieden liggen verder weg. Dit Natura 2000-gebied bevat voor stikstofgevoelige habitats en is daarmee relevant voor de beoordeling van het aspect stikstofdepositie. De ligging van het plangebied ten opzichte van de omliggende Natura 2000-gebieden is in de onderstaande figuur weergegeven.



Figuur 1-2: Ligging plangebied ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden. Paars gemarkeerd zijn gebieden met voor stikstofgevoelige habitattypen, donkerpaars gebieden met een overschrijving van de kritische depositiewaarde (KDW). (bron: AERIUS)

Om vast te stellen of er sprake kan zijn van significante gevolgen voor wat betreft stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is een berekening uitgevoerd met het rekenprogramma AERIUS Calculator (versie 2022). In dit rapport zijn de gehanteerde uitgangspunten voor en de resultaten van deze berekening beschreven.

2. Wettelijk kader

Binnen de EU worden de belangrijkste leefgebieden van de meest bedreigde en waardevolle soorten en habitattypen aangewezen als Natura 2000-gebied. Deze Natura 2000-gebieden moeten samen een Europees ecologisch netwerk vormen om de achteruitgang van de biodiversiteit te keren. De juridische basis voor dit netwerk zijn de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, die in Nederland zijn doorvertaald in de Wet natuurbescherming (Wnb). Per gebied worden voor de soorten en habitattypen instandhoudingsdoelstellingen bepaald. Dit kunnen behouds- of uitbreidings-/verbeteringsdoelstellingen zijn.

2.1 Wet natuurbescherming

Het onderdeel gebiedsbescherming binnen de Wet natuurbescherming (Wnb) biedt de juridische basis voor de aanwijzing van Natura 2000-gebieden en de beoordeling van activiteiten die (mogelijk) negatieve effecten hebben op de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden. Het kan daarbij zowel activiteiten binnen als buiten het betreffende Natura 2000-gebied betreffen. Het regime voor Natura 2000 kent een zogenaamde externe werking, waardoor ook moet worden gezien of activiteiten buiten het Natura 2000-gebied, negatieve effecten kunnen hebben op de daarvoor vastgestelde instandhoudingsdoelstellingen. Bij vaststelling van plannen moet het bevoegd gezag rekening houden met de gevolgen van het plan voor Natura 2000-gebieden (art. 2.7 lid 1, Wnb).

2.2 Onderzoek naar significante gevolgen

Bij plannen in de nabijheid van een Natura 2000-gebied dient in een oriënterende fase (voortoets) onderzocht te worden of de ontwikkeling een significant (negatief) gevolg op het betreffende Natura 2000-gebied kan hebben. Indien na dit onderzoek op voorhand niet kan worden uitgesloten dat de activiteit een significant gevolg heeft, dient meer gedetailleerd dan in de oriënterende fase in kaart gebracht te worden wat de effecten van de activiteit kunnen zijn.

Deze laatste analyse heet een 'passende beoordeling'. Wanneer uit de passende beoordeling (bijvoorbeeld na het nemen van maatregelen, extern salderen of ecologisch beoordelen) alsnog de zekerheid wordt verkregen dat de activiteit geen significant gevolg heeft, staat de Wet natuurbescherming besluitvorming (voor wat betreft gebiedsbescherming) niet in de weg.

2.3 Saldering

Het is vaste rechtspraak van de Afdeling (Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State) dat voor de vraag of een ontwikkeling significante gevolgen kan hebben, onder voorwaarden een vergelijking mag worden gemaakt tussen de gevolgen van de beoogde situatie en de gevolgen van de situatie voorafgaande aan die beoogde situatie (binnen het plangebied). Dit wordt ook wel intern salderen genoemd.

De situatie voorafgaand aan de beoogde situatie wordt de referentiesituatie genoemd. Voor een plan geldt dat de referentiesituatie de feitelijke huidige planologisch legale situatie voorafgaand aan het planbesluit is. Er gelden specifieke regels voor al gestaakte activiteiten en voor wel verleende, maar nog niet gerealiseerde Wnb-vergunningen.

Saldering is ook mogelijk met een verdwijnende of afnemende stikstofbron buiten het plangebied. Dit wordt extern salderen genoemd. In tegenstelling tot intern salderen is bij extern salderen altijd een passende beoordeling benodigd.

2.4 M.e.r.-plicht

Een passende beoordeling kan bij plannen leiden tot een m.e.r.-plicht (art. 7.2a Wm). Tegenwoordig is er niet altijd meer sprake van een m.e.r.-plicht bij het opstellen van een passende beoordeling. Dit is het geval bij de volgende 2 categorieën van plannen:

1. Plannen waarbij de gemeente het bevoegd gezag is, ze slechts het gebruik bepalen van kleine gebieden en via een m.e.r.-beoordeling aangetoond moet zijn dat er geen aanzienlijke milieueffecten plaatsvinden.
2. Plannen met enkel kleine wijzigingen en waarvoor eveneens aangetoond is dat er geen aanzienlijke milieueffecten plaatsvinden.

Voor beide categorieën van plannen geldt dat, naast de m.e.r.-beoordeling, het bevoegd gezag in het planbesluit moet verwerken dat er geen m.e.r.-procedure wordt gevolgd.

2.5 Toetsing stikstofdepositie

Als een ontwikkeling op zichzelf niet leidt tot een toename van stikstofdepositie ($> 0,00$ mol/ha/jaar), dan is op grond van objectieve gegevens uitgesloten dat de ontwikkeling qua stikstofdepositie significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied heeft.

Als een ontwikkeling op zichzelf leidt tot een toename van stikstofdepositie, maar vergeleken met de referentiesituatie er geen toename is van stikstofdepositie, dan zijn er eveneens geen significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden. In de twee genoemde situaties staat de Wet natuurbescherming besluitvorming (voor wat betreft gebiedsbescherming) dan niet in de weg.

2.6 Rekenprogramma AERIUS Calculator

De stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied kan berekend worden met behulp van het verplicht te gebruiken rekenprogramma AERIUS Calculator (2022). Van elke te berekenen situatie wordt een model gemaakt met invoergegevens waarmee vervolgens de berekening wordt uitgevoerd. Op basis van de invoer bepaalt het rekenprogramma AERIUS Calculator zelf de correcte berekening van de bijdrage ten opzichte van de referentiesituatie, indien aanwezig. Tevens bepaalt zij zelf de rekenpunten binnen de Nederlandse Natura 2000-gebieden. De bijdrage aan de stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden wordt berekend ter plaatse van voor stikstofgevoelige habitats.

3. Uitgangspunten

Zowel de realisatie als het gebruik van de voorgenomen ontwikkeling leidt tot emissie van stikstofoxiden (NO_x) en ammoniak (NH₃) naar de atmosfeer, alsook een vermindering van de stikstofemissie omdat het de voorgaande activiteit vervangt. In verband hiermee is met behulp van het wettelijk verplicht gestelde rekenprogramma AERIUS Calculator, versie 2022, de te verwachten invloed van het voornemen binnen de Natura 2000-gebieden in beeld gebracht.

Om het netto-effect op de stikstofdepositie te onderzoeken is de huidige situatie in kaart gebracht, en is eventuele depositietoename die hieruit volgt afgetrokken van de eventuele depositietoename ten gevolge van de ontwikkeling.

3.1 Referentiesituatie

Op het ontwikkelingsgebied bevindt zich momenteel een aantal bedrijven, een appartement en een parkeerplaats. Deze activiteiten leiden tot zowel directe als indirecte emissies. Onder directe emissies valt het stoken van aardgas, wat op 3 verschillende adressen over het ontwikkelingsgebied gebeurt. Aan de hand van het aangeleverde gasverbruik uit 2022 kan de stikstofdioxide-emissie als volgt berekend worden:

$$\text{NO}_x\text{-emissie [kg/jaar]} = \text{gasverbruik [m}^3\text{/jaar]} \times \text{calorische waarde [GJ/ m}^3\text{]} \times \text{NO}_x\text{-emissiefactor [g/GJ]}$$

Tabel 3-1: NO_x-emissie uit aardgas.

Adres	Functie	Aardgasverbruik (m ³ /jaar)	Calorische waarde ¹ (MJ/m ³)	NO _x -emissiefactor (g/GJ)	NO _x -emissie (kg/jaar)
Stephensonstraat 38	Bedrijven	15.400	31,65	13	6,34
Stephensonstraat 44	Bedrijven	7.700			3,17
Stephensonstraat 46	Woning	1.300			0,53

Deze NO_x-emissie is middels vlakbronnen (sectorgroep energie) over de bijhorende panden ingevuld.

Met indirecte emissie wordt emissie ten gevolge van verkeersaanrekening bedoeld. Voor de verkeersgeneratie uit de referentiesituatie wordt verwezen naar het verkeersgeneratie onderzoek uitgevoerd door D. Schaaf van Antea Group.² Hier wordt, gezien het feit dat het grote deel van de verkeersaanrekening door bedrijvigheid komt, uitgegaan van 95% licht verkeer, 3% middelzwaar vrachtverkeer en 2% zwaar vrachtverkeer. Dit geeft de volgende verkeersgeneratie:

Tabel 3-2: Verkeersgeneratie ten gevolge van de huidige situatie.

Verkeer	Licht verkeer [mvt/etm]	Middelzwaar verkeer [mvt/etm]	Zwaar verkeer [mvt/etm]	Totale verkeersgeneratie [mvt/etm]
Verkeersaantallen	55	2	1	58

Dit verkeer is gemodelleerd tot aan de rotonde met de *Pijlslaan*, alwaar 80% richting het westen en 20% richting het oosten beweegt. Dit verkeer is meegenomen tot het in het heersende verkeersbeeld (enkele procenten van het reeds aanwezig verkeer³) is opgenomen, wat in beide gevallen bij de eerstvolgende kruising gebeurt. In het westen met de *Westelijke Randweg*, in het oosten met de *Leidsevaart*. Daarnaast wordt al het verkeer ook over het terrein gemodelleerd met een stagnatie van 100% om laden, lossen en parkeren te simuleren. Al het verkeer is middels lijnbronnen in sectorgroep “wegverkeer” in AERIUS Calculator ingevoerd, waarbij voor het wegtype steeds “binnen de bebouwde kom” aangehouden is.

¹ NO_x-emissiefactoren kleine vuurhaarden – glastuinbouw en huishoudens - ,H.J.G.K. Kok, TNO-rapport R10584, maart 2014

² Verkeer en parkeren Stephensonstraat 38-46 Haarlem, 7 februari 2023 Antea Group

³ De autonome intensiteiten van de verschillende wegen zijn opgenomen in de NSL-monitoringstool (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Dit is een tool die jaarlijks een update krijgt en de intensiteiten van de grotere wegen in Nederland bevat.

3.2 Realisatie

Op basis van door Antea Group ontwikkelde kengetallen is de NO_x en NH₃ emissie ten gevolge van verschillende realisatiefasen onderzocht. Deze fasen zijn:

- Sloop;
- Bouwrijp maken;
- Bouwen;
- Woonrijp maken.

Er zal in totaal 8.219 m³ gebouw gesloopt worden en zoals genoemd zullen er 96 woningen, een parkeergarage en 1.800 m² aan commerciële plintfuncties gerealiseerd worden.

Elektriciteit wordt gedurende alle fasen voorzien middels bouwstroom en er worden elektrische hijskranen en hoogwerkers gebruikt. Voor de overige werktuigen wordt uitgegaan van STAEG-V werktuigen (bouwjaar vanaf 2019)

Tabel 3-3: Stikstofemissies en verkeersaantrekking gedurende de gehele fasen.

Fase	Emissiefactoren			Emissie		Verkeersaantrekking	
	NO _x	NH ₃	eenheid	NO _x (kg)	NH ₃ (kg)	Lichte mvt	Zware mvt
Sloop	3,661	0,439	kg/10.000 m3	3,0	0,4	198	165
Bouwrijp maken	0,031	0,003	kg/woning	3,0	0,3	1.325	1.060
Bouwen				30,5	2,4	13.790	28,4
<i>woningen</i>	<i>0,130</i>	<i>0,008</i>	<i>kg/woning</i>	<i>12,5</i>	<i>0,7</i>	<i>6.350</i>	<i>1.590</i>
<i>Plintfuncties</i>	<i>4,382</i>	<i>0,128</i>	<i>kg/1000 m2</i>	<i>7,9</i>	<i>0,2</i>	<i>1.080</i>	<i>180</i>
<i>Parkeergarage</i>	<i>0,084</i>	<i>0,013</i>	<i>kg/woning</i>	<i>8,0</i>	<i>1,3</i>	<i>6.360</i>	<i>1.643</i>
Woonrijp maken	0,013	0,001	kg/woning	1,3	0,1	1.325	1.060

De planning van de realisatie is weergegeven in Tabel 3-4. Aan de hand van deze planning kunnen de emissies in de verschillende jaren (12 aaneengesloten maanden, geen kalenderjaren) vastgesteld worden.

Tabel 3-4: De emissies in de verschillende jaren van realisatie. De emissies van de bouw zijn sterk afhankelijk van het wel of niet inzetten van elektrische bronbemaling.

Jaar	Sloop	Bouwrijp maken	Bouwen	Woonrijp maken	Emissie		Verkeersaantrekking	
					NO _x (kg/jaar)	NH ₃ (kg/jaar)	Licht (mvt/jaar)	Zwaar (mvt/jaar)
2023	100%	100%	30%	-	14,5	1,3	5.660	2.249
2024	-	-	40%	-	11,3	0,9	5.516	1.365
2025	-	-	30%	100%	9,8	0,8	5.462	2.084

Om de mogelijke depositietoename te onderzoeken dient het maatgevende, dat wil zeggen meest vervuilende, jaar berekend te worden. Wanneer dit jaar niet tot een depositie leidt kan logischerwijs gesteld worden dat de minder uitstotende jaren dat ook niet doen.

Dat betekent dat in AERIUS Calculator gerekend wordt met de gegevens van het eerste realisatiejaar en met rekenjaar 2023. De emissie is middels een vlakbron (sectorgroep "anders") over de gehele projectlocatie ingevoerd met een uittreedhoogte en verspreiding van 4 meter en temporele variatie "Standaard Profiel Industrie". Dit zijn de standaardinstellingen voor mobiele werktuigen in AERIUS.

Voor het wegverkeer is dezelfde afwikkeling gebruikt zoals beschreven bij de referentiesituatie. Het is gemodelleerd tot aan de rotonde met de *Pijlsiaan*, alwaar 80% richting het westen en 20% richting het oosten beweegt. Het verkeer is meegenomen tot het in het heersende verkeersbeeld (enkele procenten van het reeds

aanwezig verkeer⁴) is opgenomen, wat in beide gevallen bij de eerstvolgende kruising gebeurt. Daarnaast wordt al het verkeer ook over het terrein gemodelleerd met een stagnatie van 100% om laden, lossen en parkeren te simuleren. Al het verkeer is middels lijnbronnen in sectorgroep “wegverkeer” in AERIUS Calculator ingevoerd, waarbij voor het wegtype steeds “binnen de bebouwde kom” aangehouden is.

3.3 Gebruik

De stikstofemissie (NO_x en NH₃) ten behoeve van het gebruik zal afkomstig zijn van extra verkeer dat in de omgeving gaat rijden als gevolg van de functiewijziging. De woningen en commerciële ruimte worden opgeleverd zonder gasaansluiting en kennen derhalve geen directe emissies.

Het verkeersgeneratie onderzoek is uitgevoerd door D. Schaaf van Antea Group.⁵ De gegevens zijn overgenomen in dit onderzoek. De gehanteerde verkeersaantallen zijn weergegeven in de tabel 1. Voor de verdeling van verkeer is, gezien de ontwikkeling voornamelijk woningen betreft, uitgegaan van 98,8% licht verkeer, 1% middelzwaar (vracht) verkeer en 0,2% zwaar (vracht) verkeer.

Tabel 3-5: verkeersaantallen op basis van verkeersmodel

Verkeer	Licht verkeer [mvt/etm]	Middelzwaar verkeer [mvt/etm]	Zwaar verkeer [mvt/etm]	Totale verkeersgeneratie [mvt/etm]
Verkeersaantallen	235	2	1	238

Wat betreft de afwikkeling wordt dezelfde redenatie als eerder aangehouden. Het verkeer is gemodelleerd tot aan de rotonde met de *Pijlslaan*, alwaar 80% richting het westen en 20% richting het oosten beweegt. Daarna is het verkeer meegenomen tot het in het heersende verkeersbeeld (enkele procenten van het reeds aanwezig verkeer⁶) is opgenomen, wat in beide gevallen bij de eerstvolgende kruising gebeurt. Daarnaast wordt al het verkeer ook over het terrein gemodeleerd met een stagnatie van 100% om laden, lossen en parkeren te simuleren. Al het verkeer is middels lijnbronnen in sectorgroep “wegverkeer” in AERIUS Calculator ingevoerd, waarbij voor het wegtype steeds “binnen de bebouwde kom” aangehouden is. Het gebruik vindt logischerwijs plaats na de realisatie en voor het rekenjaar wordt daarom 2026 aangehouden.

⁴ De autonome intensiteiten van de verschillende wegen zijn opgenomen in de NSL-monitoringstool (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Dit is een tool die jaarlijks een update krijgt en de intensiteiten van de grotere wegen in Nederland bevat.

⁵ Verkeer en parkeren Stephensonstraat 38-46 Haarlem, 7 februari 2023 Antea Group

⁶ De autonome intensiteiten van de verschillende wegen zijn opgenomen in de NSL-monitoringstool (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Dit is een tool die jaarlijks een update krijgt en de intensiteiten van de grotere wegen in Nederland bevat.

4. Resultaten en conclusie

In het kader van de Wet natuurbescherming is onderzocht of de realisatie en het gebruik van de herontwikkeling aan de Stephensonstraat in Haarlem tot stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden leidt. Op basis van de beschreven uitgangspunten zijn met AERIUS Calculator (versie 2022) berekeningen uitgevoerd om de stikstofdepositie te toetsen. Dit is voor zowel het maatgevende realisatiejaar (het realisatiejaar met de hoogste emissie) als een gebruiksjaar gedaan.

Uit deze berekeningen is voor beide getoetste jaren **geen depositietoename** op Natura 2000 gebieden met voor stikstof gevoelige habitats gevonden. Hierdoor kunnen voor het aspect stikstofdepositie significante gevolgen worden uitgesloten op de omliggende Natura 2000-gebieden en staat het aspect stikstofdepositie de verdere besluitvorming niet in de weg.

De AERIUS Calculator resultaat-uitdraaien zijn bijgevoegd in de bijlage

Bijlagen

Bijlage 1 AERIUS Calculator uitdraai maatgevende realisatiejaar

Kenmerk: RekVssiDrZqx

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Antea Group Nederland
Stephensonstraat 38-46,
2014 KD Haarlem

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Herontwikkeling Stephensonstraat
Realisatiefase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RekVSiDrZqx
10 februari 2023, 15:31
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Huidig - Referentie
Realisatie - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2026	0,2 kg/j	14,3 kg/j
2023	1,4 kg/j	19,4 kg/j

Resultaten

Huidig - Referentie
Realisatie - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename van depositie
Grootste afname van depositie

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-	-	-
0,01 mol/ha/j	5436122	Kennemerland-Zuid
-	-	-
-	-	-
-	-	-



Realisatie (Beoogd), rekenjaar 2023


Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
5 Anders... Anders... Mobiele werktuigen	1,3 kg/j	14,5 kg/j
Verkeersnetwerk	0,1 kg/j	4,9 kg/j

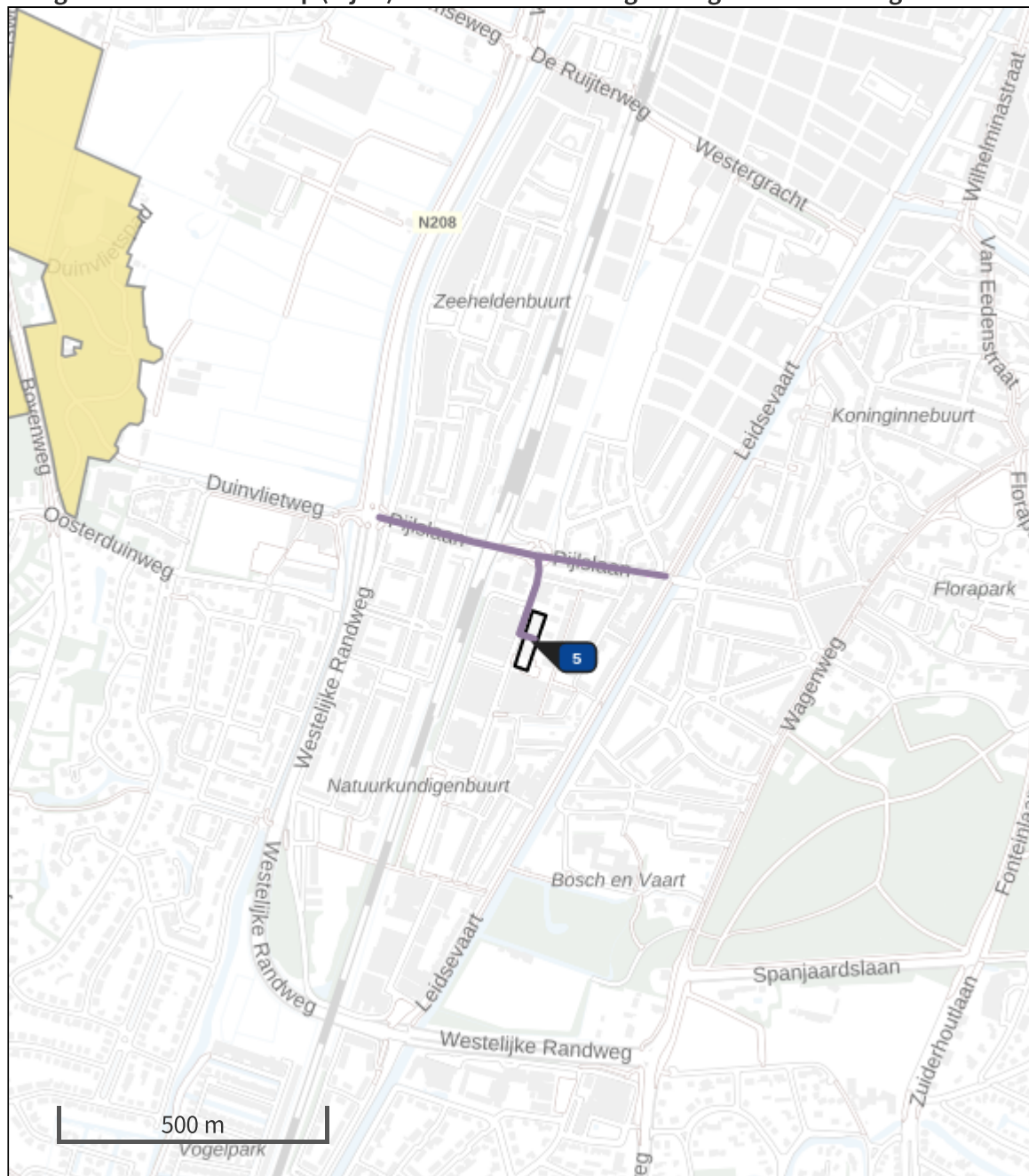









Huidig (Referentie), rekenjaar 2026

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
5 Energie Energie Stephensonstraat 44-46	-	3,7 kg/j
6 Energie Energie Stephensonstraat 38	-	6,3 kg/j
 Verkeersnetwerk	0,2 kg/j	4,3 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|--|--|
|  Habitatrichtlijn |  Grootste afname van depositie |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste toename van depositie |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn |  Hoogste totale depositie |
|  Niet bepaald | |

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Realisatie" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Onderstaand is een overzicht opgenomen van alle Natura 2000-gebieden (binnen de maximale rekenafstand van 25 km) waar in de "Beoogde situatie" een bijdrage groter dan 0,00 mol/ha/jaar is berekend, maar waar in de "Projectberekening" (=verschilberekening) geen toe- of afname is berekend. Het effect vanuit de "Projectberekening" op deze gebieden is daarmee 0,00 mol/ha/jaar.

Kennemerland-Zuid

Realisatie, Rekenjaar 2023

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer		Links	Rechts	NO _x	1,5 kg/j
Locatie	X:102379,06 Y:487289,3	Type scherm	-	-	NO ₂	0,4 kg/j
Lengte	152,12 m	Hoogte	-	-	NH ₃	39,7 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file			
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	5660 p/jaar	0,0 %			
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/jaar	0,0 %			
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2249 p/jaar	0,0 %			
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/jaar	0,0 %			

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer west		Links	Rechts	NO _x	2,4 kg/j
Locatie	X:102237,74 Y:487398,84	Type scherm	-	-	NO ₂	0,7 kg/j
Lengte	306,40 m	Hoogte	-	-	NH ₃	64,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file			
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	4528 p/jaar	0,0 %			
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/jaar	0,0 %			
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1799 p/jaar	0,0 %			
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/jaar	0,0 %			

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer oost		Links	Rechts	NO _x	0,5 kg/j
Locatie	X:102510,85 Y:487344,87	Type scherm	-	-	NO ₂	0,1 kg/j
Lengte	242,70 m	Hoogte	-	-	NH ₃	12,7 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file			
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	1132 p/jaar	0,0 %			
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/jaar	0,0 %			
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	450 p/jaar	0,0 %			
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/jaar	0,0 %			

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Terrein verkeer	Links	Rechts	NO _x	0,5 kg/j
Locatie	X:102368,41 Y:487212,62	Type scherm	-	NO ₂	0,1 kg/j
Lengte	30,55 m	Hoogte	-	NH ₃	8,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	5660 p/jaar	100,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2249 p/jaar	100,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/jaar	0,0 %

5 Anders... | Anders...

Naam	Mobiele werktuigen	Uittreedhoogte	4,0 m	NO _x	14,5 kg/j
Locatie	X:102374,6	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>	NH ₃	1,3 kg/j
	Y:487204,44	Spreading	0 m		
Oppervlakte	0,27 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel				
	Industrie				

Huidig, Rekenjaar 2026

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer	Links	Rechts	NO _x	1,3 kg/j
Locatie	X:102371,21 Y:487266,44	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,3 kg/j
Lengte	200,46 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 67,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	55 p/etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2 p/etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer west	Links	Rechts	NO _x	1,8 kg/j
Locatie	X:102237,74 Y:487398,84	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,5 kg/j
Lengte	306,40 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 86,8 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	44 p/etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2 p/etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer oost	Links	Rechts	NO _x	0,6 kg/j
Locatie	X:102510,85 Y:487344,87	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,2 kg/j
Lengte	242,70 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 25,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	11 p/etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Terrein verkeer	Links	Rechts	NO _x	0,5 kg/j
Locatie	X:102362,49 Y:487164,08	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,1 kg/j
Lengte	50,08 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 17,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen			In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	55 p/etmaal			100,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2 p/etmaal			100,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal			100,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal			0,0 %

5 Energie | Energie

Naam	Stephensonstraat 44-46	Uittreedhoogte	<u>40,0 m</u>	NO _x	3,7 kg/j
		Warmteinhoud	<u>0,220 MW</u>		
Locatie	X:102369,08 Y:487187,66	Spreiding	20 m		
Oppervlakte	0,08 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel Industrie				

6 Energie | Energie

Naam	Stephensonstraat 38	Uittreedhoogte	<u>40,0 m</u>	NO _x	6,3 kg/j
		Warmteinhoud	<u>0,220 MW</u>		
Locatie	X:102383,67 Y:487233,34	Spreiding	20 m		
Oppervlakte	0,11 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel Industrie				

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2022_20230126_290cbff6e8

Database versie 2022_290cbff6e8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/>

Bijlage 2 AERIUS Calculator uitdraai gebruiksfase

Kenmerk: RWJt4WwvPxPJ

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Antea Group Nederland
Stephensonstraat 38-46,
2014 KD Haarlem

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Herontwikkeling Stephensonstraat
Gebruiksfase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RWJt4WwvPxPJ
10 februari 2023, 15:27
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Huidig - Referentie
Gebruiksfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2026	0,2 kg/j	14,3 kg/j
2026	0,8 kg/j	15,9 kg/j

Resultaten


Huidig - Referentie
Gebruiksfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename van depositie
Grootste afname van depositie

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		
-		



Huidig (Referentie), rekenjaar 2026

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
5 Energie Energie Stephensonstraat 44-46	-	3,7 kg/j
6 Energie Energie Stephensonstraat 38	-	6,3 kg/j
 Verkeersnetwerk	0,2 kg/j	4,3 kg/j



Gebruiksphase (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen

Emissie NH₃

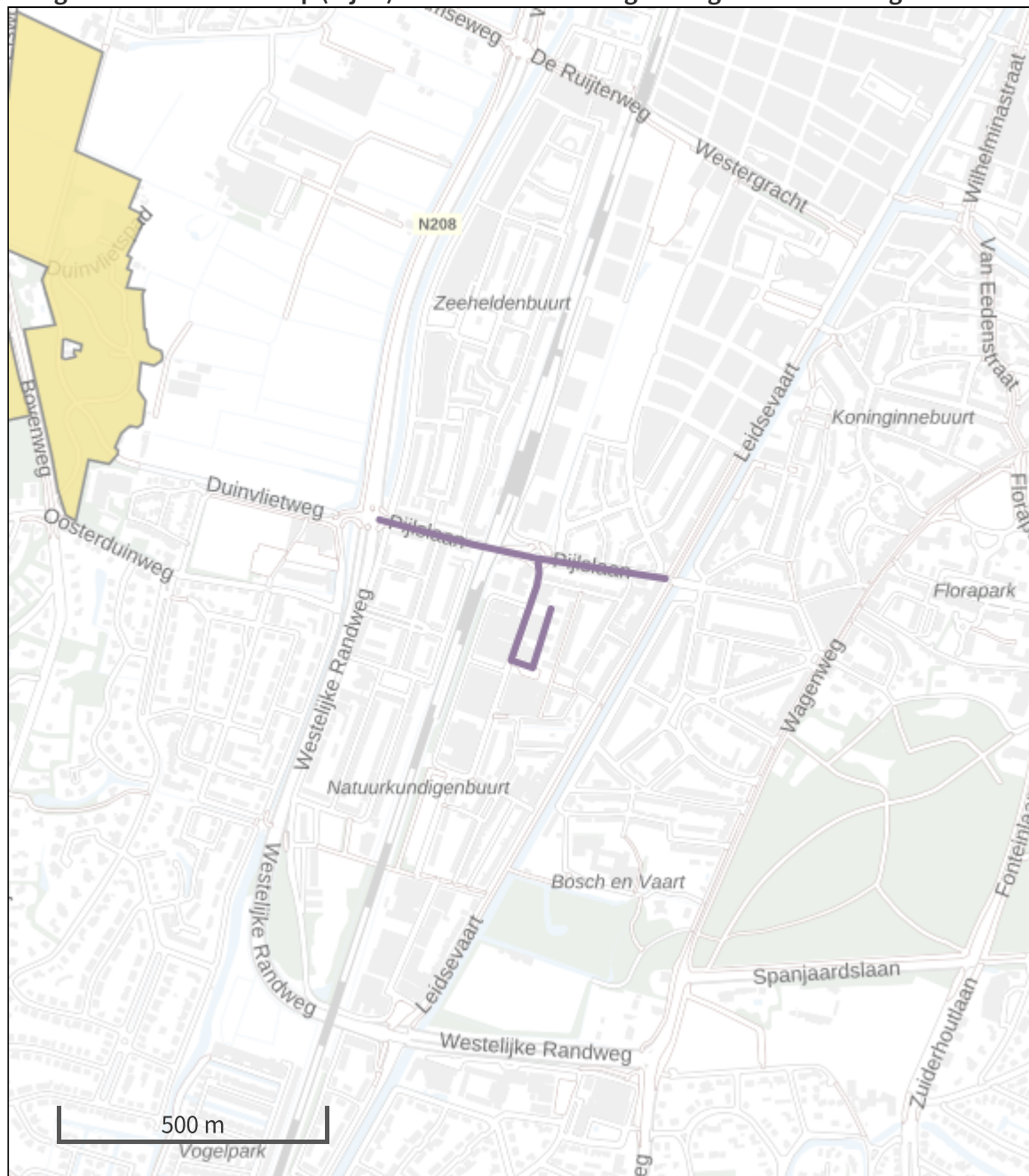
Emissie NO_x

 Verkeersnetwerk

0,8 kg/j

15,9 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste afname van depositie
- + Grootste toename van depositie
- Hoogste totale depositie

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Huidig, Rekenjaar 2026

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer	Links	Rechts	NO _x	1,3 kg/j
Locatie	X:102371,21 Y:487266,44	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,3 kg/j
Lengte	200,46 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 67,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	55 p/etmaal	0,0 %		
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2 p/etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer west	Links	Rechts	NO _x	1,8 kg/j
Locatie	X:102237,74 Y:487398,84	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,5 kg/j
Lengte	306,40 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 86,8 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	44 p/etmaal	0,0 %		
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2 p/etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer oost	Links	Rechts	NO _x	0,6 kg/j
Locatie	X:102510,85 Y:487344,87	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,2 kg/j
Lengte	242,70 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 25,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	11 p/etmaal	0,0 %		
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Terrein verkeer	Links	Rechts	NO _x	0,5 kg/j
Locatie	X:102362,49 Y:487164,08	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,1 kg/j
Lengte	50,08 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 17,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen			In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	55 p/etmaal			100,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2 p/etmaal			100,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal			100,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal			0,0 %

5 Energie | Energie

Naam	Stephensonstraat 44-46	Uittreedhoogte	<u>40,0 m</u>	NO _x	3,7 kg/j
		Warmteinhoud	<u>0,220 MW</u>		
Locatie	X:102369,08 Y:487187,66	Spreiding	20 m		
Oppervlakte	0,08 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel Industrie				

6 Energie | Energie

Naam	Stephensonstraat 38	Uittreedhoogte	<u>40,0 m</u>	NO _x	6,3 kg/j
		Warmteinhoud	<u>0,220 MW</u>		
Locatie	X:102383,67 Y:487233,34	Spreiding	20 m		
Oppervlakte	0,11 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel Industrie				

Gebruiksfase, Rekenjaar 2026

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer		Links	Rechts	NO _x	4,3 kg/j
Locatie	X:102371,21 Y:487266,44	Type scherm	-	-	NO ₂	1,0 kg/j
Lengte	200,46 m	Hoogte	-	-	NH ₃	0,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file			
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	253 p/etmaal	0,0 %			
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2 p/etmaal	0,0 %			
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %			
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %			

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer west		Links	Rechts	NO _x	5,4 kg/j
Locatie	X:102237,74 Y:487398,84	Type scherm	-	-	NO ₂	1,3 kg/j
Lengte	306,40 m	Hoogte	-	-	NH ₃	0,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file			
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	202 p/etmaal	0,0 %			
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2 p/etmaal	0,0 %			
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %			
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %			

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer oost		Links	Rechts	NO _x	1,4 kg/j
Locatie	X:102510,85 Y:487344,87	Type scherm	-	-	NO ₂	0,4 kg/j
Lengte	242,70 m	Hoogte	-	-	NH ₃	70,7 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file			
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	51 p/etmaal	0,0 %			
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %			
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %			
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %			

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Terrein verkeer	Links	Rechts	NO _x	4,8 kg/j
Locatie	X:102390,39 Y:487193,17	Type scherm	-	-	NO ₂ 1,2 kg/j
Lengte	159,60 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	253 p/etmaal	100,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	2 p/etmaal	100,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	100,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2022_20230126_290cbff6e8

Database versie 2022_290cbff6e8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/>

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Rivium Westlaan 72
2909 LD Capelle aan den IJssel
Postbus 8590
3009 AN Rotterdam
T. +31 6 51 18 82 34
E. Joris.Tiebosch@AnteaGroup.nl

Copyright © 2023

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@antegroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.



www.anteagroup.nl

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Bijlage 8 Natuurtoets



Natuurtoets

Stephensonstraat 38-46 Haarlem

Toetsing Wet natuurbescherming en NNN t.b.v.
een bestemmingsplan

projectnummer 0476213.100
definitief revisie 00
11 april 2022

Natuurtoets

Stephensonstraat 38-46 Haarlem

Toetsing Wet natuurbescherming en NNN t.b.v. een bestemmingsplan

projectnummer 0476213.100

definitief revisie 00
11 april 2022

Auteurs

L. de Jong, MSc.

Opdrachtgever

Hoorne Vastgoed B.V.
Loet 2
1911 BR UITGEEST

Antea Group is aangesloten bij het
Netwerk Groene Bureaus



De informatie in voorliggende rapportage is (deels) afkomstig uit de NDFF en mag niet zonder toestemming van BIJ12 worden verstrekt aan derden of op enige andere wijze openbaar gemaakt worden.

datum vrijgave
20-4-2022

beschrijving revisie 00
definitief

gecontroleerd
xx

vrijgave
I. Duursma



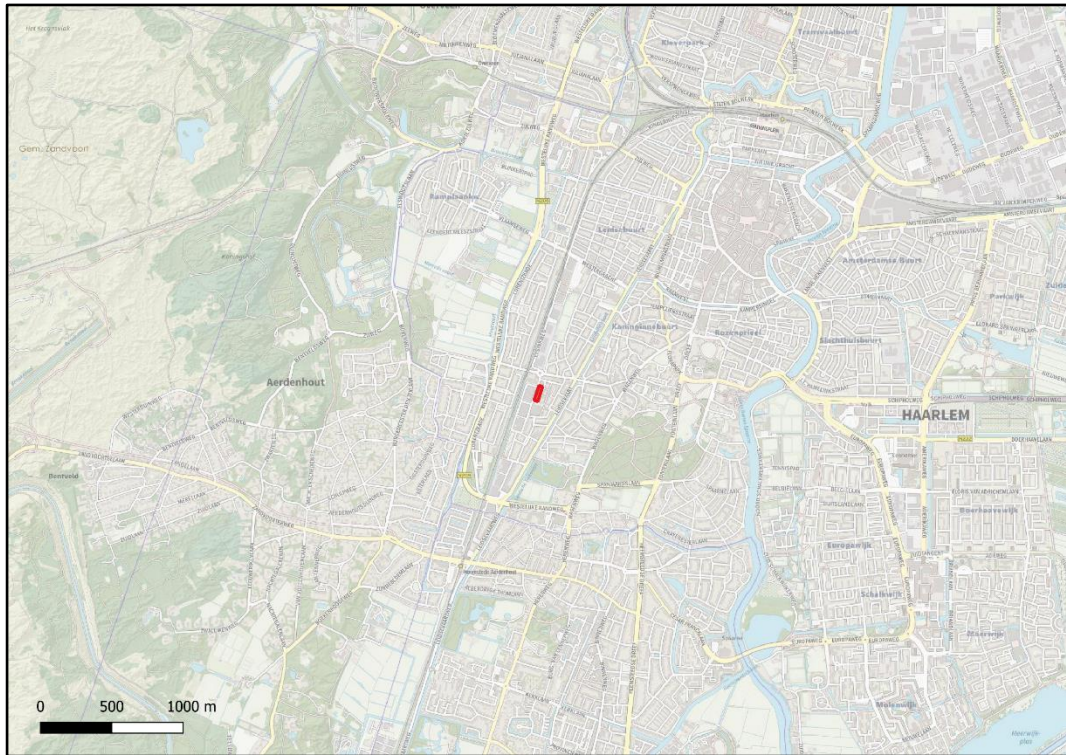
Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Planvoornemen	1
1.3	Doel en onderzoeksvragen	2
1.4	Leeswijzer	3
2	Wettelijk kader Wet natuurbescherming	4
2.1	Algemeen	4
2.2	Soortbescherming	4
2.3	Gebiedsbescherming	5
2.3.1	Natura 2000	5
2.3.2	Provinciaal beleid	5
3	Methodiek	8
3.1	Algemeen	8
3.2	Bureauonderzoek	8
3.3	Terreinbezoek	9
3.4	Effectbeoordeling en advies vervolgtraject	9
4	Resultaten	10
4.1	Gebiedsbeschrijving	10
4.2	Beschermde soorten	11
4.2.1	Resultaten bureauonderzoek	11
4.2.2	Resultaten terreinbezoek - ecologische bevindingen	13
4.2.3	Samenvatting beschermde soorten	15
4.3	Beschermde gebieden	15
4.3.1	Natura 2000-gebieden	15
4.3.2	Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	16
5	Toetsing	17
5.1	Effectbepaling plan	17
5.2	Toetsing effect op beschermde soorten	17
5.2.1	Vogels	17
5.2.2	Zoogdieren	18
5.2.3	Amfibieën	18
5.3	Effecten op beschermde gebieden	19
5.3.1	Effecten op Natura 2000-gebieden	19
5.3.2	Effecten op het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)	19
6	Bronnen	20

Bijlagen

Bijlage 1: Wettelijk kader



Globale ligging van het plangebied (rood omlijnd) Bron: QGIS, 2022.

Conclusies en advies

Hoorne Vastgoed B.V. is voornemens om de locatie aan de Stephensonstraat 38-46 te Haarlem te herontwikkelen ten behoeve van wonen, commerciële functies en een ondergrondse parkeergarage. Deze ontwikkeling is echter in het huidige bestemmingplan niet toegestaan. Om deze reden wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het plan kan worden uitgevoerd als duidelijk is dat het plan niet in strijd is met de Wet natuurbescherming en het beleid van het Natuurnetwerk Nederland. Daarom is inzicht gewenst in de aanwezigheid van beschermde soorten en beschermde gebieden binnen de invloedssfeer van het plangebied en de effecten hierop. Dit wordt gedaan op basis van een Natuurtoets. In dit hoofdstuk is het advies gegeven dat voortkomt uit de conclusies van de uitgevoerde Natuurtoets.

Conclusies: Beschermde gebieden

In het plangebied is geen NNN-gebied (Natuur Netwerk Nederland) of BPL-gebied (Bijzonder Provinciaal Landschap) aanwezig. Er komen ook geen beschermde gebieden (NNN of BPL-gebieden) voor binnen de invloedssfeer van het plangebied. Er is zowel van indirecte als directe aantasting van de NNN en de BPL-gebieden dan ook geen sprake. (Significant) negatieve effecten zijn uitgesloten. Er is daarom geen noodzaak voor vervolgstappen of een uitgebreidere toetsing. Zie ook Tabel 01.

Het plangebied ligt niet in Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Kennemerland-Zuid', ligt op circa 800 meter afstand. Op basis van de aard en omvang van de werkzaamheden, in combinatie met de reeds aanwezige verstoring in de huidige situatie kan worden uitgesloten dat sprake is van significant negatieve gevolgen voor de natuurlijke waarden van Natura 2000-gebieden. Negatieve effecten van verzuring en vermisting ten gevolge van stikstofdepositie via de lucht kunnen niet op voorhand uitgesloten worden, maar sinds 1 juli 2021 geldt voor een tijdelijke verhoogde stikstofdepositie tijdens de aanlegfase, het wijzigen of verwijderen van een bouwwerk geen vergunningplicht meer. Wel moet de stikstofuitstoot zo veel als mogelijk ingeperkt worden. Zie ook Tabel 01.

Tabel 01. Overzicht conclusies en vervolgstappen gebiedsbescherming.

	Natura 2000	NNN en BPL
Aanwezig binnen de invloedssfeer?	Ja, enkel voor stikstof in permanente situatie*	Ja
Effecten?	Mogelijk	Nee
Vereiste vervolgstappen aan de orde?	Ja, AERIUS berekening	Nee
Is het plan uitvoerbaar in het kader van de gebiedsbescherming?	Afhankelijk van uitkomsten AERIUS berekening	Ja

* voor tijdelijke bouwwerkzaamheden is een Aeriusberekening niet nodig met het in werking treden van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering.

Conclusies: Beschermde soorten

Uit de bureaustudie in combinatie met het terreinbezoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied:

- *Algemene broedvogels (potentiële nestplaatsen);*
- *Vleermuizen (potentiële verblijfplaatsen in de bebouwing);*
- *Rugstreeppad (mogelijk ontstaat essentieel leefgebied tijdens werkzaamheden).*

In Tabel 02 is aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor het voorliggende plan. Aangegeven is of er sprake is van een overtreding van de Wet Natuurbescherming en onder welke voorwaarden het plan uitvoerbaar is.

Tabel 2. Overzicht conclusies en vervolgstappen soortbescherming.

Soort (groep)	Essentieel leefgebied in plangebied?	Is er sprake van een overtreding?	Is een ontheffing noodzakelijk	Is het plan uitvoerbaar?
Algemene broedvogels	Geschikt broedbiotoop in het plangebied	Nee, mits buiten het broedseizoen wordt gewerkt of maatregelen worden genomen om te voorkomen dat broedende vogels aanwezig zijn	Nee	Ja
Vleermuizen	Mogelijk, een deel van de bebouwing biedt potentiële verblijfplaatsen.	Mogelijk, indien uit onderzoek blijkt dat essentiële functies van vleermuizen aanwezig zijn	Mogelijk, indien essentiële functies van vleermuizen aanwezig zijn en verloren gaan door het voornemen	Ja, de verwachting is dat met mitigerende en compenserende maatregelen, het plan uitvoerbaar is
Rugstreepad	Mogelijk ontstaat voortplantings-habitat bij het bouwrijp maken van de locatie als poelvorming optreedt	Nee, indien terrein tijdens werkzaamheden ongeschikt gehouden wordt voor rugstreep-padden	Nee, indien terrein tijdens werkzaamheden ongeschikt gehouden wordt voor rugstreep-padden	Ja. Door het terrein tijdens de werkzaamheden ongeschikt dan wel ontoegankelijk te houden voor rugstreep-padden

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Hoorne Vastgoed B.V. is voornemens om de locatie aan de Stephensonstraat 38-46 te Haarlem te herontwikkelen ten behoeve van wonen, commerciële functies en een ondergrondse parkeergarage. Deze ontwikkeling is echter in het huidige bestemmingplan niet toegestaan. Om deze reden wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Ruimtelijke plannen, zoals dergelijke bestemmingsplan, dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving. Er dient onderzocht te worden of het plan effect heeft op beschermde soorten of beschermde gebieden (Wet natuurbescherming; Wnb en Natuurnetwerk Nederland). Ontwikkelingen mogen niet zonder meer plaatsvinden indien deze negatieve gevolgen hebben op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna. In dit kader is inzicht gewenst in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties. Dit wordt gedaan op basis van een Natuurtoets. In deze rapportage zijn de resultaten van de Natuurtoets beschreven en wordt antwoord gegeven of het plan uitvoerbaar is.

In Figuur 1.1 is de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.1. Ligging van het plangebied (rood omkaderd). Bron: Kadastralekaart.nl, bewerking: Antea Group.

1.2 Planvoornemen

Hoorne Vastgoed B.V. is voornemens om de locatie aan de Stephensonstraat 38-46 te Haarlem te herontwikkelen ten behoeve van wonen, commerciële functies en een ondergrondse parkeergarage. De bestaande bebouwing wordt geamoveerd. Het nieuwe beoogde programma bestaat uit:

- 68 sociale huurwoningen van gemiddeld 50 m² gebruiksoppervlakte;
- 28 vrije sectorwoningen;
- circa 1.800 m² bruto vloeroppervlakte commerciële ruimte;
- een ondergrondse parkeergarage.

Zie Figuur 1.2 voor een impressie en het ontwerp van het voornemen.



Figuur 1.2. Impressie planvoornemen.

1.3 Doel en onderzoeksvragen

Het doel van voorliggende Natuurtoets is het opsporen van strijdigheden van het voorgenomen plan met de beschermde soorten en beschermde gebieden (Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland; NNN) en het bepalen of het plan uitvoerbaar is.

De vragen of voor de uitvoering van het bestemmingsplan een vrijstelling geldt, dan wel een ontheffing of vergunning op grond van de Wet natuurbescherming nodig is en zo ja, of deze ontheffing of vergunning kan worden verleend, komt in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Wet natuurbescherming. Echter, deze vragen zijn ook relevant voor het bestemmingsplan omdat in deze Natuurtoets wordt beoordeeld of ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan het op voorhand in redelijkheid duidelijk is dat de Wet natuurbescherming niet de uitvoerbaarheid van het plan in de weg zal staan. Het bestemmingsplan kan pas worden vastgesteld nadat uit een Natuurtoets duidelijk is geworden of voor de activiteiten die volgen uit deze vaststelling de mogelijkheid bestaat tot het verkrijgen van een ontheffing of vergunning.

De volgende onderzoeksvragen zijn van toepassing:

- Welke in het kader van de Wnb beschermde soorten (en/of vaste rust- en verblijfplaatsen) komen voor in het beïnvloedingsgebied van het plan? Vinden er als gevolg van de ontwikkeling die mogelijk gemaakt worden door het plan effecten plaats op deze soorten en worden daarbij verbodsbepalingen overtreden? Is het plan uitvoerbaar en zijn, zo nodig, aanvullende voorwaarden in het plan aan de orde?
- Komen in de beïnvloedingszone van het plangebied beschermde natuurgebieden (NNN en/of Natura 2000) voor? Zo ja, welke zijn dit en wat zijn de gevolgen hierop? Dienen vervolgstappen in de vorm van een compensatieplan opgesteld te worden of zijn andere vervolgstappen aan de orde?

Op bovenstaande vragen wordt in hoofdstuk 4 en 5 een antwoord gegeven (zie ook de leeswijzer).

1.4 Leeswijzer

De Natuurtoets is als volgt opgebouwd:

- De Natuurtoets begint met de belangrijkste conclusies gedestilleerd uit de resultaten van voorliggende Natuurtoets;
- Hoofdstuk 1 geeft de aanleiding van de Natuurtoets en het planvoornemen;
- Hoofdstuk 2 beschrijft beknopt het wettelijk kader;
- Hoofdstuk 3 geeft een toelichting op de methodiek van de Natuurtoets;
- Hoofdstuk 4 beschrijft het gebied en gaat in op de ecologische waarden en de beschermde soorten en gebieden in (de omgeving) van het plangebied;
- Hoofdstuk 5 toetst het plan aan de Wet natuurbescherming en het NNN.

2 Wettelijk kader Wet natuurbescherming

Dit hoofdstuk beschrijft het wettelijk kader van de soortenbescherming ([paragraaf 2.2](#)) en de gebiedsbescherming ([paragraaf 2.3](#)) relevant voor voorliggende Natuurtoets.

2.1 Algemeen

De Wet natuurbescherming (hierna Wnb) heeft per 1 januari 2017 de Boswet, Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 vervangen. De Wnb regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden, bescherming van soorten en de bescherming van houtopstanden. In de voorliggende Natuurtoets wordt niet ingegaan op de bescherming van houtopstanden omdat deze niet aan de orde is aangezien er geen ontheffingsplichtige bomen worden gekapt in voorliggend plangebied.

Naast bescherming vanuit de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Het betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (hierna NNN). De bescherming van het NNN verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht (Barro, bestemmingsplannen).

2.2 Soortbescherming

In de Wnb is soortbescherming opgedeeld in drie categorieën. Voor elke categorie gelden verschillende verbodsbepalingen die zijn vermeld in artikel 3.1, 3.5 en 3.10 van de Wnb. Het gaat om de volgende drie categorieën:

1. soorten van de Vogelrichtlijn;
2. soorten van de Habitatrichtlijn, inclusief bijlage I en II uit Verdrag van Bern en bijlage I uit Verdrag van Bonn, met uitzondering van vogels;
3. 'andere soorten' (onderdeel A 'fauna' en onderdeel B 'flora').

De verbodsbepalingen en ontheffingsgronden voor de eerste twee categorieën komen rechtstreeks uit de Vogel- en Habitatrichtlijn. De derde categorie vindt zijn oorsprong in de nationale wetgeving. Bij voorliggende toetsing wordt tevens beoordeeld of soorten met jaarrond beschermde nesten categorie 1 t/m 5) aanwezig zijn in het plangebied.

Soorten van de Vogelrichtlijn

Voor Vogelrichtlijnsoorten is het verboden om in het wild levende vogels te doden of te vangen, opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen, te beschadigen, te rapen of nesten van vogels weg te nemen. Daarnaast is het verboden vogels opzettelijk te storen. Dit laatste verbod geldt niet voor een aantal vogelsoorten, indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding en het nest zelf zijn functionaliteit behoudt (zie artikel 3.1 in tekstkader in de bijlage).

Indien bij het voornemen het overtreden van verbodsbepalingen in artikel 3.1 niet kan worden uitgesloten, kan onder bepaalde voorwaarden gewerkt worden conform een door het ministerie goedgekeurde gedragscode. Biedt een gedragscode geen oplossing, dan is het aanvragen van een ontheffing bij de provincie, waarin het voornemen plaatsvindt, noodzakelijk. De grond waarop een ontheffing kan worden verleend, verschilt per categorie.

Soorten van de Habitatrichtlijn

Voor soorten van artikel 3.5 (Habitatrichtlijn, Bern en Bonn) is het eveneens verboden om in het wild levende dieren en planten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen, opzettelijk eieren van dieren te vernielen of te rapen. Voortplantings- of rustplaatsen mogen niet beschadigd of vernield worden. Daarnaast geldt er een verbod op om planten behorend bij artikel 3.5 te plukken, verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. In

tegenstelling tot de Vogelrichtlijnsoorten in artikel 3.1, mogen dieren behorend bij artikel 3.5 niet opzettelijk verstoord worden, ook niet als er geen wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding.

Indien bij het voornemen het overtreden van verbodsbepalingen in artikel 3.5 niet kan worden uitgesloten, kan onder bepaalde voorwaarden gewerkt worden conform een door het ministerie goedgekeurde gedragscode. Biedt een gedragscode geen oplossing, dan is het aanvragen van een ontheffing bij de provincie, waarin het voornemen plaatsvindt, noodzakelijk. De grond waarop een ontheffing kan worden verleend, verschilt per categorie.

Andere soorten

Naast de Europees aangewezen beschermde flora en fauna, is er in Nederland ook een Nationale soortenlijst gemaakt die niet gedekt wordt door de Vogel- en Habitatrichtlijn, Verdrag van Bern of Verdrag van Bonn. Deze soorten zijn opgenomen in artikel 3.10, bijlage A en B van de Wnb, zie ook Bijlage tabel B(1 en 2) en C van voorliggende rapportage. Voor soorten in bijlage A geldt een verbod op opzettelijk doden of vangen van dieren, opzettelijk beschadigen of vernielen van vaste voortplantings- of rustplaatsen van dieren. Voor soorten in bijlage B geldt een verbod op opzettelijk plukken, verzamelen, afsnijden, vernielen en ontwortelen van planten. In tegenstelling tot artikel 3.1 en 3.5, is verstoring van deze soorten toegestaan.

Indien bij het voornemen het overtreden van verbodsbepalingen in artikel 3.10 niet kan worden uitgesloten, kan onder bepaalde voorwaarden gewerkt worden conform een door het ministerie goedgekeurde gedragscode. Biedt een gedragscode geen oplossing, dan is het aanvragen van een ontheffing bij de provincie, waarin het voornemen plaatsvindt, noodzakelijk. De grond waarop een ontheffing kan worden verleend, verschilt per categorie. Het voorgaande geldt echter niet indien de soorten zijn vrijgesteld door het bevoegd gezag.

Bij voorliggende toetsing is de provincie Noord-Holland bevoegd gezag. In de provincie Noord-Holland zijn in tegenstelling tot de landelijke vrijgestelde soorten van artikel 3.10 onderdeel A (zie Regeling Natuurbescherming, [Bijlage 13](#)), de bunzing, hermelijn en wezel niet vrijgesteld. Voor deze soorten dient bij een overtreding van de verbodsbepalingen uit artikel 3.10 gewerkt te worden conform een door het ministerie goedgekeurde gedragscode of dient een ontheffing aangevraagd te worden. In de provincie geldt voor de overige landelijk vrijgestelde soorten, ook een vrijstelling. Voor deze soorten geldt enkel de zorgplicht.

2.3 Gebiedsbescherming

2.3.1 Natura 2000

Natura 2000-gebieden zijn natuurgebieden van groot internationaal belang. Deze gebieden zijn aangewezen onder de Europese Habitat- en/of Vogelrichtlijn. Voor de gebieden en de daarbij aangewezen soorten en habitattypen zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld. Een activiteit mag niet leiden tot significant negatieve effecten op deze doelen of tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken. Indien op voorhand significante effecten niet uitgesloten kunnen worden dient een Passende beoordeling opgesteld te worden.

2.3.2 Provinciaal beleid

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland is een stelsel van ecologisch hoogwaardige natuurgebieden. Dit is onderdeel van de actieve soortbescherming uit de Wet natuurbescherming; bedreigde diersoorten en plantensoorten in een gunstige staat van instandhouding te brengen. Om dit te realiseren is in de Wnb art. 1.12, lid 2 vastgelegd dat de provincies zorgen voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd Natuurnetwerk

Nederland. Door nieuwe natuur te ontwikkelen, kunnen natuurgebieden met elkaar worden verbonden. Zo kunnen planten zich over verschillende natuurgebieden verspreiden en dieren van het ene naar het andere gebied gaan. Het totaal van al deze gebieden en de verbindingen ertussen vormt het Natuurnetwerk Nederland. Het NNN is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur.

In de Omgevingsverordening NH2020 van provincie Noord-Holland (2020) zijn regels voor het NNN opgenomen in Artikel 6.38. Voor de natuurgebieden die behoren tot het NNN geldt het 'nee, tenzij'-principe¹. Het 'nee, tenzij'-principe betekent dat nieuwe plannen en projecten niet zijn toegestaan als deze een significant negatief effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied, tenzij daarmee een zwaarwegend belang gediend is en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. In dat geval moet de schade zoveel mogelijk beperkt worden door het treffen van mitigerende maatregelen en moet de resterende schade gecompenseerd worden. Het 'nee, tenzij'-principe geldt niet voor de Noordzee, de Waddenzee en het IJsselmeergebied (inclusief Markermeer en IJmeer) en de randmeren. Voor deze gebieden stelt het Barro eigen regels waarbij het Rijk bevoegd gezag is. Gedeputeerde Staten kunnen nadere regels stellen aan de toelichting van het ruimtelijk plan en aan de wijze van compensatie (Artikel 6.38, lid 8).

Het regime ter bescherming van het NNN kent in de provincie Noord-Holland geen externe werking. Dit houdt in dat alleen wanneer er binnen de grenzen van het NNN gewerkt wordt, de effecten beoordeeld en eventueel gecompenseerd dienen te worden. Effecten als gevolg van de activiteiten die ontstaan op NNN-gebieden die buiten de plangrenzen liggen (externe effecten), hoeven derhalve niet gecompenseerd te worden.

Bijzonder Provinciaal landschap

In Noord-Holland zijn meerdere Bijzonder Provinciale Landschappen aangewezen. De aanwijzing van de Bijzonder Provinciale Landschappen is verleend op grond van Artikel 1.12 lid 3 van de Wet natuurbescherming. Hierin staat het volgende opgenomen.

Art. 1.12 lid 3 Wnb. Gedeputeerde staten kunnen gebieden gelegen buiten het Natuurnetwerk Nederland aanwijzen die van provinciaal belang zijn vanwege hun natuurwaarden of landschappelijke waarden, met inachtneming van hun cultuurhistorische kenmerken. Deze gebieden worden aangeduid als «bijzondere provinciale natuurgebieden», onderscheidenlijk «bijzondere provinciale landschappen».

Het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) omvat in Noord-Holland gebieden die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn. Onder andere de (in de Provinciale Ruimtelijke Verordening juni 2019 apart genoemde) weidevogelleefgebieden zijn opgenomen in de Bijzonder Provinciale Landschappen. Het BPL is zo concreet mogelijk beschreven in kernkwaliteiten per deelgebied. De voormalige beschermingsregimes Bufferzones, Aardkundig Monument en Weidevogelleefgebied zijn geborgd in de kernkwaliteiten.

Bij het BPL moet in de provincie Noord-Holland getoetst worden of de kernkwaliteiten van dat gebied in het geding komen. De kernkwaliteiten zijn opgenomen in Bijlage 6 van de

¹ Naast 'de route' van de Nee tenzij-afweging kan er sprake zijn van twee andere routes, namelijk een kleinschalig ontwikkeling of een NNN(EHS)-saldobenadering waarbij er geen onderbouwing aan de orde is van het dwingende belang en/of van alternatieven. Indien relevant wordt bekeken of deze van toepassing zijn voor het plan.

Natuurtoets

Stephensonstraat 38-46 Haarlem
projectnummer 0476213.100
11 april 2022 revisie 00
Hoorne Vastgoed B.V.



Omgevingsverordening van de provincie. In de provincie Noord-Holland geldt voor de aangewezen BPL (Artikel 6.41 Omgevingsverordening) dat een ruimtelijk plan ter plaatse van het bijzonder provinciaal landschap regels bevat ter bescherming van de voorkomende kernkwaliteiten. Het ruimtelijk plan bevat geen regels die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Andere ontwikkelingen zijn wel mogelijk indien deze de kernkwaliteiten niet aantasten.

Het ruimtelijk plan kan een nieuwe stedelijke ontwikkeling of een andere nieuwe ruimtelijke ontwikkeling die de kernkwaliteiten van het BPL aantast mogelijk maken (Artikel 6.41), indien:

- a. er sprake is van groot openbaar belang;
- b. er geen reële alternatieven zijn; en
- c. de aantasting zoveel mogelijk wordt beperkt en de aantasting wordt gecompenseerd.

3 Methodiek

Dit hoofdstuk beschrijft de methodiek die gehanteerd wordt tijdens het bureauonderzoek ([paragraaf 3.2](#)) en gedurende het terreinbezoek ([paragraaf 3.3](#)) van voorliggende Natuurtoets. In [paragraaf 3.4](#) wordt aangeduid hoe deze gegevens leiden tot een conclusie.

3.1 Algemeen

Het onderzoek naar het voorkomen van beschermde soorten en ligging van beschermde gebieden is opgebouwd uit twee onderdelen:

1. Bureaustudie naar waarnemingen van beschermde soorten uit het (recente) verleden en ligging van beschermde gebieden in de invloedssfeer van het plan;
2. Terreinbezoek naar de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde soorten.

3.2 Bureauonderzoek

Afbakening beschermde soorten

In het bureauonderzoek wordt specifiek gekeken naar soorten uit de Vogelrichtlijn (artikel 3.1), soorten van de Habitatrichtlijn (artikel 3.5) en 'andere' beschermde soorten (artikel 3.10). Bij vogels zal met name speciale aandacht geschonken worden aan soorten die in het plangebied een essentieel leefgebied kunnen hebben. Voorgenoemde soorten zijn in Nederland zeldzaam of hebben een Europese bescherming (Habitatrichtlijn bijlage IV-soorten, bijlage II Verdrag van Bern en bijlage I Verdrag van Bonn) en moeten worden getoetst op voorkomen en het planeffect. Treden effecten op, of worden verbodsbepalingen overtreden, dan zijn er maatregelen nodig om deze effecten te voorkomen, verzachten of te compenseren om te voldoen aan de Wnb.

Een aantal soorten is door de provincies vrijgesteld en zijn opgenomen in provinciale vrijstellingen (zie tabel B en C in de bijlage). Deze zijn niet meegenomen in deze toetsing. Deze soorten zijn zodanig algemeen in de provincie dat de gunstige staat van instandhouding niet in het geding komt bij het voorliggende plan. Wel geldt de algemene zorgplicht. Door het uitvoeren van een aantal zorgplicht gerelateerde maatregelen, wordt voldaan aan de zorgplicht en kan de gunstige staat van instandhouding worden gegarandeerd. Hierbij kan gedacht worden aan het rekening houden met de kwetsbare seizoenen van deze soorten en de manier van werken (zoals het aanhouden van vaste rijroutes en het zorgen voor vluchtmogelijkheden voor de soorten).

Bronnen

Om een beeld te krijgen van de verspreiding en (mogelijk) voorkomen van beschermde soorten in en rond het plangebied, is de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) geraadpleegd. Hierbij is nagegaan of er in de periode 2017-2022 beschermde soorten zijn aangetroffen in of nabij het plangebied. Aan de hand van de resultaten van de bureaustudie is een inschatting gemaakt of de betreffende soorten in het plangebied voor zouden kunnen komen.

Naast de bronnen met soortinformatie, is voor het bepalen van de ligging van beschermde gebieden gebruik gemaakt van de gebiedendatabase op de website van het Ministerie van EZK of provinciale digitale atlassen. Om inzicht te krijgen in de ligging van het plangebied t.o.v. van het NNN is de provinciale website geraadpleegd.

3.3 Terreinbezoek

Naar aanleiding van de uitkomsten van voorgenoemde bureaustudie is middels een terreinbezoek bepaald in hoeverre de aanwezigheid van beschermde soorten aannemelijk gesteld kan worden op basis van aanwezig geschikt habitat. Naast directe waarnemingen kan dan aan de hand van de aangetroffen biotopen een beeld worden geschetst van de verwachte aanwezige beschermde soorten. Dit is noodzakelijk omdat enkele seizoensgebonden soorten flora en fauna mogelijk niet kunnen worden waargenomen. Aan de hand van het aangetroffen biotoop en habitatvoorkeur(en) kunnen echter wel indicaties worden gegeven van het mogelijk voorkomen van deze soorten op de locatie. Het gaat hier om een deskundigenoordeel op basis van de fysieke gesteldheid van het terrein (biotopenonderzoek). Daarnaast zijn de aangetroffen belangwekkende soorten opgetekend.

Op 29 maart 2022 is vanaf circa 13:00 uur een terreinbezoek uitgevoerd door een deskundig ecooloog van Antea Group bij licht bewolkt weer met een temperatuur van circa 16 °C. Tijdens het terreinbezoek is het plangebied te voet belopen.

3.4 Effectbeoordeling en advies vervolgtraject

Aan de hand van de bevindingen uit het bureauonderzoek en de resultaten van het verkennend terreinbezoek kan worden bepaald of het plan uitvoerbaar is, of een vervolgonderzoek nodig is om beschermde soorten uit te sluiten en om te bepalen wat de effecten zijn. Tevens kan worden geadviseerd over de te volgen procedure inzake de natuurwetgeving.

4 Resultaten

In [paragraaf 4.1](#) wordt allereerst een gebiedsbeschrijving van het plangebied gegeven. Vervolgens wordt in [paragraaf 4.2](#) in gegaan op de resultaten van de in het gebied aanwezige of verwachte beschermde soorten (uiteenzetting van de resultaten van de bureaustudie en het terreinbezoek), waarna in [paragraaf 4.3](#) de ligging van gebieden beschermd in het kader van de Wet natuurbescherming en het NNN in de omgeving van het plangebied aangegeven wordt.

4.1 Gebiedsbeschrijving

Het plangebied betreft Stephensonstraat 38-46 en ligt aan de oostzijde van de Stephensonstraat in Haarlem en grenst aan de noordzijde aan de Stephensonstraat 8-10. Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan een parkeerplaats aan de Brockwaystraat en aan de oostzijde grenst het plangebied aan een (naamloze) nieuwbouwstraat te Haarlem (gemeente Haarlem, Provincie Noord-Holland).

Aan de zuidzijde van het plangebied bevindt zich een winkelpand met plat dak en metalen wandplaten. Hier aan vast bevindt zich ouder uitzienende laagbouw, welke doet denken aan een oude schuur. Dit deel bestaat deels uit bakstenen en heeft een golfplaten dak (Stephensonstraat 42-46). Ook is een kleine garagebox aanwezig. Tussen Stephensonstraat 42-46 en 38 bevindt zich een grotendeels verharde open ruimte, gebruikt als (tijdelijke) horeca-locatie. In de hoeken van deze open ruimte zijn enkele kleine bomen en gecultiveerde planten aanwezig. De open ruimte is afgezet met hekken en hoort bij Stephensonstraat 38.

Ongeveer de helft van het plangebied wordt in beslag genomen door het oude bedrijfspand aan de Stephensonstraat 38. Het betreft een pand met twee verdiepingen. Het pand heeft een plat dak en heeft overwegend bakstenen muren. Aan de noordzijde heeft het pand een gedeelte dat bestaat uit betonnen muren. Deze bebouwing toont duidelijke tekenen van verval. Aan alle zijden van het pand zijn zonneschermen aanwezig, een deel hiervan is beschadigd. Aan de voorzijde (westzijde) van het pand zijn enkele scheuren en kieren aanwezig. Deze bevinden zich onder andere in de ronde betonnen structuur boven de centrale ingang, en in de houten kozijnen. Echter bevinden de meeste kieren en spleten zich aan de achterzijde (oostzijde) van het pand. Het betreft onder andere kieren langs de regenpijpen en enkele spouwmuurgaten. Daarnaast zitten er gaten tussen de dakbetimmering en de muur. De dakbetimmering loopt aan alle zijden van het pand, ook langs de overige zijden zijn enkele gaten aanwezig.

Het meest noordelijke deel van het pand betreft wederom een verharde open ruimte. Ten tijde van het terreinbezoek is deze open ruimte in gebruik als opslag van (bouw)materiaal.

In Figuur 4.1 is een impressie gegeven van het plangebied.



Figuur 4.1. Impressie van het plangebied.

4.2 Beschermde soorten

4.2.1 Resultaten bureauonderzoek

Uit de recente verspreidingsinformatie blijkt dat in of nabij het plangebied in het verleden diverse beschermde soorten zijn waargenomen (binnen een straal van 2,5 kilometer). Dit betreft de beschermde soorten genoemd in Habitatrichtlijn (bijlage IV onderdeel a en b) en de niet-vrijgestelde 'andere soorten' uit bijlage I (onderdeel a en b) van de Wet natuurbescherming alsook vogelsoorten met een jaarrond beschermd nest. De soorten zijn weergegeven in Tabel 4.1.

Tabel 4.1. Overzicht van waargenomen beschermde soorten in de omgeving van het plangebied (met een straal van 2,5km) die in het NDFP door derden zijn ingevoerd. De soorten zijn in te delen in Habitatrichtlijn (HR), lijsten A en B behorende bij artikel 3.10 en vogelsoorten met een jaarrond beschermd nest (JRB) en zijn aangegeven met een 'X' (NDFP, 2017-2022).

Soortgroep	Soort	JRB	HR	A/B
Vogels met een jaarrond beschermd nest*	Boomvalk	X		
	Buizerd	X		
	Gierzwaluw	X		
	Grote gele kwikstaart	X		
	Havik	X		
	Huismus	X		
	Kerkuil	X		
	Ooievaar	X		
	Ransuil	X		
	Slechtvalk	X		
	Sperwer	X		
	Wespendief	X		
Zoogdieren - vleermuizen	Franjestaart		X	
	Gewone dwergvleermuis		X	
	Gewone grootoorvleermuis		X	
	Kleine dwergvleermuis		X	
	Laatvlieger		X	
	Meervleermuis		X	
	Rosse vleermuis		X	
	Ruige dwergvleermuis		X	
Watervleermuis		X		
Grondgebonden zoogdieren	Boommarter			X
	Bunzing			X
	Damhert			
	Eekhoorn			X
	Wezel			X
Amfibieën	Alpenwatersalamander			X
	Rugstreepad		X	
Reptielen	Zandhagedis		X	
Insecten - Dagvlinders	Bruine eikenpage			X
	Grote vos			X
Insecten - Libellen	Gevlekte witsnuitlibel		X	
	Sierlijke witsnuitlibel		X	
Vissen	Geen waarnemingen			
Planten	Blaasvaren			X
	Kleine ereprijs			X
	Rood peperboompje			X
	Schubvaren			X
	Stofzaad			X
Overige soortgroepen	Platte schijfhoren		X	

*Categorie 5: de afweging of er sprake is van een jaarrond beschermd nest uit categorie 5 wordt gemaakt bij de beschrijving van de resultaten van het terreinbezoek (paragraaf 4.2.2).

Op basis van de verspreidingsgegevens van een soort, in combinatie met kennis van de terreingeschiktheid voor deze soorten, is vervolgens nagegaan of het plangebied een functie vervult voor (onder andere) deze soorten en of effecten aan de orde zijn. De bevindingen worden in paragraaf 4.2.2 uiteengezet.

4.2.2 Resultaten terreinbezoek - ecologische bevindingen

Op basis van het bureauonderzoek en het terreinbezoek wordt per soortgroep ingegaan op de eventuele (kans op) aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied.

Aangezien het plangebied een beperkte omvang heeft, grotendeels verhard, gecultiveerd en bebouwd is, niet aansluit op grote natuur(lijke)gebieden, in een verstoorde omgeving ligt, geen open water bevat en het verspreidingsgebied van een aantal soorten niet tot aan Haarlem loopt, zijn niet alle biotoop-kritische (sub)soortgroepen relevant. Zo zijn er onder andere op basis van het terreinbezoek geen effecten (overtredingen van verbodsbepalingen uit de Wnb) aan de orde op de beschermde (sub)soortgroepen: (land/water)zoogdieren (boommarter, bunzing, damhert, eekhoorn en wezel), amfibieën (alpenwatersalamander), reptielen (zandhagedis), vissen, vlinders (bruine eikenpage en grote vos), libellen (gevlekte witsnuitlibel en sierlijke witsnuitlibel), flora (blaasvaren, kleine ereprijs, rood peperboompje, schubvaren en stofzaad) en overige soortgroepen (platte schijfhoren, kevers, kreeftachtigen, weekdieren, mieren en slakken). Er is voor deze soort(groep)en geen essentieel leefgebied in het plangebied. Effecten zijn op voorhand uitgesloten.

De overige soortgroepen worden hierna beschreven: **vogels, zoogdieren (vleermuizen) en amfibieën (rugstreppad).**

Vogels

Soorten met jaarrond beschermd nest (categorie 1 t/m 4)

Zoals blijkt uit de bureaustudie is een aantal vogelsoorten waargenomen in de omgeving van het plangebied waarvan de broedplaatsen jaarrond beschermd zijn en waar bij verwijdering of aantasting van de vaste rust- en verblijfplaats altijd ontheffing moet worden aangevraagd. Deze komen niet voor, aangezien het in het plangebied ontbreekt aan grote bomen (broedbiotoop voor boombewonende soorten), kunstmatige nestgelegenheden op daken of wagenwielen (broedbiotoop ooievaar), bebouwing met dakpannen (broedbiotoop gierzwaluw en huismus), hoge bebouwing en structuren (broedbiotoop slechtvalk) en watergangen (broedbiotoop grote gele kwikstaart). Van essentieel leefgebied is eveneens geen sprake.

Soorten met mogelijk een jaarrond beschermd nest (categorie 5)

Daarnaast zijn er categorie 5-vogelsoorten, waarvan de nesten alleen jaarrond zijn beschermd als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen.

Dit laatste is op het plangebied niet van toepassing. Er zijn geen categorie 5 soorten te verwachten die zeldzaam zijn in de omgeving of onvoldoende nestgelegenheden hebben in de omgeving. Derhalve zijn er geen zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden die jaarronde bescherming rechtvaardigen.

Algemene vogelsoorten (artikel 3.1)

In het plangebied zijn enkele (kleine) bomen aanwezig die geschikt zijn als broedlocatie voor algemene vogelsoorten. Tijdens het locatiebezoek zijn geen (nesten van) algemene vogelsoorten waargenomen.

Gevolgen van het plan op deze soorten wordt in Hoofdstuk 5 behandeld.

Zoogdieren

Vleermuizen

Bij het amoveren van bebouwing en het kappen van vooral oudere bomen dient te allen tijde rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen. Gebouwbewonende vleermuizen verblijven met name in spouwmuren, onder dakbetimmering, achter boeiborden of op zolders. Boombewonende vleermuizen verblijven in gaten, hollen of scheuren van voornamelijk grote bomen. Het plangebied bevat geen bomen welke voor vleermuizen geschikt zijn. Verblijfplaatsen van boombewonende soorten zijn uitgesloten.

In het onderhavige plangebied zijn open ruimtes, spouwmuurgaten, kieren en betimmeringen aanwezig die geschikt zijn als vaste rust- en verblijfplaatsen voor gebouwbewonende vleermuizen, of die vleermuizen toegang bieden tot het gebouw, met name aan de oostzijde van het pand (zie ook Figuur 4.2). Door deze aspecten zijn gebouwbewonende vleermuizen op basis van (veld)ervaring en kennis van de geschiktheid van de elementen voor vleermuizen, niet uit te sluiten van het plangebied.

Gevolgen van het plan op vleermuizen wordt in Hoofdstuk 5 behandeld.



Figuur 4.2. Voorbeelden van potentieel geschikte verblijfplaatsen voor gebouwbewonende vleermuizen.

Amfibieën

Rugstreeppad

De rugstreeppad is op circa 1,5 kilometer van het plangebied waargenomen (NDFP, 2017-2022). In de huidige situatie is geen potentieel geschikt leefgebied aanwezig voor de rugstreeppad. Echter kan geschikt leefgebied wel ontstaan gedurende de herontwikkeling van het plangebied. Het habitat van de rugstreeppad laat zich omschrijven als ruige, onbeschaduwde, laag begroeide terreinen. Braakliggende (bouw)terreinen, zand- en kleiafgravingen, (rivier)duinen en uiterwaarden vormen ideaal leefgebied. Het voorplantingswater is ondiep (tijdelijk) water dat snel opwarmt en bij voorkeur vrij is van vegetatie en concurrentie van andere amfibieën, zoals ondiepe (tijdelijke) poeltjes of regenplassen. Terrestrische zomer- en winterverblijfplaatsen

bevinden zich op hoogwatervrije terreinen. Bestaande ruimtes als muizen- of konijnenholen zijn geschikt. Daarnaast kunnen ze zich ingraven als de bodem zich daartoe leent. De winterverblijfplaats is vorstvrij en ligt boven het grondwaterpeil zoals zandhopen, puinbedden, takkenhopen en/of struwelen (BIJ12 kennisdocument Rugstreepad, 2017; Creemers & Van Delft, 2009).

Het plangebied vormt, na de sloop van de huidige bebouwing, mogelijk (essentieel) leefgebied voor rugstreep padden. In Hoofdstuk 5 zullen de effecten en vervolgstappen ten gevolge van de beoogde ontwikkeling in het plangebied voor rugstreep padden uiteengezet worden.

4.2.3 Samenvatting beschermde soorten

Uit het terreinbezoek is gebleken dat de soorten weergegeven in Tabel 4.2 en die een beschermde status hebben in de Wet natuurbescherming mogelijk voor kunnen komen in het plangebied. In hoofdstuk 5 wordt nader op deze soorten in gegaan.

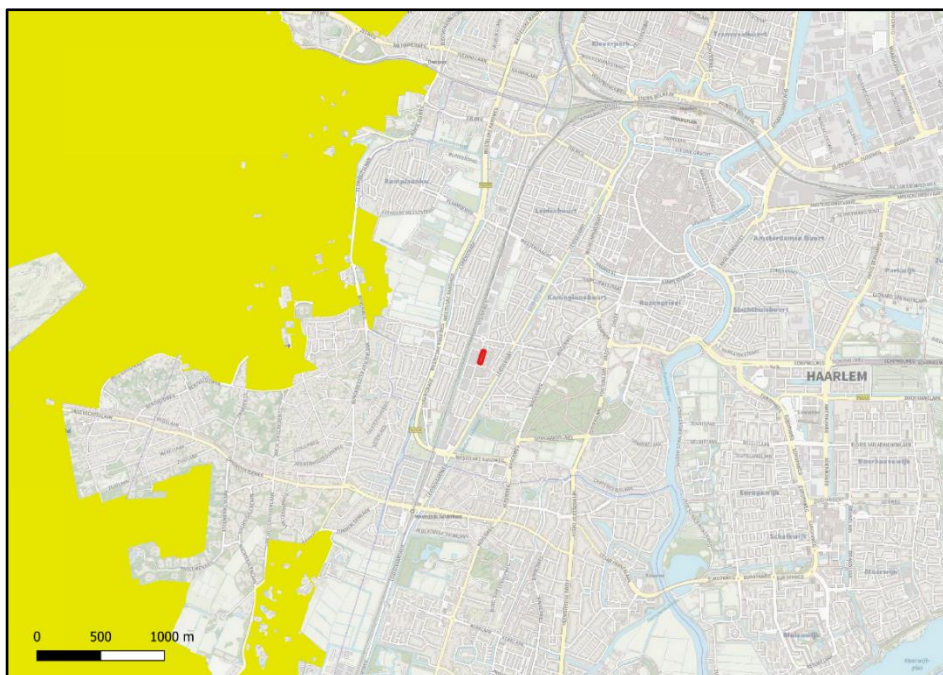
Tabel 4.2. Mogelijk aanwezige beschermde soorten in het plangebied.

Soort	Beschermingsregime	Aanwezigheid	Toelichting
Algemene broedvogels	Artikel 3.1	Mogelijk	Bomen in het plangebied bieden geschikt broedbiotoop voor algemene soorten
Vleermuizen	Artikel 3.5	Mogelijk	Gebouwen potentieel geschikte verblijfplaatsen
Rugstreepad	Artikel 3.5	Mogelijk, tijdens werkzaamheden	Tijdens de herontwikkeling van het plangebied kan essentieel leefgebied ontstaan op bouwterrein

4.3 Beschermde gebieden

4.3.1 Natura 2000-gebieden

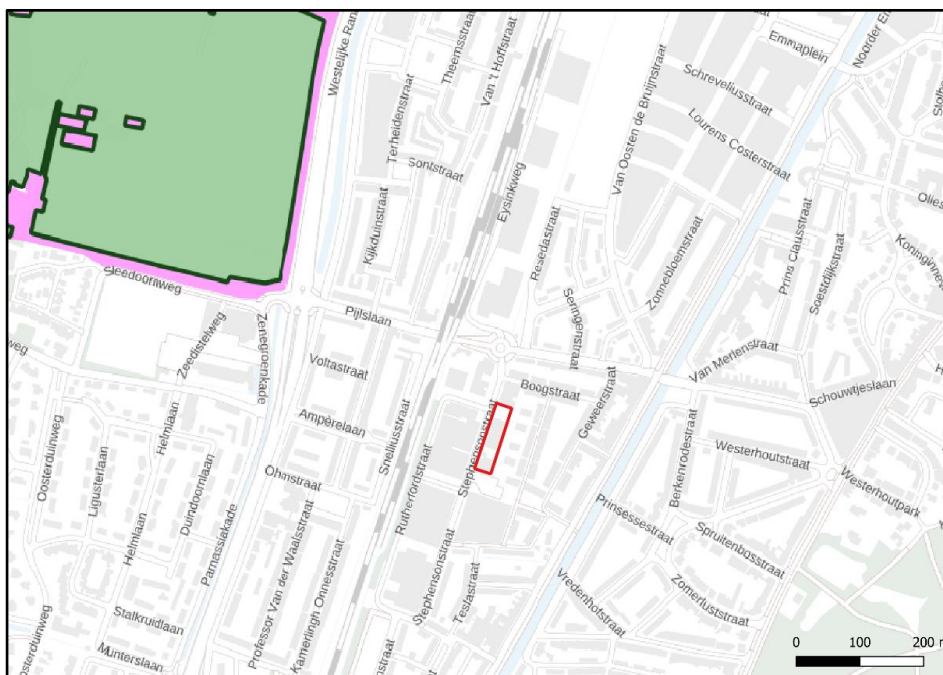
Het plangebied ligt niet in Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid ligt op circa 800 meter afstand ten westen van het plangebied. Overige Natura 2000-gebieden liggen op meer dan 10 kilometer afstand. Zie ook Figuur 4.3.



Figuur 4.3. Ligging van het plangebied (rood omkaderd) ten opzichte van Natura 2000-gebied (geel). Bron: POK via QGIS; bewerking Antea Group.

4.3.2 Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)

In het plangebied is geen NNN-gebied of BPL-gebied aanwezig. Het dichtstbijzijnde NNN- en BPL-gebied is op circa 400 meter ten noordwesten van het plangebied gelegen. Zie ook Figuur 4.4.



Figuur 4.4. Ligging van het plangebied (rood omkaderd) ten opzichte van NNN-gebied (groen) en BPL-gebied (roze). Bron: Provincie Noord-Holland; Omgevingsverordening NH2020 (geconsolideerd); bewerking Antea Group.

5 Toetsing

In [paragraaf 5.1](#) is de effectbepaling van het plan gegeven. In [paragraaf 5.2](#) worden de werkzaamheden getoetst aan de soortenbescherming (Wnb). Indien vervolgstappen aan de orde zijn, is dit aangeven in een tekstkader. In [paragraaf 5.3](#) wordt het plan getoetst aan het beschermingsregime van het NNN-gebied en de Wet natuurbescherming (Wnb).

5.1 Effectbepaling plan

De volgende biotopen worden beïnvloed door het voornemen:

- *De aanwezige bebouwing wordt gesloopt;*
- *De vegetatie in het plangebied wordt verwijderd;*
- *De verharding in het plangebied wordt verwijderd;*
- *Het plangebied wordt bouwrijp gemaakt en opnieuw bebouwd.*

5.2 Toetsing effect op beschermde soorten

Uit het terreinbezoek is gebleken dat het plangebied een potentieel geschikt biotoop biedt voor algemene broedvogels, vleermuizen en de rugstreeppad (zie ook Tabel 4.2). Om deze reden is er enkel op deze soortgroepen een potentieel effect aan de orde. De onderstaande effectbeoordeling richt zich alleen op deze soort(groep)en. Overige beschermde soorten zijn uitgesloten en ondervinden geen effect van het voornemen.

5.2.1 Vogels

Algemene broedvogels

Alle in gebruik zijnde nesten van vogelsoorten in Nederland zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming (artikel 3.1). Zo kunnen in het plangebied nesten gebouwd worden door (algemeen voorkomende) soorten met name in opgaande vegetatie.

De enkele bomen die in het plangebied aanwezig zijn bieden potentieel nestgelegenheid, maar de kans op nesten lijkt niet heel groot, gezien het verstoorde karakter van de locatie. Indien na inspectie blijkt dat nesten aanwezig zijn mogen deze tijdens de broedperiode (en wanneer deze in gebruik zijn) niet verwijderd of verstoord worden.

Met de meeste broedvogels kan echter in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door eventuele kap- en sloopwerkzaamheden niet uit te voeren in de broedtijd (circa maart tot en met juli²) en indien concrete broedgevallen aanwezig zijn. Op deze wijze zijn geen belemmeringen vanuit de Wet natuurbescherming aan de orde.

Indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen om te werken dan dient het plangebied (waar de werkzaamheden plaatsvinden) vóór het broedseizoen ongeschikt gemaakt te worden voor (broed)vogels. In onderhavige locatie kan dat gebeuren door de betreffende bomen vóór aanvang van de werkzaamheden buiten het broedseizoen te rooien.

Mocht dit niet mogelijk zijn dan dient vooraf aan de werkzaamheden het plangebied gecontroleerd te worden op de aanwezigheid van broedvogels door een deskundig ecooloog. Indien vastgesteld wordt dat sprake is van actuele broedgevallen binnen het plangebied dan worden locatiespecifieke maatregelen voorgesteld en/of wordt het plangebied niet vrijgegeven en dienen de werkzaamheden uitgesteld te worden totdat het nest niet meer in gebruik is.

² Voor het broedseizoen wordt in het kader van de wet geen standaardperiode gehanteerd. Het broedseizoen is afhankelijk van klimatologische omstandigheden; dit houdt in dat het seizoen eerder dan wel later van start kan gaan en eerder dan wel later kan eindigen. Van belang is of er broedgevallen aanwezig zijn.

5.2.2 Zoogdieren

Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn (artikel 3.5)

Vleermuizen

Vleermuizen worden verwacht in het pand aan de Stephensonstraat 38. Vleermuizen zijn beschermde soorten en staan vermeld in bijlage IV van de Habitatrichtlijn. In het kader van de Wet natuurbescherming is daarom een aantal verbodsbepalingen ten aanzien van vleermuizen neergelegd dat in principe niet overtreden mag worden door onder andere een ruimtelijke ontwikkeling.

Door de toekomstige sloop van het gebouw is mogelijk sprake van het verstoren en aantasten van vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen.

Indien daadwerkelijk verblijfplaatsen aanwezig zijn en indien het gebouw gesloopt wordt, is dit afhankelijk van de ingreep (zonder aanvullende maatregelen) een overtreding van de wet. Een dergelijke aantasting, verstoring of vernietiging is in strijd met de Wet natuurbescherming.

Indien vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied aanwezig blijken te zijn, hoeft dit vooralsnog geen belemmering te zijn voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, aangezien soortspecifieke maatregelen te combineren zijn met de nieuwe bestemming in, of in de directe omgeving van het plangebied. Het betekent wel dat voorafgaand aan de werkzaamheden ten behoeve van de ontwikkelingen in het plangebied voorwaarden worden gesteld (en zijn uitgevoerd) aan de uitvoeringswijze en -periode van de werkzaamheden en het opnemen/integreren van voorzieningen zoals vleermuiskasten.

Om bij de voorbereiding van de realisatie te bepalen of eventuele verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming overtreden worden, is inzicht noodzakelijk in het daadwerkelijke gebruik en de functie van de gebouwen in het plangebied voor vleermuizen. Dit kan onderzocht worden aan de hand van het meest recente vleermuisprotocol. Vleermuizen gebruiken hun leefgebied door het jaar heen op verschillende manieren. Daarom is het nodig om een het plangebied meerdere malen verspreid over het actieve seizoen van de soorten (tussen april en oktober) te bezoeken.

5.2.3 Amfibieën

Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn (artikel 3.5)

Rugstreepad

De rugstreepad is een beschermde soort en staat vermeld in bijlage IV van de Habitatrichtlijn. In het kader van de Wet natuurbescherming is daarom een aantal verbodsbepalingen ten aanzien van de rugstreepad neergelegd dat in principe niet overtreden mag worden door onder andere een ruimtelijke ontwikkeling. In het plangebied kunnen tijdelijke waterplassen ontstaan tijdens de herontwikkeling, bijvoorbeeld in karresporen wanneer het terrein bouwrijp wordt gemaakt. In dergelijke wateren kunnen rugstreepadden zich voortplanten. De soort staat er om bekend dat deze terreinen snel kan koloniseren zodra er geschikte omstandigheden ontstaan. Juvenile rugstreepadden kunnen tot wel 5 km afleggen op zoek naar geschikt leefgebied. Er is kans op vestiging en voortplanting als er ondiepe wateren ontstaan in de periode april-september. Tevens is er kans op vestiging in de vorm van overwintering indien er hopen vergraafbaar zand of puinbedden met bouw materiaal, houtafval of stenen aanwezig zijn in de periode september-november. Derhalve wordt volledigheidshalve aanbevolen om de planlocatie ongeschikt dan wel ontoegankelijk te houden voor rugstreepadden tijdens de werkzaamheden.

Terrein ongeschikt houden voor rugstreeppadden

Er wordt aanbevolen het terrein tijdens werkzaamheden ongeschikt te houden als vestigingsplaats voor rugstreeppadden.

Hiertoe dient voorkomen te worden dat er in de periode van april-september tijdelijke waterplassen ontstaan in het plangebied waar rugstreeppadden in kunnen voortplanten, door te zorgen dat de grond egaal is en blijft. Tevens dient voorkomen te worden dat er potentiële overwinteringsplaatsen ontstaan/aanwezig zijn in de vorm van hopen vergraafbaar zand of puinbedden met bouw materiaal, houtafval of stenen in de periode september-november.

Een andere optie is om het gebied ontoegankelijk te houden voor rugstreeppadden door het plaatsen van een paddenscherm rondom het plangebied.

5.3 Effecten op beschermde gebieden

5.3.1 Effecten op Natura 2000-gebieden

Uit de bureaustudie blijkt dat op circa 800 meter afstand van het plangebied het Natura 2000-gebied 'Kennemerland-Zuid' ligt. Het Natura 2000-gebied ligt buiten de invloedssfeer van het voornemen wat betreft verdroging, optische of geluid- en lichtverstoring. Vanwege de afstand, de geringe omvang van het voornemen in het plangebied en daardoor de afscherming worden geen directe effecten op soorten, habitats van soorten of habitattypen in het Natura 2000-gebied verwacht.

Met betrekking tot de gevolgen van een eventuele toename in stikstofemissie geldt dat dit in de huidige wetgeving is toegestaan voor de aanlegfase. In de gebruiksfase is er mogelijk sprake van een toename in stikstofdepositie doordat onder andere verkeerstromen zullen toenemen. Derhalve wordt geadviseerd om een AERIUS calculatie uit te laten voeren om de effecten omtrent stikstofdepositie rekenkundig inzichtelijk te maken. Zonder deze informatie kan op voorhand niet met zekerheid gesteld worden dat de gebiedsbescherming de uitvoering van het plan niet belemmert.

5.3.2 Effecten op het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)

Voor wat betreft de NNN is bij directe aantasting sprake van vervolgstappen, waaronder compensatie. Bij het BPL moet in de provincie Noord-Holland getoetst worden of de kernkwaliteiten van dat gebied in het geding komen. Er bevindt zich geen NNN of BPL binnen het plangebied. Er is van directe aantasting van de NNN of aantasting van kernkwaliteiten van BPL dan ook geen sprake. In de omgeving van het plangebied liggen wel NNN- en BPL-gebieden. Ook significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN en BPL in de nabijheid van het plan kunnen worden uitgesloten. De ontwikkeling in het plangebied heeft geen effect op de directe omgeving van het plangebied. Vanuit dit oogpunt zijn er voor NNN en BPL geen belemmeringen. Het NNN-beleid en BPL-beleid staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

6 Bronnen

Bos, F.G., Bosveld, M.A., Groenendijk, D.G., Van Swaay, C.A.M. & Wynhoff, I., 2006. De dagvlinders van Nederland - verspreiding en bescherming. Nederlandse Fauna 7. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, KNNV Uitgeverij & EISNederland, in samenwerking met De Vlinderstichting, Wageningen.

BIJ12, 2017. Kennisdocument gewone dwergvleermuis

BIJ12, 2017. Kennisdocument rugstreeppad

Creemers, R.C.M. en Delft, J.J.C.W. van (RAVON) (redactie), 2009. De Amfibieën en Reptielen van Nederland. Nederlandse Fauna Deel 9. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, European Invertebrate Survey – Nederland, Leiden.

Limpens, H., Regelink, J., en Koelman, R. (2010). Vleermuizen en planologie. Zoogdiervereniging, Arnhem.

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2009. Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten ontheffing Flora- en faunawet ruimtelijke ingreep. Augustus 2009.

Provincie Noord-Holland (2020). Omgevingsverordening NH2020 (geconsolideerd).

Overig:

NDFP

QGIS

Bijlagen

Bijlage 1: Wettelijk kader

Een van de doelen van de Wnb is de bescherming van inheemse flora en fauna. Vanuit deze wet is bij ruimtelijke ingrepen de initiatiefnemer verplicht op de hoogte te zijn van de mogelijk voorkomende beschermde natuurwaarden binnen het projectgebied. Het uitgangspunt van de wet is dat geen schade mag worden toegebracht aan beschermde soorten, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan (het 'nee, tenzij' – principe). Bepaalde handelingen, waaronder ruimtelijke ingrepen, waarbij beschermde soorten in het geding zijn, zijn slechts bij uitzondering en onder voorwaarden mogelijk. Hieronder wordt uitgelegd welke verbodsbepalingen gelden, welke vrijstellingen er gelden en op welke gronden ontheffingen kunnen worden aangevraagd.

Verbodsbepalingen soortbescherming

In de Wnb is soortbescherming opgedeeld in drie categorieën. Voor elke categorie gelden verschillende verbodsbepalingen die onder andere zijn vermeld in artikel 3.1, 3.5 en 3.10 van de Wnb. In het tekstkader van deze Bijlage (zie volgende pagina) staan de artikelen uitgeschreven. Het gaat om de volgende drie categorieën:

- soorten van de Vogelrichtlijn;
- soorten van de Habitatrichtlijn, inclusief bijlage I en II uit Verdrag van Bern en bijlage I uit Verdrag van Bonn;
- 'andere soorten' (onderdeel A 'fauna' en onderdeel B 'flora'), oftewel de Nationale soorten.

Voor soorten vallend onder bovenstaande beschermingsregimes geldt dat ze in principe niet (opzettelijk) gedood en verstoord mogen worden, ook verblijfplaatsen mogen niet vernietigd worden. Bij Vogelrichtlijnsoorten is opgenomen dat verstoring is toegestaan indien de verstoring niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende soort. Dit geldt echter niet voor Habitatrichtlijnsoorten, inclusief bijlage I en II Bern en bijlage I Bonn (zie Tabel A van deze bijlage voor een uiteenzetting van soorten. Voor de 'andere soorten' geldt dat verstoring is toegestaan. Soorten die zijn opgenomen in bijlage A en B van de Wnb ('andere soorten') zijn opgenomen in tabel B en C van deze Bijlage.

Verbodsbepalingen Wet natuurbescherming artikel 3.1, 3.5 en 3.10

Artikel 3.1 Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn

1. Het is verboden opzettelijk van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn te doden of te vangen.
2. Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen.
3. Het is verboden eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te rapen en deze onder zich te hebben.
4. Het is verboden vogels als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te storen.
5. Het verbod, bedoeld in het vierde lid, is niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.

Artikel 3.5 Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn

1. Het is verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, met uitzondering van de soorten, bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen.
2. Het is verboden dieren als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren.
3. Het is verboden eieren van dieren als bedoeld in het eerste lid in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen.
4. Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in het eerste lid te beschadigen of te vernielen.
5. Het is verboden planten van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel b, bij de Habitatrichtlijn of bijlage I bij het Verdrag van Bern, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Artikel 3.10 Beschermingsregime andere soorten

1. Onverminderd artikel 3.5, eerste, vierde en vijfde lid, is het verboden:
 - a. in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel A, bij deze wet, opzettelijk te doden of te vangen;
 - b. de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in onderdeel a opzettelijk te beschadigen of te vernielen, of
 - c. vaatplanten van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel B, bij deze wet, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.
2. Artikel 3.8, met uitzondering van het derde en vierde lid, is van overeenkomstige toepassing op de verboden, bedoeld in het eerste lid, met dien verstande dat, in aanvulling op de redenen, genoemd in het vijfde lid, onderdeel b, de noodzaak voor de ontheffing of vrijstelling ook verband kan houden met handelingen:
 - a. in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied;
 - b. ter voorkoming van schade of overlast, met inbegrip van schade aan sportvelden, schietterreinen, industrieterreinen, kazernes, of begraafplaatsen;
 - c. ter beperking van de omvang van de populatie van dieren, in verband met door deze dieren ter plaatse en in het omliggende gebied veelvuldig veroorzaakte schade of in verband met de maximale draagkracht van het gebied waarin de dieren zich bevinden;
 - d. ter voorkoming of bestrijding van onnodig lijden van zieke of gebrekkige dieren;
 - e. in het kader van bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw;
 - f. in het kader van bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of in het kader van natuurbeheer;
 - g. in het kader van bestendig beheer of onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied, of
 - h. in het algemeen belang.
3. De verboden, bedoeld in het eerste lid, onderdelen a, en b, zijn niet van toepassing op de bosmuis, de huisspitsmuis en de veldmuis voor zover deze dieren zich in of op gebouwen of daarbij behorende erven of roerende zaken bevinden.

Tabel A. Soorten die vallen onder artikel 3.5 (Habitatrichtlijn bijlage IV, Bern bijlage II, Bonn bijlage I).

Soortgroep	Nederlandse naam	Soortgroep	Nederlandse naam	
Amfibieën	boomkikker	Zoogdieren <i>landzoogdieren</i>	hamster	
	geelbuikvuurpad		otter	
	heikikker		bever	
	kamsalamander		hazelmuis	
	knoflookpad		lynx	
	rugstreepad		noordse woelmuis	
	vroedmeesterpad		wilde kat	
	poelkikker		wolf	
Dagvlinders	moerasparelmoervlinder	Zoogdieren <i>vleermuizen</i>	baardvleermuis	
	apollovlinder		bechsteins vleermuis	
	boszandoog		bosvleermuis	
	donker pimperlblauwtje		brandts vleermuis	
	grote vuurvlinder		franjestaat	
	pimperlblauwtje		gewone grootoorvleermuis	
	tijmblauwtje		grijze grootoorvleermuis	
	zilverstreephooibeestje		grote hoefijzerneus	
Haften	oeveraas		grote rosse vleermuis	
	Kevers		brede geelrandwaterroofkever	ingekorven vleermuis
			gestreepte waterroofkever	kleine dwergvleermuis
			juchtleerkever	kleine hoefijzerneus
vermiljoenkever			laatvlieger	
Libellen	mercuurwaterjuffer		meervleermuis	
	bronslibel		mopsvleermuis	
	gaffellibel		noordse vleermuis	
	gevlekte witsnuitlibel	rosse vleermuis		
	groene glazenmaker	ruige dwergvleermuis		
	noordse winterjuffer	tweekleurige vleermuis		
	oostelijke witsnuitlibel	vale vleermuis		
	rivierrombout	watervleermuis		
	sierlijke witsnuitlibel	gewone dwergvleermuis		
Nachtvlinders	teunisbloempijlstaart	Zoogdieren <i>zeezoogdieren</i>	walrus	
Reptielen	Dikkopschildpad, kemp's zeeschildpad, lederschildpad, soepschildpad		Bultrug, gewone vinvis	
	gladde slang		bruinvis dwergpotvis	
	muurhagedis		gestreepte dolfijn	
	zandhagedis		gewone dolfijn	
Sporenplanten	geel schorpioenmos		gewone spitsdolfijn	
	tonghaarmuts		grijze dolfijn	
	kleine vlotvaren		kleine zwaardwalvis	
Vissen	steur		narwal	
	houting		orka	
Weekdieren	bataafse stroommossel		tuimelaar	
	platte schijfhoen		witflankdolfijn, witsnuitdolfijn	
Zaadplanten	liggende raket, zomerschroeforchis		noordse vinvis, potvis	
	drijvende waterweegbree		butskop	
	groenknolorchis		dwergvinvis	
	kruiwend moerasscherm		griend, witte dolfijn	
			spitsdolfijn van gray	

Tabel B (1). "Overige Soorten" onderdeel A behorend bij artikel 3.10, eerste lid, onderdeel a.

Soortgroep	Nederlandse naam	Soortgroep	Nederlandse naam
Amfibieën	Alpenwatersalamander	Vissen	Beekdonderpad
	Bruine kikker*		Beekprik
	Gewone pad*		Elrits
	Kleine watersalamander*		Europese rivierkreeft
	Meerkikker*		Gestippelde alver
	Middelste groene kikker*		Grote modderkruiper
	Vinpootsalamander		Kwabaal
	Vuursalamander		
Dagvlinders	Aardbeivlinder	Zoogdieren	Aardmuis*
	Bosparelmoervlinder		Boommarter
	Bruin dikkopje		Bosmuis*
	Bruine eikenpage		Bunzing**
	Donker pimperlblauwtje		Damhert
	Duinparelmoervlinder		Das
	Gentiaanblauwtje		Dwergmuis*
	Grote parelmoervlinder		Dwergspitsmuis*
	Grote vos		Edelhert
	Grote vuurvlinder		Eekhoorn
	Grote weerschijnvlinder		Egel*
	Iepenpage		Eikelmuis
	Kleine heivlinder		Gewone bosspitsmuis*
	Kleine ijsvogelvlinder		Gewone zeehond
	Kommavlinder		Grote bosmuis
	Pimperlblauwtje		Grijze zeehond
	Sleedoornpage		Haas*
	Spiegeldikkopje		Hermelijn**
	Veenbesblauwtje		Huisspitsmuis*
	Veenbosparelmoervlinder		Konijn*
Veenhooibeestje	Molmuis		
Veldparelmoervlinder	Ondergrondse woelmuis*		
Zilveren maan	Ree*		
Reptielen	Adder	Rosse woelmuis*	
	Hazelworm	Steenmarter	
	Levendbarende hagedis	Tweekleurige bosspitsmuis*	
	Ringslang	Veldmuis*	
Libellen	Beekkrombout	Veldspitsmuis*	
	Bosbeekjuffer	Vos*	
	Donkere waterjuffer	Waterspitsmuis	
	Gevlekte glanslibel	Wezel**	
	Gewone bronlibel	Wild zwijn	
	Hoogveenglanslibel	Woelrat*	
	Kempense heidelibel		
	Speerwaterjuffer	Kevers	
		Vliegend hert	

Soorten met een asterisk (*) zijn opgenomen in provinciale vrijstellingen. Soorten met een dubbele asterisk (**) zijn in alle provincies, behalve Noord-Holland en Noord-Brabant, vrijgesteld. In Limburg is daarnaast de molmuis vrijgesteld, in Friesland de steenmarter en in Noord-Brabant het wild zwijn. Voor Limburg geldt dat in bepaalde perioden van het jaar de hazelworm, levendbarende hagedis, steenmarter en de eekhoorn vrijgesteld zijn.

Tabel B (2). Per provincie vrijgestelde “Overige Soorten” onderdeel A behorend bij artikel 3.10, eerste lid, onderdeel a. (aangegeven met een ‘x’ of ‘*’).

Soort	Provincie	Friesland	Groningen	Drenthe	Overijssel	Gelderland	Utrecht	Noord-Holland	Zuid-Holland	Flevoland	Zeeland	Noord-Brabant	Limburg
Aardmuis		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Bastaardkikker		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Bosmuis		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Bruine kikker		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Bunzing		x	x	x			x		x	x	x		x
Dwergmuis		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Dwergspitsmuis		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Eekhoorn													(*)
Egel		x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x
Gewone bosspitsmuis		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Gewone pad		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Haas		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Hazelworm													(**)
Hermelijn		x	x	x			x		x	x			x
Huisspitsmuis		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Kleine watersalamander		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Konijn		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Levendbarende hagedis													(***)
Meerkikker		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Molmuis													x
Ondergrondse woelmuis		x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
Ree		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Rosse woelmuis		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Steenmarter		x											(****)
Tweekleurige bosspitsmuis		x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
Veldmuis		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Vos		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Wezel		x	x	x			x		x	x			x
Wild zwijn												x	
Woelrat		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

(*) = vrijgesteld maart–april en juli t/m november (**) = vrijgesteld in juli t/m september, (***) = 15 aug t/m 15 okt, (****) = 15 aug t/m feb ([Wijzigingsverordening](#), provincie Limburg, 2017)

Tabel C. "Overige Soorten" onderdeel B behorend bij artikel 3.10, eerste lid, onderdeel c.

Soortgroep	Nederlandse naam	Nederlandse naam	Nederlandse naam
Planten	Akkerboterbloem	Groensteel	Roggelelie
	Akkerdoornzaad	Groot spiegelklokje	Rood peperboompje
	Akkerogentroost	Grote bosaardbei	Rozenkransje
	Beklierde ogentroost	Grote leeuwenklauw	Ruw parelzaad
	Berggamander	Honingorchis	Scherpkruid
	Bergnactorchis	Kalkboterbloem	Schubvaren
	Blaasvaren	Kalketrip	Schubzegge
	Blauw guichelheil	Karthuizeranjer	Smalle raai
	Bokkenorchis	Karwijselie	Spits havikskruid
	Bosboterbloem	Kleine ereprijs	Steenbraam
	Bosdravik	Kleine Schorseneer	Stijve wolfsmelk
	Brave hendrik	Kleine wolfsmelk	Stofzaad
	Brede wolfsmelk	Kluwenklokje	Tengere distel
	Breed wollegras	Knollathyrus	Tengere veldmuur
	Bruinrode wespenorchis	Knolspirea	Trosgamander
	Dennenorchis	Korensla	Veenbloembies
	Dreps	Kranskarwij	Vliegenorchis
	Echte gamander	Kruiptijm	Vroege ereprijs
	Franjementiaan	Lange zonnedaauw	Wilde averuit
	Geelgroene wespenorchis	Liggende ereprijs	Wilde ridderspoor
	Geplooide vrouwenmantel	Moerasgamander	Wilde weit
	Getande veldsla	Muurbloem	Wolfskers
	Gevlekt zonneroosje	Naakte lathyrus	Zandwolfsmelk
	Glad biggenkruid	Naaldenkervel	Zinkviooltje
	Gladde zegge	Pijlscheefkalk	Zweedse kornoelje
	Groene nactorchis		

Zorgplicht

In de Wet natuurbescherming is in artikel 1.11 de zorgplicht opgenomen. In het tekstkader hieronder staat het wetsartikel uitgeschreven.

Artikel 1.11

1. Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving.
2. De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in elk geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor in het wild levende dieren en planten:
 - a. dergelijke handelingen achterwege laat, dan wel
 - b. indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden gevegd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen, of
 - c. voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk beperkt of ongedaan maakt.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op handelen of nalaten in overeenstemming met het bij of krachtens deze wet of de Visserijwet 1963 bepaalde.

De zorgplicht houdt in dat planten en dieren niet onnodig vernield/gedood of verstoord mogen worden. Dit betekent dat handelingen (of het nalaten hiervan) waarvan men weet, of redelijkerwijs kan vermoeden, dat ze nadelig zijn voor planten en/of dieren niet mogen worden uitgevoerd. Wanneer dergelijke handelingen toch uitgevoerd moeten worden, moeten maatregelen, voor zover dit in redelijkheid kan, worden genomen om de nadelige gevolgen te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Er dient bijvoorbeeld zo gewerkt te worden dat dieren kunnen ontsnappen en het kan nodig zijn om soorten te verplaatsen (bijvoorbeeld planten en amfibieën). Deze algemene zorgplicht geldt voor elke soort en elk individu in Nederland.

Vrijstellingen

Onder bepaalde voorwaarden geldt een algemene vrijstelling of een ontheffingsplicht van de verbodsbepalingen in de Wnb. Welke voorwaarden verbonden zijn aan de vrijstelling of ontheffing hangt af van de dier- of plantensoorten die voorkomen in het onderzoeksgebied en de provincie waarin de activiteit plaatsvindt. Hiertoe worden verschillende beschermingsregimes onderscheiden.

Provinciale Vrijstelling Nationale soorten ('andere soorten').

Met betrekking tot de 'andere soorten' zijn per provincie beleidsregels opgesteld waarin voor een deel van deze soorten vrijstelling is verleend. Het Rijk heeft ook een vrijstelling gemaakt voor projecten die vallen onder hun bevoegdheid (projecten van nationaal belang). Zoals ook te herleiden is uit de tabel (tabellen A en B), hangt het per provincie af welke soort is vrijgesteld van de verbodsbepalingen in artikel 3.10, ook de grond waarvoor een vrijstelling geldt kan ook variëren tussen provincies..

Indien de Nationale soorten niet zijn vrijgesteld en daarmee het voornemen de gestelde verboden in artikel 3.10 overtreedt, dient een ontheffing aangevraagd te worden bij de provincie waarin het voornemen plaatsvindt.

Ontheffingen

Indien een soort niet onder een vrijstelling valt of niet gewerkt kan worden volgens een gedragscode, dient er een ontheffing te worden aangevraagd. Deze moet ingediend worden bij het bevoegd gezag. Dit is de provincie waarin de activiteit plaatsvindt.

Een ontheffingsaanvraag wordt getoetst aan drie criteria:

1. Er bestaat geen andere bevredigende oplossing;
2. De activiteit leidt niet tot verslechtering van de staat van instandhouding; en
3. Er is sprake van een in de wet genoemd belang.

In tabel D worden de belangen waaronder een ontheffing kan worden aangevraagd, opgesomd. Let daarbij op dat er voor Nationale soorten ('andere soorten') meer ontheffingsgronden beschikbaar zijn dan voor de beschermde soorten onder artikel 3.1 en 3.5. Indien de activiteit bestaat uit een ruimtelijke inrichting of ontwikkeling zou alleen een ontheffing afgegeven kunnen worden voor Nationale soorten. Mochten desondanks soorten uit de Vogel- en/of Habitatrictlijn, Bern en Bonn voorkomen bij ruimtelijke ontwikkelingen, dan kunnen mitigerende maatregelen worden opgesteld. Er kan dan voor de zekerheid een ontheffing worden aangevraagd om de mitigerende maatregelen goed te keuren.

Tabel D. Ontheffingsgronden waarop een ontheffing verleend mag worden per categorie (artikel 3.1, 3.5 en 3.10).

	Ontheffingsgronden	Artikel 3.1	Artikel 3.5	Artikel 3.10
		Soorten van de Vogelrichtlijn	Soorten van de Habitatrictlijn, Bonn & Bern	Andere soorten
1	Er bestaat geen andere bevredigende oplossing	X	X	X
2	Leiden niet tot verslechtering van de staat van instandhouding	X	X	X
3	Opsomming van: volksgezondheid en openbare veiligheid	X	X	X
	veiligheid van luchtverkeer	X	Nee	X
	ter voorkoming van schade aan gewassen, vee, bossen, visserij	X	X	X
	ter bescherming van Flora en Fauna	X	X	X
	voor onderzoek, onderwijs, uitzetten en herinvoeren van soorten / teelt	X	X	X
	dwingende reden van groot openbaar belang, met inbegrip van sociale of economische aard en met inbegrip van voor milieuwezenlijke gunstige effecten	Nee	X	X
	ruimtelijke inrichting of ontwikkeling	Nee	Nee	X
	schade en overlast, ter beperking omvang populatie, ter bestrijding van lijden en ziekte, bestendig beheer en onderhoud, algemeen belang	Nee	Nee	3.10 2a-g

Procedure ontheffingsaanvraag

Voor Nationale soorten ('andere soorten') welke zijn opgenomen in de provinciale vrijstellingen geldt een vrijstelling. Dit betekent dat u geen ontheffing van de Wet natuurbescherming hoeft aan te vragen, maar u wel de zorgplicht moet nakomen. Voor Nationale soorten die niet zijn vrijgesteld, dient u een ontheffing beschermde soorten aan te vragen of te werken conform een gedragscode.

Voor soorten van de Vogel- en Habitatrichtlijn, Conventie van Bern en Conventie van Bonn geldt dat als u kunt werken volgens een goedgekeurde gedragscode er een vrijstelling geldt. U hoeft geen ontheffing beschermde soorten aan te vragen, maar u moet uw activiteiten aantoonbaar uitvoeren zoals in de gedragscode staat. Tevens blijft de zorgplicht gelden. Indien u niet kunt werken volgens een gedragscode, maar u kunt maatregelen nemen om de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats te garanderen (zogenoemde mitigerende maatregelen), dan hoeft u ook geen ontheffing beschermde soorten aan te vragen. Wilt u zeker weten of uw mitigerende maatregelen voldoende zijn, en er inderdaad geen ontheffing nodig is? Vraag dan een ontheffing aan om uw maatregelen goed te keuren.

Indien u geen mitigerende maatregelen kunt nemen, dan dient een ontheffing te worden aangevraagd bij het bevoegd gezag. Voor de ontheffingsaanvraag is het noodzakelijk te weten welke soorten aanwezig zijn, zodat gerichte mitigerende maatregelen kunnen worden getroffen. Het bevoegd gezag zal, indien het akkoord is met het aangeleverde stappenplan waarin de aanpak voor mitigatie beschreven wordt, een zogenoemde 'verklaring van geen bedenkingen' (vvgb) afgeven. Daarmee zegt zij in feite dat een ontheffing niet noodzakelijk is wanneer men zich bij de uitvoering houdt aan het opgestelde stappenplan.

Overgangsrecht

In het Besluit natuurbescherming is opgenomen dat de ontheffingen afgegeven onder het oude recht, gelden als ontheffingen onder de Wet natuurbescherming. Daarbij blijven dezelfde voorschriften, beperkingen en voorwaarden gelden. Dit geldt eveneens voor omgevingsvergunningen en vvgb's.

Op het tijdstip van inwerkingtreding van de Wnb zullen de onafgeronde ontheffing aanvragen, ingediend vóór inwerkingtreding, conform de nieuwe wet worden behandeld. Ontheffing aanvragen van voor de inwerkingtreding zullen worden afgehandeld door RVO. Aanvragen die later ingediend worden zullen afgehandeld worden door de provincies (of het Rijk).

De gedragscodes worden verlengd tot het moment van in werking treden van de Wet natuurbescherming en de nieuwe gedragscodes definitief zijn goedgekeurd.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

De nieuwe naam voor de ecologische hoofdstructuur (EHS), het natuurnetwerk Nederland (NNN). De term EHS werd in 1990 geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan (NBP) van het toenmalige ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). In 2013 is het natuurbeleid gedecentraliseerd naar de provincies. In hetzelfde jaar hebben de twaalf provincies met de staatssecretaris van het ministerie van EZ definitieve afspraken gemaakt in het Natuurpact. In 2014 werd de term 'EHS' vervangen door 'NNN'.

Dit beleid blijkt noodzakelijk te zijn doordat de Nederlandse natuur steeds meer onder druk staat, bijvoorbeeld door huizenbouw, aanleg van wegen en industrie. Toch leeft bij veel Nederlanders de wens om natuurgebieden in de buurt te hebben. Natuur geeft rust en biedt ruimte voor recreatie.

De overheid heeft daarom extra geld uitgetrokken om de Nederlandse natuur te beschermen en verder te ontwikkelen. Door nieuwe natuur te ontwikkelen, kunnen natuurgebieden met elkaar worden verbonden. Zo kunnen planten zich over verschillende natuurgebieden verspreiden en dieren van het ene naar het andere gebied gaan. Het totaal van al deze gebieden en de verbindingen ertussen vormt het natuurnetwerk Nederland (NNN).

Het NNN is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. Het NNN bestaat uit:

- bestaande natuurgebieden, reservaten, natuurontwikkelingsgebieden en zogenaamde robuuste verbindingen;
- landbouwgebieden met mogelijkheden voor agrarisch natuurbeheer (beheergebieden);
- grote wateren (zoals de kustzone van de Noordzee, het IJsselmeer en de Waddenzee).

Het NNN is een plan in uitvoering. De doelstelling van het Natuurpact is om 80.000 hectare nieuwe natuur in te richten vóór 2027.

Natura 2000-gebieden

In de Wnb zijn bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn verwerkt. De Europese richtlijnen verplichten de lidstaten gebieden aan te wijzen met speciale beschermingszones (de Natura 2000-gebieden). Het doel hiervan is om de aangewezen habitattypes en habitats van soorten in een gunstige staat van instandhouding te behouden of te herstellen.

De lidstaten moeten maatregelen treffen om de kwaliteit van deze habitats en habitats van soorten niet te laten verslechteren of te voorkomen dat er geen storende factoren optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen.

Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur, geldt een vergunningplicht. Hierdoor is in Nederland een zorgvuldige afweging gegarandeerd bij projecten die gevolgen kunnen hebben voor natuurgebieden. Meestal verlenen de provincies de vergunningen, maar soms doet het Ministerie van Economische Zaken dit.

Bestaand gebruik

Voor handelingen die op 31 maart 2010 bekend waren bij het gevoegd gezag en die sinds deze datum niet meer in betekenende mate zijn gewijzigd is het niet meer noodzakelijk om een vergunning aan te vragen. Deze datum kan van een later tijdstip zijn indien een Natura 2000-gebied na 31 maart 2010 is aangewezen als beschermd gebied. Zie ook artikel 2.9 lid 2.

Natuurtoets

Stephensonstraat 38-46 Haarlem
projectnummer 0476213.100
11 april 2022 revisie 00
Hoorne Vastgoed B.V.



Overgangsrecht

In de Wnb (artikel 9.4) is opgenomen dat de vergunningen afgegeven onder het oude recht, gelden als vergunningen onder de Wet natuurbescherming. Daarbij blijven dezelfde voorschriften gelden. Dit geldt eveneens voor omgevingsvergunningen en vvgb's.

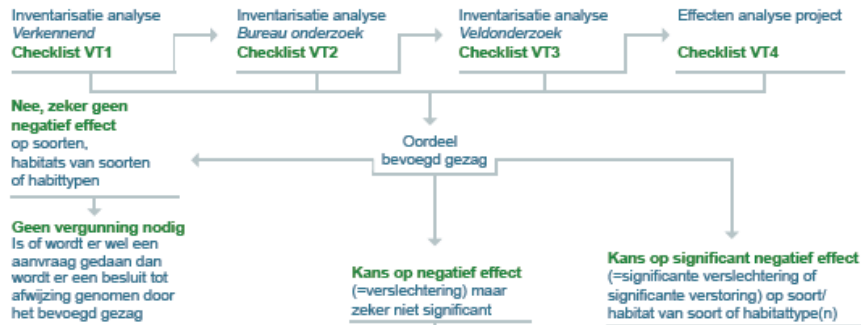
Beschermde Natuurmonumenten hebben vanaf inwerkingtreding van de Wnb niet langer een beschermde status. Daardoor zijn deze gebieden alleen nog ruimtelijk beschermd (Barro, bestemmingsplannen).

Stroomschema vergunningsprocedure

Het volgende schema toont de vergunningprocedure in het kader van de Natuurbeschermingswet. Deze is ook van kracht onder de huidige Wet natuurbescherming. Een Voortoets geeft aan of er wel of geen negatieve effecten zijn te verwachten. Zijn er geen negatieve effecten te verwachten, dan hoeft er geen vergunning beschermde gebieden aangevraagd te worden. Indien er kans is op negatieve effecten, kan een habitattoets een verdiepingsslag geven om aan te tonen hoe groot deze negatieve effecten zijn. Mocht er kans zijn op significant negatieve effecten, is het mogelijk om een ADC-toets uit te voeren. Wordt er voldaan aan de eisen, dan kan er een vergunning worden afgegeven met voorschriften en beperkingen.

VOORTOETS

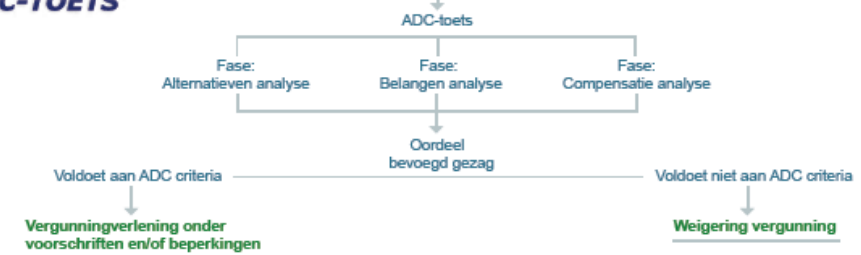
INVENTARISATIE VOORTOETS: De voortoets is niet verplicht maar wel verstandig om uit te voeren. Alle fasen VT1 t/m VT4 kunnen onderdeel zijn van de voortoets. Het kan ook zijn dat al na fase VT1 de effecten bekend zijn. Het bevoegd gezag moet die conclusie trekken.



HABITATTOETS



ADC-TOETS



Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

www.anteagroup.nl

Bijlage 9 Onderzoek vleerm uizen



ECOLOGIE

RAPPORTAGE

nader onderzoek vleermuis

Stephensonstraat 38-46

Haarlem



Rapportage nader onderzoek vleermuis

Stephensonstraat 38-46, Haarlem

Opdrachtgever

Antea Group

Postbus 40

4900 AA Oosterhout

Rapportnummer

19111.001

Versienummer

D1

Status

Eindrapportage

Datum

22 september 2022

Opsteller

Mevrouw I. Keune, MSc

Paraaf



Kwaliteitscontrole

Mevrouw M.M.J. van der Aa, MSc

Paraaf



DAAROM ECONSULTANCY

KWALITEITSZORG

Econsultancy is lid van het Netwerk Groene Bureaus (NGB). Het NGB is een vereniging van ecologische advies- en onderzoeksbureaus die werkt aan de kwaliteit van advisering gericht op natuur, landschap, water, milieu en ruimte en die de belangen behartigt van groene adviesbureaus. Het Netwerk hanteert een gedragscode die opdrachtgevers en andere belanghebbenden een basis biedt om de leden aan te spreken op de kwaliteit van hun werk.

CERTIFICERING

Econsultancy werkt volgens een dynamisch kwaliteits- en milieusysteem, zoals beschreven in het kwaliteits- en milieuhand-boek. Ons kwaliteits- en milieusysteem is gecertificeerd volgens de eisen in de NEN-EN-ISO 9001 en NEN-EN-ISO 14001.

BETROUWBAARHEID

Dit onderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd conform de toepasselijke en van kracht zijnde regelgeving ten aanzien van natuurwetgeving. Het onderzoek betreft een momentopname en geeft een inschatting van de geschiktheid van de onderzoekslocatie voor beschermde soorten en het al dan niet voorkomen van soorten. De gebruikte informatie omtrent verspreiding van soorten is deels afkomstig uit de NDFF en mag niet zonder toestemming worden verstrekt aan derden of op enige andere wijze openbaar gemaakt worden. Econsultancy accepteert op voorhand geen aansprakelijkheid ten aanzien van mogelijke beslissingen die de opdrachtgever naar aanleiding van het door Econsultancy uitgevoerde onderzoek neemt.

GELDIGHEID ONDERZOEK

In het algemeen kan gesteld worden dat een onderzoek geldig is voor een periode van 3 jaar, tenzij in deze periode de ecologische omstandigheden wezenlijk zijn veranderd en/of de Wet natuurbescherming, dan wel inzichten hieromtrent zijn gewijzigd. Bij uitstel van de uitvoering van een project met meer dan 3 jaar verdient het de aanbeveling de resultaten van het onderzoek opnieuw te toetsen.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de rechthebbende.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
2	GEBIEDSBESCHRIJVING.....	2
	2.1 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving	2
	2.2 Te verwachten werkzaamheden en toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie	3
3	RESULTATEN VOORGAAND ONDERZOEK	4
4	ONDERZOEKSMETHODIEK.....	5
5	ONDERZOEKSRESULTATEN	7
	Onderzoek naar zomer- en kraamverblijfplaats.....	7
	Onderzoek naar paar-/baltsverblijfplaats	7
	Conclusie	8
6	TOETSING AAN WET- EN REGELGEVING.....	10
7	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	11

1 INLEIDING

Econsultancy heeft van Antea Group opdracht gekregen voor het uitvoeren van een nader ecologisch onderzoek aan de Stephensonstraat 38-46 te Haarlem.

Het nader onderzoek is uitgevoerd in het kader van de voorgenomen sloop en herontwikkeling van de onderzoekslocatie en is uitgevoerd naar aanleiding van de resultaten van de quickscan Wet natuurbescherming die Antea Group in 2022 op de onderzoekslocatie heeft uitgevoerd (rapport 0476213.100, versie D1, d.d. 11 april 2022).

Econsultancy is lid van de branchevereniging "Netwerk Groene Bureaus" en werkt volgens de door het Netwerk opgestelde gedragscode en protocollen.

2 GEBIEDSBESCHRIJVING

2.1 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving

De onderzoekslocatie ($\pm 2.800 \text{ m}^2$) ligt aan de Stephensonstraat 38 t/m 46, te Haarlem. In figuur 1 is de ligging van de onderzoekslocatie weergegeven.



Figuur 2-1. Topografische ligging onderzoekslocatie.

De onderzoekslocatie betreft twee gebouwen met elk twee bouwlagen. Aan de zuidzijde van het plangebied bevindt zich een winkelpand met plat dak en metalen wandplaten. Hier aan vast bevindt zich een ouder uitziende laagbouw. Dit deel bestaat gedeeltelijk uit bakstenen en heeft een golfplaten dak (Stephensonstraat 42-46). Ook is een kleine garagebox aanwezig. Tussen Stephensonstraat 42-46 en 38 bevindt zich een grotendeels verharde open ruimte, gebruikt als (tijdelijke) horeca-locatie. In de hoeken van deze open ruimte zijn enkele kleine bomen en gecultiveerde planten aanwezig. De open ruimte is afgezet met hekken en hoort bij Stephensonstraat 38.

Ongeveer de helft van het plangebied wordt in beslag genomen door het oude bedrijfspand aan de Stephensonstraat 38. Het betreft een pand met twee verdiepingen. Het pand heeft een plat dak en heeft overwegend bakstenen muren. Aan de noordzijde heeft het pand een gedeelte dat bestaat uit betonnen muren. Deze bebouwing toont duidelijke tekenen van verval. Aan alle zijden van het pand zijn zonneschermen aanwezig, een deel hiervan is beschadigd. Aan de voorzijde (westzijde) van het pand zijn enkele scheuren en kieren aanwezig. Deze bevinden zich onder andere in de ronde betonnen structuur boven de centrale ingang, en in de houten kozijnen. Echter bevinden de meeste kieren en spleten zich aan de achterzijde (oostzijde) van het pand. Het betreft onder andere kieren langs de regenpijpen en enkele spouwmuurgaten. Daarnaast zitten er gaten tussen de dakbetimmering en de muur. De dakbetimmering loopt aan alle zijden van het pand, ook langs de overige zijden zijn enkele gaten aanwezig. Het meest noordelijke deel van het pand betreft wederom een verharde open ruimte. Ten tijde van het terreinbezoek is deze open ruimte in gebruik als opslag van (bouw)materiaal.

Op 1,8 kilometer ten noordoosten van het plangebied bevindt zich de kern van Haarlem. Op 550 meter ten zuidoosten begint een stadspark. Op 130 meter ten westen van de onderzoekslocatie loopt een treinspoor. Ten westen van de onderzoekslocatie, op 2,7 kilometer afstand begint het Nationaal Park Zuid-Kennemerland.

2.2 Te verwachten werkzaamheden en toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie

De initiatiefnemer is voornemens de bebouwing op de onderzoekslocatie te slopen en nieuwbouw te realiseren.

3 RESULTATEN VOORGAAND ONDERZOEK

Uit de quickscan Wet natuurbescherming welke is uitgevoerd door Antea Group blijkt dat er aanvullend onderzoek dient uitgevoerd te worden naar vleermuizen (rapport 0476213.100, versie D1, d.d. 11 april 2022). De planlocatie heeft mogelijk de functie als verblijfplaats voor gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, kleine dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, meervleermuis en laatvlieger. Voor de rugstreepad en heeft de onderzoekslocatie mogelijk de functie van voorplantingslocatie en overwinteringsplaats. Door maatregelen te treffen kan op voorhand voorkomen worden dat de rugstreepad aanwezig is op de onderzoekslocatie.

4 ONDERZOEKSMETHODIEK

Voor het onderzoek naar vleermuizen zijn in de periode juni tot en met september vijf veldbezoeken uitgevoerd. De veldbezoeken zijn in de avond- en/of ochtenduren uitgevoerd. De inventarisatiemethode is conform het protocol voor vleermuisonderzoek (versie januari 2021), dat is opgesteld door het vleermuisvakberaad van het Netwerk Groene Bureaus. De onderzoeksinspanning is gebaseerd op de functies zomerverblijfplaats, kraamverblijf en paarverblijf/baltsplaats voor de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, kleine dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, meervleermuis en laatvlieger. Het protocol heeft tot doel het belang van de functies van onderzoekslocaties voor soorten vleermuizen effectief en efficiënt vast te stellen dan wel uit te sluiten. Doordat vleermuizen iedere functie slechts een beperkte periode van het jaar gebruiken, is onderzoek naar alle op de onderzoekslocatie mogelijke functies noodzakelijk. Iedere functie afzonderlijk geniet een jaarronde bescherming. Het totaal aantal uitgevoerde veldbezoeken is vastgesteld op basis van de grootte van de onderzoekslocatie, uitgaande van één tot drie waarnemers per veldronde. Met vijf bezoeken omtrent deze soortgroep is voldoende zekerheid verkregen over de functie(s) van de onderzoekslocatie voor vleermuizen.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van professionele batdetectors met opnamemogelijkheid (Pettersson M500-384). Een batdetector zet het voor het menselijk gehoor niet hoorbare ultrasone geluid van vleermuizen om naar frequenties die wel hoorbaar zijn. Op basis van de geluidsfrequenties en ritmes kunnen verschillende soorten vleermuizen worden onderscheiden. De opnamemogelijkheid is belangrijk omdat de geluidsoptnames kunnen worden gebruikt voor het determineren van soorten die op basis van hun geluid moeilijk zijn te onderscheiden (met name Myotis-soort) en waarbij het sonogram uitsluitsel kan geven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van analyseprogramma Batsound.

Tabel 4-1 bevat een overzicht van de uitgevoerde veldbezoeken.

Tabel 4-1 Onderzoeksinspanning vleermuizen

		februari	maart	april	mei	juni	juli	augustus	september
vleermuizen	tijdstip	-	2 x avond*, 1 x ochtend*				-	2 x avond**	
	datum		14-6-2022, 4-7-2022 en 7-7-2022					22-8-2022 en 12-9-2022	
	functie		zomer- en kraamverblijf					paar/baltsverblijf	

* het veldwerk is door drie personen uitgevoerd.

** het veldwerk is door één persoon uitgevoerd.

Tijdens de veldbezoeken waren de weersomstandigheden voor het waarnemen van vleermuizen over het algemeen gunstig. Tijdens geen van de veldbezoeken was de temperatuur lager dan 12 °C. De windsnelheid lag tijdens het veldbezoek van 7-7-2022 rond de 5 Bft en er vielen twee buien met lichte motregen die beiden circa 15 minuten van duur waren. Ondanks de harde wind en lichte motregen werd die ochtend gemiddeld evenveel vleermuisactiviteit waargenomen als tijdens de overige vier veldbezoeken. Zodoende kan worden

gesteld dat de weersomstandigheden niet van invloed is geweest op de onderzoeksresultaten. Andere omgevingscondities kunnen leiden tot ander gebruik van het gebied. Bij regenachtig winderig weer bijvoorbeeld wordt op andere plaatsen gefoerageerd dan bij warm en rustig weer. Onderzoek onder meerdere, verschillende condities is dus wenselijk.

Tabel 4-2 Omstandigheden aanvullende onderzoeken vleermuizen

Datum	Tijd	Temperatuur	Weersomstandigheden
14-6-2022	22:05 – 00:35	15 °C	Helder, droog en een gemiddelde windsnelheid van 3,6 m/s
4-7-2022	22:06 – 00:36	16 °C	Helder, droog en een gemiddelde windsnelheid van 2,0 m/s
7-7-2022	02:25 – 05:25	17 °C	Bewolkt, droog en sporadisch motregen en een gemiddelde windsnelheid van 9,7 m/s
22-8-2022	20:50 – 23:53	21 °C	Bewolkt, droog en een gemiddelde windsnelheid van 3,9 m/s
12-9-2022	20:05 – 00:30	18 °C	Bewolkt, droog en een gemiddelde windsnelheid van 3,0 m/s

5 ONDERZOEKSRESULTATEN

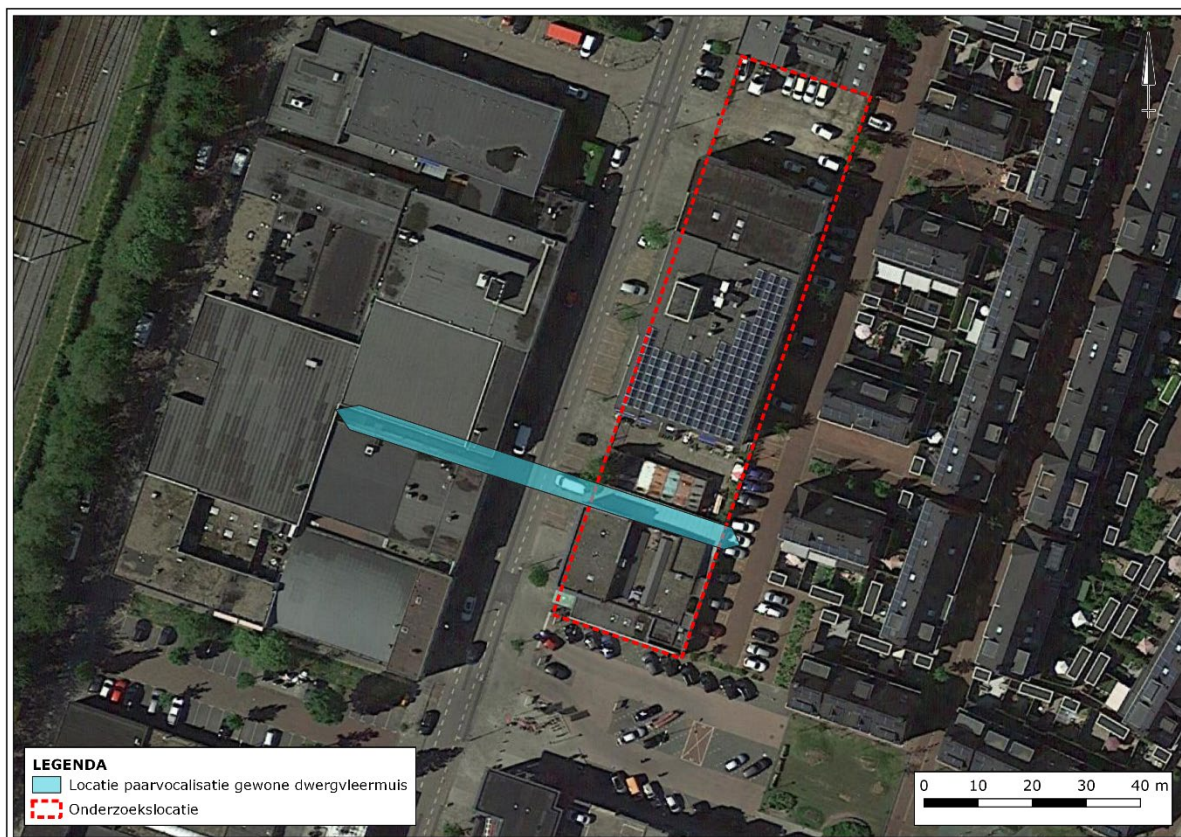
In het onderzoeksgebied zijn geen beschermde functies, zomer-, kraam-, paar/balts- en/of individueel winterverblijfplaatsen, van de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, kleine dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, meervleermuis en laatvlieger aangetroffen. Daarnaast is het plangebied geen onderdeel van een essentiële vliegroute of foerageergebied.

Onderzoek naar zomer- en kraamverblijfplaats

Tijdens de veldbezoeken zijn op de onderzoekslocatie de volgende vleermuissoorten waargenomen: de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis en laatvlieger. Vanaf 30 minuten tot 45 minuten na zonsopgang werd de eerste vleermuis waargenomen tijdens de twee veldbezoeken in de avond. Tijdens de onderzoeksrondte in de ochtend werd de laatste vleermuis rond 04:45 waargenomen. De gewone dwergvleermuis is tijdens alle drie de onderzoeksrondes sporadisch waargenomen, soms met foerageervocalisatie en soms overvliegend. Daarnaast is de rosse vleermuis ook op alle drie de avonden gehoord. Deze werd altijd zonder foerageervocalisatie gehoord, maar kwam wel regelmatig voorbij. De rosse vleermuis foerageert vaak op hoogtes van 100 meter en hoger. Dit kan verklaren waarom normale sonarpulsen regelmatig op en rondom de onderzoekslocatie te horen waren, maar zonder foerageerpulsen. Het gedrag van deze soort duidt erop dat het plangebied regelmatig gebruikt wordt als foerageergebied van de rosse vleermuis. De oppervlakte van de onderzoekslocatie is klein ten opzichte van overig foerageeraanbod in de nabije omgeving. Daarbij werd de rosse vleermuis niet frequent waargenomen, wat duidt op dat het plangebied geen onderdeel is van essentieel foerageergebied van deze soort. De laatvlieger is slechts tijdens de tweede onderzoeksrondte waargenomen. Ook deze soort kwam regelmatig overvliegen, maar vertoonde geen foerageergedrag. De ruige dwergvleermuis is slechts éénmaal overvliegend waargenomen tijdens het derde veldbezoek. Tijdens de avond- en ochtendronden in de zomer- en kraamperiode (14 juni en 4 en 7 juli 2022) zijn geen zomer- of kraamverblijfplaatsen aangetoond op de onderzoekslocatie. Er zijn geen aantikkende, zwermende, of in- en uitvliegende vleermuizen in de bebouwing op de onderzoekslocatie waargenomen.

Onderzoek naar paar-/baltsverblijfplaats

Tijdens het eerste veldbezoek naar paar-/baltsverblijfplaatsen is sporadisch een foeragerende gewone dwergvleermuis waargenomen. Tevens is tweemaal gedurende de onderzoeksrondte een overvliegende rosse vleermuis gehoord. Paarvocalisatie is tijdens dit veldbezoek niet waargenomen. Tijdens de tweede onderzoeksrondte naar paarverblijfplaatsen, en daarbij het laatste veldbezoek, is meerdere malen op de avond paarvocalisatie waargenomen. Deze lokroepjes leken willekeurig en een patroon of structuur was hier niet in te herkennen. Rond 00:15 is een gewone dwergvleermuis waargenomen die driemaal dezelfde cirkel volgde en paargedrag vertoonde (zie figuur 5-1). Echter is deze daarna niet meer waargenomen. Door de korte duur van dit gedrag en de eenmaligheid ervan, kan worden uitgesloten dat de te slopen bebouwing op de onderzoekslocatie onderdeel is van een paarterritorium. Tevens zijn geen aantikkende, zwermende, of in- en uitvliegende vleermuizen in de bebouwing op de onderzoekslocatie waargenomen tijdens de avondronden in de paarperiode (22 augustus en 12 september 2022). Derhalve zijn geen paarverblijfplaatsen aangetoond op de onderzoekslocatie.



Figuur 5-1 Locatie waar kort paargedrag van de gewone dwergvleermuis is waargenomen tijdens de onderzoeksronde op 12-9-2022).

Conclusie

De voorgenomen sloop zal geen beschermde verblijfsfuncties aantasten, omdat dergelijke functies niet zijn aangetroffen op de onderzoekslocatie. Tevens zal de voorgenomen ingreep geen negatieve gevolgen op essentieel foerageerhabitat of een vliegroute uitoefenen, omdat deze functies zich niet op de onderzoekslocatie bevinden. Door de plannen zal het aanbod van foerageermogelijkheden niet in het geding komen, gezien het geringe verlies in omvang van foerageergebieden. Daarnaast is in de directe omgeving meer geschikt foerageerhabitat voor vleermuizen aanwezig van minimaal vergelijkbare kwaliteit. Mogelijke alternatieve foerageermogelijkheden betreffen het stadspark 550 meter ten zuidoosten van de onderzoekslocatie en het kanaal 'de Leidsevaart' die zich op 200 meter afstand van het plangebied bevindt.

Door het treffen van maatregelen zal de functionaliteit van omliggende foerageergebieden behouden kunnen worden en zal verstoring van overvliegende individuen worden voorkomen. Deze maatregelen betreffen het gebruik van vleermuisvriendelijke verlichting tijdens de sloop-, realisatie- en gebruiksfase. Vleermuisvriendelijke verlichting is amberkleurig (1700 – 2200K) met omlaag staande armaturen. Op deze manier wordt strooisel-

licht en hiermee versterking van deze lichtgevoelige soortgroep voorkomen. Hierdoor zal de functionaliteit van de nabije omgeving van het plangebied behouden blijven tijdens en na de voorgenomen ingreep.

6 TOETSING AAN WET- EN REGELGEVING

Alle vleermuissoorten vallen onder het beschermingsregime van de Habitatrichtlijn en de conventie van Bonn, in de Wet natuurbescherming ondergebracht in artikel 3.5. De verboden handelingen die van toepassing zijn op de vleermuizen betreffen het opzettelijk verstoren, doden of vangen van de dieren en het beschadigen of vernielen van de rust- en voortplantingsplaatsen.

Uit het verrichte onderzoek naar vleermuizen blijkt dat beschermde functies niet op de planlocatie aanwezig zijn. De voorgenomen werkzaamheden zullen daarom niet leiden tot overtreding van de Wet natuurbescherming ten aanzien van vleermuizen. Er zijn geen maatregelen noodzakelijk gedurende de werkzaamheden en in de toekomstige situatie ten aanzien van vleermuizen, wel wordt geadviseerd gebruik te maken van vleermuisvriendelijke (amberkleurige) verlichting tijdens de sloop, nieuwbouw en in de nieuwe situatie. Hierbij wordt geadviseerd strooilicht naar de omgeving te voorkomen door het gebruik van verlichtingsarmaturen die naar beneden schijnen. Hierdoor zal de functionaliteit van de nabije omgeving van het plangebied behouden blijven tijdens de voorgenomen ingreep en in de toekomstige situatie.

7 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Econsultancy heeft in opdracht van Antea Group een nader ecologisch onderzoek uitgevoerd aan de Stephenstraat 38-46 te Haarlem. Het nader ecologisch onderzoek is uitgevoerd in het kader van een sloop en herontwikkeling.

Voorgenomen ingreep

De initiatiefnemer is voornemens de gebouwen op de onderzoekslocatie te slopen en nieuwbouw te realiseren.

Functie onderzoekslocatie voor beschermde soorten

Functies van beschermde soorten zijn op de onderzoekslocatie niet aangetroffen. Zomer-, kraam-, paar/balts- en individuele winterverblijfplaatsen zijn niet aangetroffen op de onderzoekslocatie. Tevens is de onderzoekslocatie geen onderdeel van essentieel foerageergebied en is het plangebied geen onderdeel van essentiële vliegroutes van vleermuizen.

Conclusie

Ten aanzien van vleermuizen zijn geen vervolgstappen benodigd. Door het gebruik van vleermuisvriendelijke verlichting tijdens de sloop-, realisatie- en gebruiksfase zal de functionaliteit van omliggende foerageergebieden behouden kunnen worden en zal verstoring van overvliegende individuen worden voorkomen.

Ondanks dat aan de vereiste onderzoeksinspanning is voldaan, kan het nooit volledig worden uitgesloten dat een incidentele verblijfsfunctie van één of enkele beschermde individuen wordt gemist. Het protocollair onderzoek blijft een reeks van momentopnamen, waardoor niet elke avond en/of ochtend gedurende het seizoen onderzoek plaats kan vinden. Wanneer tijdens de werkzaamheden onverhoopt toch (verblijfplaatsen van) één of meerdere vleermuizen worden aangetroffen op onverwachte plekken, dienen de versturende sloopwerkzaamheden ter plaatse tijdelijk te worden gestaakt en dient in eerste instantie contact te worden opgenomen met Econsultancy of een lokale vleermuisdeskundige. In overleg zal vervolgens worden bepaald hoe verder gehandeld dient te worden en welke eventuele maatregelen getroffen moeten worden.

Tot slot dient te allen tijde rekening gehouden te worden met de algemene zorgplicht ten aanzien van in het wild levende dieren en planten (zie bijlage 1, zorgplicht).

GERAADPLEEGDE BRONNEN

BIJ12 (2017d). Kennisdocument gewone dwergvleermuis. Opgehaald van <https://www.bij12.nl/assets/BIJ12-2017-004-Kennisdocument-Gewone-dwergvleermuis-1.0.pdf>.

BIJ12 (2017d). Kennisdocument rosse vleermuis. Opgehaald van <https://www.bij12.nl/assets/BIJ12-2017-016-Kennisdocument-Rosse-vleermuis-1.0.pdf>.

Limpens H. & Regelink J. (2017). Vleermuizen en planologie. Zoogdiervereniging, Nijmegen.

Ministerie van Economische Zaken (2016). Soortenbescherming bij ruimtelijke ingrepen. Lees hier wat de Wet natuurbescherming daarover regelt. Versie 1.3, december 2016. Ministerie van Economische Zaken, Den Haag.

Nationale Database Flora en Fauna (z.d.). Uitvoerportaal; zoekgebied Noord-Holland, periode 2017-2022. NDFF. Geraadpleegd op 1 september 2022 van <https://ndff-ecogrid.nl>.

Bijlage 1 toelichting verbodsbepalingen Wet natuurbescherming

Zorgplicht

Het eerste artikel in de Wet natuurbescherming heeft betrekking op de zorgplicht en heeft betrekking op het voorkomen of beperken van schade aan soorten en gebieden, voor zover deze niet middels overige verbodsbepalingen zijn gereguleerd (zie tabel II). Het gaat daarbij in de praktijk vooral om minder streng beschermde soorten, waarbij het onnodig doden, verwonden of beschadigen dient te worden vermeden.

Tabel II. Zorgplicht

Artikel 1.11. Zorgplicht	
1.	Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving.
2.	De zorg houdt in elk geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor in het wild levende dieren en planten: <ol style="list-style-type: none">dergelijke handelingen achterwege laat, dan wel,indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden gevergd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen, ofvoor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk beperkt of ongedaan maakt.

Overtreding van de zorgplicht is niet strafbaar gesteld; “de zorgplicht kan wel door toepassing van bestuursdwang worden gehandhaafd”. Deze formulering van de zorgplicht brengt met zich mee dat wanneer men een bepaalde handeling wilt verrichten die gevolgen voor natuurwaarden zou kunnen hebben, men zich daaraan voorafgaand op de hoogte stelt van de aanwezige natuurwaarden, de kwetsbaarheid ervan en de mogelijke gevolgen daarvoor van het voorgenomen handelen. De zorgplicht is te allen tijde van toepassing, ook al vindt er geen overtreding van een verbodsbepaling plaats. Indien er aanleiding is maatregelen te nemen ten aanzien van de zorgplicht, zal dat voor het betreffende beschermde natuurgebied en de betreffende soortgroep in deze rapportage worden aangegeven.

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen, aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden. Hierdoor zijn er in de Wet natuurbescherming drie verschillende verbodsartikelen per categorie soorten;

- soorten van de Vogelrichtlijn (*artikel 3.1*);
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (*artikel 3.5*);
- andere soorten (*artikel 3.10*).

In tabel III t/m V worden deze artikelen nader toegelicht.

Tabel III. Verbodsbepalingen en toelichting Artikel 3.1 Wet natuurbescherming

Artikel 3.1. Soorten van de Vogelrichtlijn	
1.	Het is verboden opzettelijk van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn te doden of te vangen.
2.	Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen.
3.	Het is verboden eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te rapen en deze onder zich te hebben.
4.	Het is verboden vogels als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te storen.
5.	Het verbod, bedoeld in het vierde lid, is niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.
Toelichting	
Alle inheemse vogelsoorten in Nederland vallen onder de Vogelrichtlijn. De Vogelrichtlijn is een richtlijn vanuit de Europese Unie uit 1979 en heeft betrekking op de instandhouding van alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten op het Europese grondgebied van de Lidstaten waarop het Verdrag van toepassing is. De lijst met soorten is niet limitatief.	

Tabel IV. Verbodsbepalingen en toelichting Artikel 3.5 Wet natuurbescherming

Artikel 3.5. In het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn	
1.	Het is verboden in het wild levende dieren van deze soorten in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen.
2.	Het is verboden dieren als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren.
3.	Het is verboden eieren van dieren als bedoeld in het eerste lid in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen.
4.	Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van deze dieren te beschadigen of te vernielen.
5.	Het is verboden planten van soorten uit de Habitatrichtlijn of het Verdrag van Bern in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.
Toelichting	
Het gaat bij artikel 3.5 over in het wild levende dieren van verschillende soortgroepen. In de wet wordt voor vogelsoorten uit bijlage II van het verdrag van Bern geen uitzondering gemaakt. Van de vogelsoorten die in Nederland voorkomen is hieronder een selectie gemaakt. Van de overige soortengroepen zijn alle soorten genoemd.	
Soorten	
Planten	drijvende waterweegbree, groenknolorchis, kruipend moerasscherm, zomerschroeforchis
Zoogdieren	bever, hamster, hazelmuis, lynx, Noordse woelmuis, otter, wolf, wilde kat
Walvisachtigen	bruinvis, bultrug, butskop (hille), dwergpotvis, dwergvinvis, gestreepte dolfijn, gewone dolfijn, gewone spitsdolfijn, gewone vinvis, griend, grijze dolfijn, kleine zwaardwalvis, narwal, Noordse vinvis, orka, potvis, spitsdolfijn van Gray, tuimelaar, walrus witflankdolfijn, witsnuitdolfijn, witte dolfijn
Vleermuizen	Bechsteins vleermuis, bosvleermuis, Brandts vleermuis, franjestaart, gewone baardvleermuis, gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, grijze grootoorvleermuis, grote hoefijzerneus, grote rosse vleermuis, ingekorven vleermuis, kleine dwergvleermuis, kleine hoefijzerneus, laatvlieger, meervleermuis, mopsvleermuis, Noordse vleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis, tweekleurige vleermuis, vale vleermuis, watervleermuis
Amfibieën	boomkikker, geelbuikvuurpad, heikikker, kamsalamander, knoflookpad, poelkikker, rugstreppad, vroedmeesterpad
Reptielen	dikkopschildpad, gladde slang, Kemps' zeeschildpad, lederschildpad, muurhagedis, soepschildpad, zandhagedis
Vissen	houting, steur
Vlinders	apollovlinder, boszandoog, donker pimpernelblauwtje, grote vuurvlinder, moerasparelmoervlinder, monarchvlinder, pimpernelblauwtje, teunisbloempijlstaart, tijmblauwtje, zilverstreephoobeestje
Libellen	bronslibel, gaffellibel, gevlekte witsnuitlibel, groene glazenmaker, mercurwaterjuffer, Noordse winterjuffer, oostelijke witsnuitlibel, rivierrombout, sierlijke witsnuitlibel
Insecten	brede geelrandwaterroofkever, gestreepte waterroofkever, heldenbok, juchtleerkever, oeveraas, vermiljoenkever

Artikel 3.5. In het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn	
Overig	Bataafse stroommossel, platte schijfhoren
Vogels	appelvink, baardman, beflijster, bergeend, bergfluitier, bijeneter, blauwborst, blauwe kiekendief, boerenzwaluw, bontbekplevier, bonte strandloper, bonte vliegenvanger, boomklever, boomkruiper, boompieper, boomvalk, bosrietzanger bosruiter, bosuil, braamsluiper, brandgans, bruine kiekendief, buizerd, casarca, Cetti's zanger, draaihals, duinpieper, dwergmeeuw, dwergstern, Engelse kwikstaart, Europese kanarie, fitis, fluitier, geelgors, gekraagde roodstaart, gele kwikstaart, geoorde fuut, glanskop, goudhaan, grasmus, graspieper, graszanger, grauwe kiekendief, grauwe klauwier, grauwe vliegenvanger, griel, groene specht, groenling, grote bonte specht, grote gele kwikstaart, grote karekiet, grote stern, grote zilverreiger, havik, heggenmus, hop, huiszwaluw, ijsvogel, kerkuil, klapkester, klein waterhoen, kleine barmstij, kleine bonte specht, kleine karekiet, kleine plevier, kleine zilverreiger, kleinst waterhoen, kluut, kneu, koolmees, koereiger, kraanvogel, krekelzanger, kortsnavelboomkruiper, kruisbek, kuifmees, kwak, kwartelkoning, lepelaar, matkop, middelste bonte specht, nachtegaal, Noordse stern, oehoe, oeverloper, oeverpieper, oeverzwaluw, ooievaar, orpheusspotvogel, paapje, pestvogel, pimpelmees, poelruiter, porseleinhoen, purperreiger, putter, ransuil, rietgors, rietzanger, rode wouw, roerdomp, roodborst, roodborsttapuit, roodhalsfuut, rouwkwikstaart, sijs, slangenaar, slechtvalk, smelleken, snor, sperwer, spotvogel, sprinkhaanzanger, steenuil, steltkluut, strandplevier, taigaboomkruiper, tapuit, tjiptjaf, torenvalk, tuinfluitier, velduil, visarend, visdief, vuurgoudhaan, wespandief, wielewaal, winterkoning, witbandkruisbek, witte kwikstaart, witwangstern, nachtzwaluw, woudaap, zeearend, zwarte mees, zwarte ooievaar, zwarte roodstaart, zwarte specht, zwarte stern, zwarte wouw, zwartkop, zwartkopmeeuw

Tabel V. Verbodsbepalingen en toelichting Artikel 3.10 Wet natuurbescherming

Artikel 3.10. Andere soorten		
Het is verboden om:		
<ol style="list-style-type: none"> In het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, vlinders, libellen en kevers van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel A1, bij deze wet, opzettelijk te doden of te vangen. De vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in onderdeel a opzettelijk te beschadigen of te vernielen. Vaatplanten van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel B2, bij deze wet, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. 		
Toelichting		
Het gaat bij artikel 10 om in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, vlinders, libellen en kevers. Dieren zijn opgenomen in bijlage onderdeel A1. Planten zijn opgenomen in bijlage onderdeel B2 van de Wet natuurbescherming. Voor een aantal zoogdieren, amfibieën en reptielen geldt per provincie een vrijstelling onder bepaalde voorwaarden. Dit verschilt per provincie. De betreffende soorten zijn aangegeven met een sterretje. Daarnaast is het mogelijk dat sommige provincies ook 'eigen' beschermde soorten hanteren, als aanvulling op het landelijke.		
Soorten		
Dieren	Zoogdieren	aardmuis*, boommarter, bosmuis*, bunzing*, damhart, das, dwergmuis*, dwergspitsmuis*, edelhert, eekhoorn*, egel*, eikelmuis, gewone bosspitsmuis*, gewone zeehond, grote bosmuis, grijze zeehond, haas*, hermelijn*, huisspitsmuis*, konijn*, molmuis, ondergrondse woelmuis*, ree*, rosse woelmuis*, steenmarter*, tweekleurige bosspitsmuis*, veldmuis*, veldspitsmuis, vos*, waterspitsmuis, wezel*, wild zwijn, woelrat*
	Amfibieën	Alpenwatersalamander, bruine kikker*, gewone pad*, kleine watersalamander*, meerkikker*, middelste groene kikker*, vinpootsalamander, vuursalamander
	Reptielen	adder, hazelworm*, levendbarende hagedis*, ringslang
	Vissen	beekdonderpad, beekprik, elrits, gestippelde alver, grote modderkruiper, kwabaal
	vlinders	aardbeivlinder, bosparelmoervlinder, bruin dikkopje, bruine eikenpage, donker pimperlblauwtje, duinparelmoervlinder, gentiaanblauwtje, grote parelmoervlinder, grote vos, grote vuurvlinder, grote weerschijnvlinder, iepenpage, kleine heivlinder, kleine ijsvogelvlinder, komavlinder, pimperlblauwtje, sleedoornpage, spiegeldikkopje, veenbesblauwtje, veenbesparelmoervlinder, veenhooibeestje, veldparelmoervlinder, zilveren maan
	Libellen	beekrombout, bosbeekjuffer, donkere waterjuffer, gevlekte glanslibel, gewone bronlibel, hoogveenglanslibel, Kempense heidelibel, speerwaterjuffer
	Overige soorten	Europese rivierkreeft, vliegend hert

Artikel 3.10. Andere soorten	
Planten	akkerboterbloem, akkerdoornzaad, akkerogentroost, beklierde ogentroost, berggamander, bergnachtsorchis, blaasvaren, blauw guichelheil, bokkenorchis, bosboterbloem, bosdravik, brave hendrik, brede wolfsmelk, breed wollegras, bruinrode wespenorchis, den-nenorchis, dreps, echte gamander, franjegtiaan, geelgroene wespenorchis, geplooid vrouwenmantel, getande veldsla, gevlekt zonneroosje, glad biggenkruid, gladde zegge, groene nachtorchis, groensteel, groot spiegelklokje, grote bosaardbei, grote leeuwenklauw, honingorchis, kalkboterbloem, kalketrip, karthuizeranjier, karwijselie, kleine ereprijs, kleine schorseneer, stijve wolfsmelk, kleine wolfsmelk, kluwenklokje, knollathyrus, knolspirea, korensla, kranskarwij, kruiptijm, lange zonnedaauw, liggende ereprijs, moerasgamander, muurbloem, naakte lathyrus, naaldenkervel, pijscheefkalk, roggelelie, rood peperboompje, rozenkransje, ruw pazelzaad, scherpkruid, schubvaren, schubzegge, smalle raai, spits havikskruid, steenbraam

Volgens artikel 3.31 zijn de verboden, bedoeld in de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 niet van toepassing op handelingen die zijn beschreven in en aantoonbaar worden uitgevoerd overeenkomstig een door het Ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode en die plaatsvinden in het kader van bestendig beheer, bestendig gebruik, of ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

Houtopstanden

De bescherming van houtopstanden onder conform hoofdstuk 4 van de Wet natuurbescherming heeft als doel om het aanwezige areaal bos in Nederland te behouden. Onder houtopstanden vallen alle zelfstandige eenheden van bomen, boomvormers of struiken van een oppervlakte van tien are of meer of rijbeplanting die meer dan twintig bomen omvat.

Binnen de Wet natuurbescherming zijn op houtopstanden de artikelen van toepassing die zijn opgenomen in tabel VI.

Tabel VI. Bescherming houtopstanden in de Wet natuurbescherming

Artikel 4.1	<p>De artikelen uitgezonderd artikel 4.6 zijn niet van toepassing op:</p> <ol style="list-style-type: none"> Houtopstanden binnen de bij besluit van de gemeenteraad vastgestelde grenzen van de bebouwde kom; Houtopstanden op erven of in tuinen; Fruitbomen en windschermen om boomgaarden; Naaldbomen, kennelijk bedoeld om te dienen als kerstbomen, indien niet ouder dan twintig jaar; Kweekgoed; Wegbeplantingen, beplantingen langs waterwegen en eenrijige beplantingen langs landbouwgronden bestaande uit wilgen en populieren; het dunnen van een houtopstand; uit populieren, wilgen, essen of elzen bestaande beplantingen die kennelijk zijn bedoeld voor de productie van houtige biomassa, indien zij: <ol style="list-style-type: none"> ten minste eens per tien jaar worden geoogst; bestaan uit minstens tienduizend stoven per hectare per beplantingseenheid, zijnde een aaneengesloten beplanting die niet wordt doorsneden door onbeplante stroken breder dan twee meter, en zijn aangelegd na 1 januari 2013.
Artikel 4.2	<ol style="list-style-type: none"> Het is verboden een houtopstand geheel of gedeeltelijk te vellen of te doen vellen, met uitzondering van het periodiek vellen van vriend- of hakhout, zonder voorafgaande melding daarvan bij gedeputeerde staten. Gedeputeerde staten kunnen het vellen van houtopstanden telkens voor ten hoogste vijf jaar verbieden ter bescherming van bijzondere natuur- of landschapswaarden.

<p>Artikel 4.3 lid 1 en 2</p>	<p>Ingeval een houtopstand geheel of gedeeltelijk is geveld, met uitzondering van het periodiek vellen van vriend- of hakhout, of anderszins teniet is gegaan, draagt de rechthebbende zorg voor het op bosbouwkundig verantwoorde wijze herbeplanten van dezelfde grond binnen drie jaar na het vellen of tenietgaan van de houtopstand.</p> <p>De rechthebbende vervangt binnen drie jaar na de herbeplanting, bedoeld in het eerste lid, herbeplanting die niet is aangeslagen.</p>
<p>Artikel 4.4 lid 1</p>	<p>De artikelen 4.2, eerste en derde lid, en 4.3, eerste en tweede lid, zijn niet van toepassing op:</p> <p>het vellen van houtopstanden en herbeplanten op een wijze die is beschreven in en aantoonbaar wordt gerealiseerd overeenkomstig een door Onze Minister goedgekeurde gedragscode.</p> <p>het vellen van houtopstanden ter uitvoering van een instandhoudingsmaatregel of een passende maatregel in het kader van natuurontwikkeling en -beheer</p>
<p>Artikel 4.5</p>	<p>Gedeputeerde staten kunnen ontheffing verlenen van artikel 4.3, eerste en tweede lid, ten behoeve van herbeplanting op andere grond, indien de herbeplanting voldoet aan bij provinciale verordening gestelde regels.</p>

Verklarende woordenlijst

Activiteitenplan

Een activiteitenplan dient als begeleidend document voor een ontheffingsaanvraag. In het activiteitenplan zijn maatregelen verwoord waarmee de functionaliteit van een rust- of voortplantingsplaats van een beschermde soort behouden blijft en schade aan individuen wordt voorkomen.

Broedseizoen

Voor het broedseizoen staat in de wet geen vaste periode. De looptijd verschilt per soort en varieert per jaar. Veel vogelsoorten broeden ongeveer tussen 15 maart en 15 augustus.

Expert Judgement

Inschatting van een deskundige op grond van zijn kennis en ervaring.

Externe werking

Niet alleen activiteiten in een Natura 2000-gebied/NNN hebben invloed op de staat van instandhouding van het gebied, ook activiteiten buiten het gebied kunnen de natuurwaarden in een gebied beïnvloeden. Dit wordt "externe werking" genoemd. Er bestaat geen ruimtelijke grens voor externe werking: bepalend zijn de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de soorten en habitattypen in het Natura 2000-gebied/NNN, ongeacht de afstand tot het beschermde gebied.

Foerageerhabitat

Het gebied waarbinnen een soort voedsel zoekt.

Foerageren

Zoeken en vinden van voedsel door dieren (jachtgebied).

Functioneel leefgebied

Hiermee wordt het gebied dat is benodigd om de functionaliteit van een voortplantingsplaats of van een vaste- rust of voortplantingsplaats te behouden. Een nestlocatie of voortplantingsplaats kan bijvoorbeeld alleen succesvol functioneren, wanneer er voldoende habitat (schuilgelegenheid, voedsel etc.) van voldoende kwaliteit aanwezig is om te kunnen paren, eieren te leggen en jongen groot te brengen.

Gunstige staat van instandhouding

Er is sprake van een gunstige staat van instandhouding van een soort of habitatype als de omstandigheden waarin de soort of het habitatype voorkomt perspectief bieden op een duurzaam voortbestaan van die soort of dat habitatype.

Habitat

Omvat de plaatsen waar een bepaald organisme voorkomt doordat de abiotische en biotische factoren (niet levende en levende natuur) van die plaatsen voldoen aan de eisen en toleranties die het organisme stelt om te kunnen overleven, groeien en zich voortplanten.

Kraamverblijfplaats

Voortplantingsplaats van vleermuizen. Het gaat hierbij vaak om de vrouwelijke exemplaren van een kolonie (ook wel kraamgroep genoemd) die gezamenlijk hun jongen grootbrengen. De aantallen vleermuizen in een kraamgroep kan oplopen tot meerdere honderden exemplaren.

Landhabitat

Amfibieën zijn voor de voortplanting afhankelijk van water. Buiten de voortplantingsperiode maakt de soortgroep gebruik van landhabitat als onderdeel van het leefgebied. Landhabitat voor amfibieën omvat onder andere structuurrijke of opgaande vegetatie zoals (loof)bos, houtwallen, struikgewas, heide, ruigtekruiden, vegetaties en moeras.

Landschappelijk inpassingsplan

Het inpassen van ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied middels een ontwerp van de groenvoorziening, dat voldoet aan het beleid ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit. Hierdoor wordt zorg gedragen dat een ruimtelijke ontwikkeling past in het landschap.

Mitigerende maatregelen

Maatregelen die negatieve effecten bij een ingreep voorkomen of reduceren.

Omgevingscheck

Een omgevingscheck wordt uitgevoerd bij verlies van leefgebied van een jaarrond beschermde functie van een soort die door een ingreep (tijdelijk) verloren gaat. De omgeving van de ingreep wordt door een ter zake deskundige beoordeeld op aanwezigheid van voldoende alternatief leefgebied en/of potentiële verblijfplaatsen.

Ontheffing

De Wet natuurbescherming is bedoeld om planten- en diersoorten die vrij in het wild leven te beschermen. Om deze kwetsbare soorten te beschermen bevat de Wet natuurbescherming een aantal verbodsbepalingen. Onder bepaalde voorwaarden mogen de activiteiten wel doorgaan, daarvoor kan een ontheffing benodigd zijn. Een ontheffing is een besluit waarbij in een individueel concreet geval een uitzondering op een wettelijk verbod wordt gemaakt.

Paarverblijfplaats

Dit is een verblijfplaats die hoofdzakelijk in het najaar (september/oktober) door vleermuizen worden gebruikt om te paren. Eén mannetje kan een dergelijke verblijfplaats met meerdere vrouwtjes delen. In de omgeving van de paarverblijfplaats wordt veelal door het territoriale mannetje middels baltsvluchten getracht vrouwtjes aan te lokken.

Populatie

Een biologische populatie is een groep individuen van dezelfde soort die zich onderling voortplant en als zodanig geïsoleerd is van andere zulke groepen.

Rode Lijst

Rode Lijsten laten zien welke soorten zijn verdwenen en welke soorten in een gebied sterk zijn achteruitgegaan of zeldzaam zijn. Er bestaan verschillende Rode Lijsten. Voor vogels, voor zoogdieren, planten, paddenstoelen, insecten en voor allerlei andere soortgroepen. Rode Lijsten hebben geen officiële juridische status. Plaatsing op de lijst maakt een dier dus nog geen 'beschermde diersoort' in de zin van de Wet natuurbescherming. De Rode Lijsten hebben in de praktijk wel een belangrijke signaleringfunctie. Door de Rode Lijst te raadplegen, kunnen alle instellingen die met natuurbehoud te maken hebben rekening houden met bedreigde soorten.

Significant negatief effect

Een effect is in het kader van de Wet natuurbescherming significant als de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied dreigen te worden aangetast.

Het begrip 'significant' staat centraal in de toepassing van het beschermingsregime voor Natura 2000-gebieden bij zowel vaststelling van beheerplannen als de vergunningverlening. Het bepaalt of een uitvoerige toetsing, een zogenaamde passende beoordeling, moet worden uitgevoerd. Indien als gevolg van een ingreep de toekomstige oppervlakte habitat of leefgebied, aantal van een soort of kwaliteit van een habitat lager zal worden dan zoals bedoeld in de instandhoudingsdoelstelling, dan kan sprake zijn van significante gevolgen. Voor het goede begrip, de soorten hoeven er niet te zitten, het gebied moet geschikt zijn voor de soorten.

Voortplantingsplaats of rustplaats

Een plek binnen het leefgebied van een soort die essentieel is voor de levenscyclus van een individu. De Wet natuurbescherming omschrijft niet exact wat een vaste rust- of voortplantingsplaats is. Dit is soortafhankelijk.

Vliegroute

Een vaste route die door vleermuizen wordt gebruikt tussen de verblijfplaatsen naar foerageergebieden.

Winterverblijfplaats

Verblijfplaats die gebruikt wordt om de periode van winterrust te overbruggen. Voor vleermuizen zijn dit vorstvrije, maar koude en vochtige plekken. Er kan sprake zijn van massaverblijfplaatsen, verblijfplaatsen van kleine groepen of één of enkele individuen.



Zomerverblijfplaats

Buiten de kraamperiode worden deze door groepjes vrouwtjes en jongen gebruikt, in de kraamperiode door individuele mannetjes.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Bijlage 10 Parkeren en verkeersgeneratie

memonummer 01
datum 13 februari 2023
aan Jacco Leek, Hoorne Vastgoed
van Daniël Schaaf, Antea Group
kopie Michiel Evers en Ilona Duursma, Antea Group
projectnummer 0476213.100
project Stephensonstraat 38-46 Haarlem BP
betreft Parkeren en verkeer

1. Inleiding

Voor de locatie Stephenstraat 38-46 (Remise) ontwikkelt Hoorne Vastgoed een plan dat voorziet in de realisatie van totaal 96 appartementen in combinatie met handhaving van een deel van de huidige bestemming (bedrijven) in de plint met een oppervlakte van ca. 1.800 m² bvo. Ten behoeve van het voornemen is het van belang inzicht te krijgen in de omvang en samenstelling van de te verwachten parkeervraag, uitgaande van specifieke kenmerken van het voorgenomen bouwprogramma. Hoorne vastgoed heeft Antea Group gevraagd een onderbouwd voorstel voor de te hanteren parkeernormeringen uit te werken. Deze wordt gepresenteerd in de vorm van een parkeerbalans welke inzicht geeft in de totale parkeervraag. Daarbij zal ook worden ingegaan op kansen en mogelijkheden voor deelmobiliteit. Tot slot wordt er op de daarmee samenhangende verkeersgeneratie ingegaan.



Figuur 1-1 Ruimtelijke impressie ontwikkeling Stephensonstraat 38-46 en omgeving

Dit document is vertrouwelijk. Bezoek onze website voor de volledige disclaimer: [Algemene voorwaarden en privacyverklaring](#)

2. Parkeerbehoefte & Verkeersgeneratie

2.1 Parkeerbehoefte auto

Adviesbureau Sj. Stienstra heeft eerder onderzoek gedaan naar de parkeervraag van de ontwikkeling aan de Stephensonstraat. In het rapport van Stienstra is onderbouwd waarom voor deze locatie kan worden afgeweken van de parkeernormen. De doelgroep, ligging en de omgevingsplannen maken dat een lagere parkeernorm wordt gehanteerd. De uitwerking van het verlagen van de parkeernormen door Stienstra is opgenomen in paragraaf 3.2 van de rapportage van Sj. Stienstra (zie bijlage 1). Er is gedurende het proces van het ontwerp bestemmingsplan een nieuwe nota parkeernormen door de gemeente Haarlem opgesteld. Deze nota is nog niet vastgesteld, maar zal naar verwachting in maart 2023 worden vastgesteld.

De nieuwe nota parkeernormen 2022 hanteert lagere parkeernormen voor heel Haarlem. Haarlem hanteert op het gebied van parkeren de volgende intentie:

Voor parkeren moet aansluiting gezocht worden bij de mobiliteitstransitie waar een collegeakkoord op is en wat al, vooruitlopend op de nieuwe nota parkeren die in maart 2023 wordt vastgesteld, wordt ingegaan op groei in woningaantallen zonder lineaire groei in mobiliteit. Betere faciliteiten voor voetganger en fietser en scherpe parkeernormering en regulering.

De gehanteerde parkeernormen van Stienstra liggen in dezelfde lijn als de nieuwe parkeernormen van de gemeente Haarlem. Vanwege bovengenoemde intentie van de gemeente en de gelijkheid tussen de nieuwe normen en de parkeernormen uit het rapport van Stienstra geldt de 'Nota parkeernormen 2022' van de gemeente Haarlem als uitgangspunt voor het opnieuw berekenen van de verwachte parkeerbehoefte.

Parkeerbehoefte toekomstige situatie

In tabel 2.4 is de parkeerbehoefte van de toekomstige situatie weergegeven. Hierbij is uitgegaan van 96 woningen, waarvan 68 sociale huurwoningen en 28 hoge middeldure appartementen in de vrije sector. Om de parkeerbehoefte voor bezoekers van de woningen te berekenen, is uit gegaan van de parkeernorm voor centraal stedelijk gebied uit de Nota parkeernormen 2022 (0,1 per woning). Voor de bepaling van de te hanteren woningtypologie is aangesloten bij de definities en grenswaarden voor de huurprijzen zoals vermeld in de 'Nota kaders en instrumenten sociale huur en middensegment'.

Voor de sociale huurappartementen is gerekend met de norm tot de liberalisatiegrens, omdat op dit moment nog niet bekend is wat het huurprijsniveau van deze appartementen zal zijn. Met het hanteren van deze parkeernorm wordt de parkeerbehoefte worst-case berekend.

In het planvoornemen van Hoorne Vastgoed bestaat de plint uit bedrijfsruimte waarvan een klein gedeelte ook beschikbaar is voor horeca. Omdat de invulling op dit moment nog onbekend is, wordt uit gegaan van een worst-case scenario van totaal 2.000 m² bvo commerciële ruimte zodat elke invulling binnen de uitgevoerde toetsing passend is. Deze worst-case berekening is zowel op basis van de parkeernormen als op basis van de te hanteren aanwezigheidspercentages, zie tabel 2-4 en 2-6.

Functie	Aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Huur, (hoge) middeldure huur	28	0,5	14
Huur, sociaal, liberalisatiegrens	68	0,4	27,2
Bezoekers	96	0,1	9,6
Fitnesscentrum	1825 m ² bvo	0,8/100 m ² bvo	14,6
Horeca: café/bar/cafetaria	175 m ² bvo	4	7
Totaal			73

Tabel 2-4 Toekomstige parkeerbehoefte

Op basis van de gestelde uitgangspunten bedraagt de minimale parkeerbehoefte **73 parkeerplaatsen**.

Parkeervraag per periode

Tabel 2-5 geeft een overzicht van de aanwezigheidspercentages van de functies welke aanwezig zijn in de toekomstige situatie.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woning bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woning bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Fitnesscentrum	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Horeca	30%	40%	90%	0%	80%	75%	100%	50%

Tabel 2-5 Aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes

In tabel 2-6 is de parkeervraag per periode inzichtelijk gemaakt voor de nieuwe ontwikkeling aan de Stephensonstraat.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woning bewoners	20,6	20,6	37,1	41,2	33,0	24,7	33,0	28,8
Woning bezoekers	1,0	1,9	7,7	0	6,7	5,8	9,6	6,7
Fitnesscentrum	7,3	7,3	14,6	0	14,6	14,6	14,6	11
Horeca	2,1	2,8	6,3	0	5,6	5,3	7	3,5
Totaal	31	32,6	65,7	41,2	59,9	50,4	64,2	50

Tabel 2-6 Parkeervraag per periode voor ontwikkeling Stephensonstraat

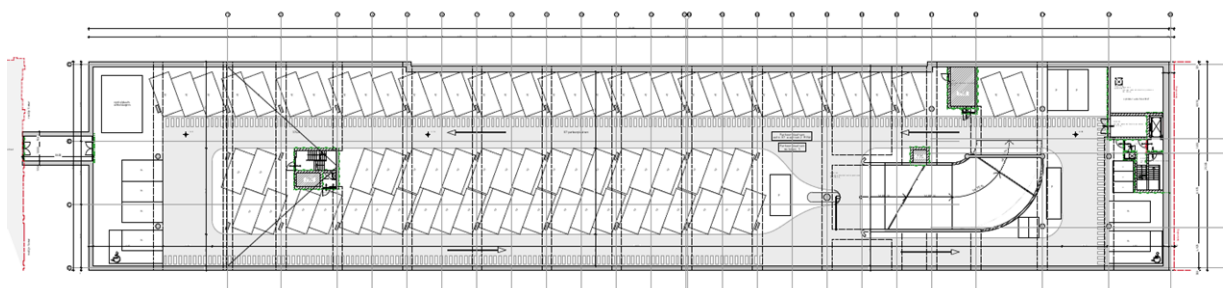
De totale parkeerbehoefte van de woningen en de voorzieningen op de begane grond bedraagt **66 parkeerplaatsen op het piekmoment**.

Oplaadpunten elektrische voertuigen

Conform de 'Nota parkeernormen 2022' dient een woongebouw met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, over leidingdoorvoeren voor oplaadpunten te beschikken voor ieder parkeervak. Ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen dient aantoonbaar te kunnen worden gemaakt dat aan deze voorwaarde uit het Bouwbesluit wordt voldaan.

Toetsing aan plan

De ontwikkeling voorziet in de realisatie van een ondergrondse parkeervoorziening. Deze parkeergarage heeft een capaciteit van 87 parkeerplaatsen inclusief 2 mindervalide parkeerplaatsen en 5 plaatsen voor motoren.



Figuur 2-1 Schetsontwerp ondergrondse parkeergarage (Bron: Rijnbouutt)

De ondergrondse parkeervoorziening betreft een betaalde voorziening. De bewoners van de appartementen kunnen tegen betaling (maandabonnement) gebruik maken van deze voorziening. Met de toekomstige

exploitanten van de commerciële ruimten wordt afgesproken dat maximaal 1 parkeerplek per vestiging ter beschikking wordt gesteld in de parkeergarage.

Met de gemeente Haarlem is afgesproken dat de bewoners van de sociale huurwoningen ook in de openbare ruimte mogen parkeren tot invoering van gereguleerd parkeren in deze wijk. De gemeente is voornemens om vòòr 2026 parkeerregulering in te voeren, de exacte datum van invoering wordt medio 2023 bekend. Na invoering van gereguleerd parkeren in de wijk worden de bewoners van het nieuwe complex uitgesloten van een parkeervergunning.

Op basis van de berekening van de absolute parkeerbehoefte, 73 parkeerplaatsen, en de maximale parkeerbehoefte op het piekmoment, 66 parkeerplaatsen, kan worden gesteld dat de nieuwe ondergrondse parkeervoorziening voldoende faciliteert in de parkeerbehoefte als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling.

2.2 Deelmobiliteit

Deelmobiliteit kan worden ingezet om de parkeerbehoefte te reduceren. In de nota parkeernormen van de gemeente Haarlem wordt aangehouden dat één deelauto minimaal vijf privéauto's vervangt. Dit betekent een netto reductie van vier parkeerplaatsen per deelauto, namelijk: voor elke aangelegde deelauto vermindert de aan te leggen reguliere parkeercapaciteit met vier parkeerplaatsen. De effecten van het aanbieden van deelauto's zijn nog slechts in beperkte mate beschikbaar, ook het gebruik en de gebruikers van deelmobiliteit zijn niet altijd in kaart te brengen. Deelmobiliteit brengt hierdoor nog enige onzekerheid met zich mee. Gemeente Haarlem heeft op dit moment geen beleid over het toevoegen van deelauto's bij nieuwe ontwikkelingen.

Gezien het feit dat in paragraaf 2.1 is geconcludeerd dat de ondergrondse parkeervoorziening over voldoende capaciteit beschikt om de maximale parkeerbehoefte mogelijk te maken, is er geen noodzaak om met de inzet van deelmobiliteit de parkeerbehoefte te reduceren.

2.3 Fietsparkeren

Fietsparkeerbehoefte

De gemeente Haarlem heeft fietsparkeernormen opgenomen in de parkeernota. Deze gelden als uitgangspunt voor het berekenen van de verwachte parkeerbehoefte. De gemeentelijke parkeernormen zijn vastgesteld in de "Nota parkeernormen Haarlem 2022".

Functie	Aantal	Norm	Parkeervraag	% bezoekers
Woningen tot 75 m ²	96	3,00	288	n.v.t.
Woning bezoekers	96	0,50	48	n.v.t.
Fitnesscentrum (/100m ² bvo)	18,25	8,50	155,1	90%
Horeca cafe/bar/cafeteria (/100m ² bvo)	1,75	10	17,5	90%
Totaal			509	

Tabel 2-11 Parkeervraag fiets Stephensonstraat

De te realiseren fietsenstalling zal in ieder geval moeten zijn ingericht op het parkeren van de fietsen van de bewoners en bezoekers van de appartementen, en de fietsen van het personeel van bedrijven en horeca.

De parkeerbehoefte voor de fiets kan – net als voor de auto - per dagdeel met behulp van aanwezigheidspercentages worden berekend. Hiervoor worden dezelfde aanwezigheidspercentages gebruikt als voor het autoverkeer (zie tabel 2-2) aangezien het vervoersmiddel geen invloed heeft op procentuele aanwezigheid per functie per tijdsperiode.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woning bewoners	144	144	259,2	288	230,4	172,8	230,4	201,6
Woning bezoekers	4,8	9,6	38,4	0	33,6	28,8	48	33,6
Fitnesscentrum	77,6	77,6	155,1	0	155,1	155,1	155,1	116,3
Horeca	5,3	7	15,8	0	14	13,1	17,5	8,8
Totaal	231,7	238,2	468,5	288	433,1	369,8	451	360,3

Tabel 2-12 Parkeervraag fiets per tijdsperiode

Op basis van de aanwezigheidspercentages is op het piekmoment sprake van een vraag naar fietsparkeerplaatsen van 469. Dit is inclusief de bezoekers van de bedrijven en de horeca welke naar verwachting in openbaar toegankelijke fietsparkeervoorzieningen zullen parkeren. Exclusief dit aandeel bezoekers (90%) betekent dit **op het piekmoment een vraag van 315 fietsparkeerplaatsen**. Conform de gemeentelijke uitgangspunten dienen deze fietsparkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar te zijn.

Kwaliteit fietsparkeren

Conform de Nota parkeernormen 2022 is naast het aantal fietsparkeerplaatsen dat beschikbaar moet zijn, ook de kwaliteit van de fietsparkeerplaatsen van belang. Hierbij dient aandacht te zijn voor de loopafstand d.m.v. voldoende fietsparkeerplaatsen op eigen terrein, en dient voldoende ruimte beschikbaar te zijn voor fietsen met afwijkende maten. Hiervoor gelden de volgende eisen:

- Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor brom-en snorfietsen, bakfietsen of andere soorten fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1.000mm breed);
- Minimaal 15% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).

Op basis van deze kwaliteitseisen en de berekening van de fietsparkeerbehoefte (exclusief bezoekers van de bedrijven en/of horeca) leidt dit tot de minimale aanwezigheid van:

- 18 fietsparkeerplaatsen met een minimale breedte van 1.000mm;
- 53 fietsparkeerplaatsen met een minimale hart-op-hart afstand van minimaal 500 mm.

Toetsing aan plan

Op de begane grond van de ontwikkeling worden 3 fietsenstallingen gerealiseerd. Deze fietsenstallingen zijn inpandig en derhalve op zo kort mogelijke afstand van de appartementen en commerciële ruimten. In totaal wordt hiermee voorzien in 383 fietsparkeerplaatsen. Conform het schetsontwerp beschikken 28 fietsparkeerplaatsen over een maatvoering met een minimale breedte van 1.000mm.

Conform de berekende fietsparkeerbehoefte dient het aantal fietsparkeerplaatsen op eigen terrein minimaal 315 te bedragen (exclusief het aandeel van bezoekers van de bedrijven en horeca). Geconcludeerd kan worden dat het plan voorziet in de minimale behoefte aan fietsparkeerplaatsen op eigen terrein. Tevens wordt met de aanwezigheid van 28 grote fietsparkeerplaatsen het voldoende mogelijk gemaakt om bakfietsen, andere soorten fietsen en scootmobielen te parkeren. Tevens bieden de fietsenstallingen voldoende ruimte om te voorzien in minimaal 53 fietsparkeerplaatsen met een minimale hart-op-hart afstand van 500 mm.

2.4 Verkeersgeneratie

In de Nota Parkeernormen 2022 zijn geen verkeersgeneratienormen opgenomen. Met behulp van CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren" (2018) is het aantal motorvoertuigbewegingen voor zowel de huidige als de toekomstige situatie bepaald. Hierbij is wel aangesloten bij de uitgangspunten en beleidsmatige keuzes zoals deze zijn gehanteerd voor de bepaling van de nieuwe parkeernormen. Dit betekent dat voor de berekening van de toekomstige verkeersgeneratie is aangehouden dat Haarlem wordt gecategoriseerd als "Zeer Sterk Stedelijk" en de ontwikkeling is gelegen in 'centrum'.

Voor de bepaling van de te hanteren bandbreedte van de CROW-normen (minimaal, gemiddeld of maximaal) wordt aangesloten bij de visie van gemeente Haarlem zoals verwoord in de 'Omgevingsvisie Haarlem 2045' als ook het 'Mobiliteitsbeleid' waarin wordt aangegeven dat een mobiliteitstransitie noodzakelijk is om de leefbaarheid en bereikbaarheid op peil te houden. Om dit te bereiken moet voorrang worden gegeven aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte in beslag nemen en de auto enkel wordt gebruikt als het echt niet anders kan. Deze mobiliteitstransitie sluit aan op de ontwikkeling van afnemend autogebruik in de binnensteden. In de Nota Parkeernormen 2022 wordt derhalve aangesloten bij de minimale bandbreedte die het CROW hanteert voor parkeernormen. In lijn hiermee wordt voor de berekening van de verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling de minimale bandbreedte van de CROW-normen gehanteerd.

Hierbij wordt de minimale verkeersgeneratienorm van CROW gehanteerd waarmee wordt aangesloten bij de beleidsmatige keuze van de gemeente Haarlem om voor de parkeernormen uit te gaan van de minimale bandbreedte van CROW.

2.4.1 Verkeersgeneratie huidige situatie

Voor de huidige situatie wordt uitgegaan van de functie 'bedrijfsverzamelgebouw'. Op basis van de beschikbare oppervlakte levert dit onderstaande verkeersgeneratie op.

Functie	Aantal (/100m ² bvo)	Verkeersgeneratienorm	Verkeersgeneratie
Bedrijfsverzamelgebouw	18	3,2	57,6
Totaal			58

Tabel 2-8 Huidige verkeersgeneratie Stephensonstraat

Op basis van de gestelde uitgangspunten bedraagt de verkeersgeneratie per weekdag 58 motorvoertuigbewegingen. Om de verkeersgeneratie per werkdag te berekenen, moet de verkeersgeneratie van de functie bedrijfsverzamelgebouw met factor 1,33 worden vermenigvuldigd (conform CROW). De totale verkeersgeneratie per werkdag bedraagt daarmee **78 motorvoertuigbewegingen**.

2.4.2 Verkeersgeneratie toekomstige situatie

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie van de toekomstige situatie is gebruik gemaakt van de CROW-normen.

Het CROW kent voor de sociale huurappartementen en de middeldure huurappartementen één categorie. Om in de verkeersgeneratie voor deze appartementen wel onderscheid aan te brengen, is voor de sociale huurappartementen de minimale norm gehanteerd en voor de middeldure huurappartementen de maximale norm.

Aangezien de invulling van de plint voorsnog onbekend is wordt voor de verkeersgeneratie uitgegaan van een worst-case scenario. Om het worst-case scenario te berekenen is bepaald welke functie binnen de uitgangspunten van het bestemmingsplan het hoogste aantal verkeersbewegingen genereert op basis van de CROW-normen. In dit geval betreft het de functie 'kringloopwinkel'.

Functie	Aantal (/100m2 bvo)	Verkeersgeneratienorm	Verkeersgeneratie
Huur, appartement, midden	28	1,6	44,8
Huur, appartement, sociale huur	68	0,8	54,4
Kringloopwinkel ¹	20	6,9	138
Totaal			238

Tabel 2-9 Toekomstige verkeersgeneratie Stephensonstraat

Op basis van de gestelde uitgangspunten bedraagt de verkeersgeneratie per weekdag 238 motorvoertuigbewegingen. Om de verkeersgeneratie per werkdag te berekenen, moet de verkeersgeneratie van wonen met factor 1,11 worden vermenigvuldigd (conform CROW). De verkeersgeneratie voor de andere functie behoeft geen correctiefactor, omdat deze functie op werkdagen niet meer verkeersbewegingen creëert ten opzichte van weekdagen. De totale verkeersgeneratie per werkdag bedraagt daarmee **248 motorvoertuigbewegingen**.

2.4.3 Conclusie verkeersgeneratie

Door de huidige verkeersgeneratie van de toekomstige verkeersgeneratie af te trekken wordt de toename van de verkeersgeneratie inzichtelijk. De toename is zichtbaar in tabel 2-10.

Toekomstige verkeersgeneratie	248
Huidige verkeersgeneratie	78
Toename verkeersgeneratie	170

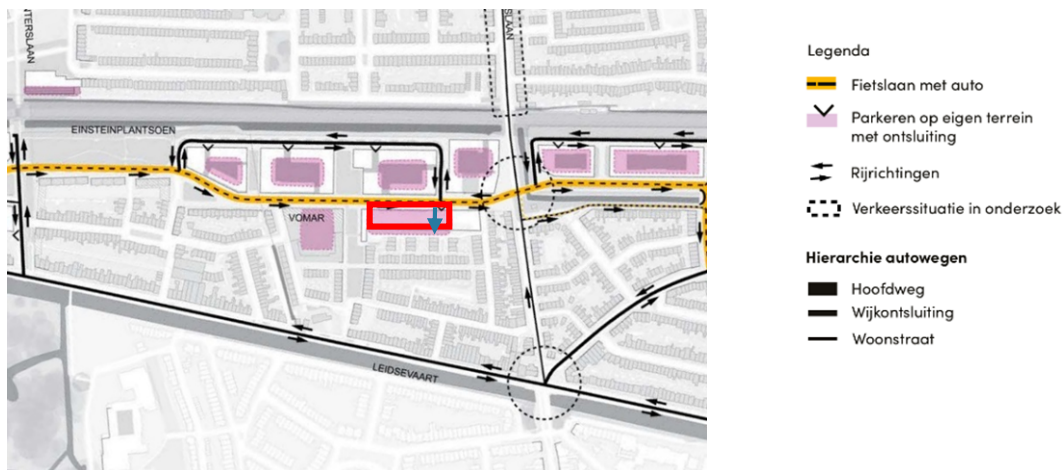
Tabel 2-10 Toename verkeersgeneratie Stephensonstraat

De plansituatie zorgt voor een toename van 170 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Om de intensiteiten in het maatgevend spitsuur te berekenen wordt er doorgaans gerekend met 10% van de etmaalintensiteit. In de huidige situatie, waarbij het verkeer in oostelijke- en westelijke richting het plangebied kan verlaten, zou dit bij een gelijke verdeling per rijrichting een toename van 9 motorvoertuigen in het maatgevend spitsuur betekenen. In de toekomstige situatie van éénrichtingsverkeer betekent dit een toename van 17 motorvoertuigen richting de Pijlslaan in het maatgevend spitsuur. De effecten van deze toename op de ontsluiting van het gebied zullen nihil zijn.

¹ Omdat de functie 'kringloopwinkel' geen verkeersgeneratienorm kent voor 'centrum' is gerekend met de minimale verkeersgeneratienorm voor 'schil centrum'



Figuur 2-1 Huidige ontsluitingsroutes naar Pijlslaan en Leidsevaart



Figuur 2-2 Toekomstige verkeerssituatie (Bron: Ontwerp Masterplan ontwikkelzone Zuid-West) inclusief de ligging van het plangebied, zie rode contour, en in- en uitgang van de parkeergarage, zie rode pijl

2 Verkeersveiligheid

De Stephensonstraat is in de huidige situatie gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/u. De Stephensonstraat beschikt over fietsstroken waarmee fietsers een eigen plaats op de rijbaan hebben.

Conform het ontwerp Masterplan ontwikkelzone Zuid-West zal in de toekomstige situatie de Stephensonstraat een inrichting krijgen waarbij de auto te gast is. Tevens zal sprake zijn van éénrichtingsverkeer in oostelijke richting. In de voorgenomen ontwikkeling is de in- en uitrit van de parkeergarage gesitueerde ter hoogte van de splitsing met de Rutherfordstraat en wordt het in- en uitgaand gemotoriseerd verkeer derhalve over een zo kort mogelijk afstand naar de rotonde bij de Pijlslaan geleid, zie figuur 2-2.

Aangezien er in de huidige situatie een tweerichtingsweg met fietsstrook ligt - en er in de toekomst een éénrichtingsverkeer komt, met de auto te gast - kan dit een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Bij een weg met éénrichtingsverkeer zijn er minder conflictvlakken waardoor de kans op een verkeersongeval kleiner wordt.

3 Conclusie

Parkeerbehoefte

Op basis van de gestelde uitgangspunten bedraagt de absolute parkeerbehoefte, 73 parkeerplaatsen. Op basis van de aanwezigheidspercentages komt de **maximale parkeerbehoefte op het piekmoment uit op 66 parkeerplaatsen**. Gezien het feit dat de nieuwe ondergrondse parkeergarage een totale capaciteit heeft van 87 parkeerplaatsen, kan worden gesteld dat deze voorziening meer dan voldoende capaciteit heeft om te faciliteren in het benodigd aantal parkeerplaatsen als gevolg van de ontwikkeling.

Fietsparkeren

Op basis van de aanwezigheidspercentages is op het piekmoment sprake van een vraag naar fietsparkeerplaatsen van 469. Dit is inclusief de bezoekers van de bedrijven en de horeca welke naar verwachting in openbaar toegankelijke fietsparkeervoorzieningen zullen parkeren. Exclusief dit aandeel bezoekers (90%) betekent dit **op het piekmoment een vraag van 315 fietsparkeerplaatsen**. Conform de gemeentelijke eisen dienen deze op eigen terrein beschikbaar te zijn.

Op de begane grond van de ontwikkeling worden 3 fietsenstallingen gerealiseerd. Deze fietsenstallingen zijn inpandig en derhalve op zo kort mogelijke afstand van de appartementen en commerciële ruimten. In totaal wordt hiermee voorzien in 383 fietsparkeerplaatsen. Conform het schetsontwerp beschikken 28 fietsparkeerplaatsen over een maatvoering met een minimale breedte van 1.000mm.

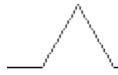
Conform de berekende fietsparkeerbehoefte dient het aantal fietsparkeerplaatsen op eigen terrein minimaal 315 te bedragen (exclusief het aandeel van bezoekers van de bedrijven en horeca). Geconcludeerd kan worden dat het plan voorziet in de minimale behoefte aan fietsparkeerplaatsen op eigen terrein. Tevens wordt met de aanwezigheid van 28 grote fietsparkeerplaatsen het voldoende mogelijk gemaakt om bakfietsen, andere soorten fietsen en scootmobielen te parkeren. Tevens bieden de fietsenstallingen voldoende ruimte om te voorzien in minimaal 53 fietsparkeerplaatsen met een minimale hart-op-hart afstand van 500 mm.

Verkeersgeneratie

Op basis van de gestelde uitgangspunten bedraagt de maximale verkeersgeneratie 248 motorvoertuigen per etmaal. In de huidige situatie zijn al een aantal functies aanwezig welke verkeer genereren. De totale verkeersgeneratie in de huidige situatie bedraagt 78 voertuigbewegingen per werkdag. Dit betekent dat er in de plansituatie sprake is van **een toename van 170 motorvoertuigbewegingen per etmaal**.

Om het effect van de extra intensiteiten in het maatgevend spitsuur te berekenen wordt er doorgaans gerekend met 10% van de etmaalintensiteit. Dit zou een toename van, in de huidige situatie 9 motorvoertuigen per rijrichting in het maatgevend spitsuur betekenen, en in de toekomstige situatie 17 motorvoertuigen ter plaatse van de rotonde bij de Pijlslaan. De effecten van deze toename op de ontsluiting van het gebied zullen nihil zijn.

Bijlage 1



ir Sj Stienstra

Adviesbureau stedelijk verkeer bv

HAARLEM

STEPHENSONSTRAAT 38-46

Parkeren en verkeersgeneratie

INHOUD

1. Achtergrond	2
2. Functioneel programma	3
3. Passende parkeernormen	4
3.1 Parkeerkencijfers als startpunt	4
3.2 Meerdere invloedsfactoren	6
3.3 Bedrijfsfuncties	10
4. Parkeerbalans	13
5. Verkeersgeneratie	20

Heiloo, juli 2022

Vredenoord 133, 1852 WL Heiloo, tel.: 072 5338293, e-mail: stieverk@wxs.nl

1. Achtergrond

Voor de locatie Stephenstraat 38-46 (Remise) ontwikkelt Hoorne Vastgoed een herontwikkelingsplan dat voorziet in realisatie van woningen op deze locatie, in combinatie van handhaving van een deel van de huidige bestemming (bedrijven). Om te komen tot een adequate parkeeroplossing, waarbij voor een deel gebruik kan worden gemaakt van de nabij gelegen parkeergarage van de Vomar-supermarkt, heeft Hoorne Vastgoed behoefte aan inzicht in de omvang en samenstelling van de te verwachten parkeervraag, uitgaande van specifieke kenmerken van het voorgenomen bouwprogramma. Het gaat dan onder meer om de specifieke parkeervraag van sociale huurwoningen (die vaak lager is dan de gebruikelijke parkeerkentallen aangeven), maar ook om de te verwachten parkeervraag van de geprojecteerde vrije sectorwoningen rekening houdend met de kenmerken van de bewonersdoelgroep voor deze woningen.

Voor de woningcategorieën, maar ook voor de bedrijfsruimte is het daarom zaak te komen tot een passende parkeernormering, die aansluit bij de reëel te verwachten parkeervraag. Hoorne Vastgoed heeft aan ir. Sj. Stienstra Adviesbureau stedelijk verkeer BV gevraagd en onderbouwd voorstel voor te hanteren parkeernormeringen uit te werken. Kern daarvan is een analyse, uitmondend in een set van realistische parkeernormen voor het project. Op grond daarvan wordt een parkeerbalans gepresenteerd waarmee inzicht ontstaat over de totale parkeervraag, maar ook de omvang en verloop in de tijd van de parkeerbehoefte van de verschillende componenten/ doelgroepen. Daarbij zal ook worden ingegaan op kansen en mogelijkheden voor deelmobiliteit. Ook zal worden ingegaan op de daarmee samenhangende verkeersgeneratie.

2. Functioneel programma

In het plan wordt uitgegaan van een mix van vrije sector studio's (middensegment), appartementen in de sociale huursector en bedrijfsruimtes.

Een vogelvluchtimpresie van het ruimtelijk beeld is weergegeven in figuur 1.

Figuur 1: Ruimtelijke impressie ontwikkeling Stephensonstraat 38-46 en omgeving



De bestaande functionele samenstelling van Stephensonstraat 38-46 bestaat in de uitgangssituatie uit ca 2500 m² bedrijfsruimte en 2 bedrijfswoningen.

In de geprojecteerde eindsituatie wordt voorzien dat het toekomstig functioneel programma zal bestaan uit:

- 68 sociale huurwoningen;

- 28 middensegment appartementen, vrije sector, waarvan:

 - 21 studio's met een oppervlakte van 44 m²,

 - 3 kleine appartementen(ca 55 m²), en

 - 4 2/3 kamer appartementen van 68-75 m² ;

- ca 1755 m² bedrijfsruimte (waarvan ca 430 m² verfgroothandel);

- ca 140 m³ horeca (aan Remiseplantsoen)

Ook de ondergrondse parkeergarage (met een parkeercapaciteit van 92 parkeerplaatsen maakt deel uit van het bouwplan. Deze parkeergarage vervult een functie voor het opvangen van de parkeervraag van de vrije sectorwoningen en dient (samen met het bestaande parkeerdek) als openbare parkeervoorziening voor bezoekers aan het gebied, waaronder klanten van de supermarkt.

3. Passende parkeernormen

3.1 Parkeerkcijfers als startpunt

Onlangs verscheen (weer) een publicatie waarin werd gepleit voor het toepassen van parkeernormen die passen bij de specifieke karakteristiek van een gebied¹. Nog steeds zijn gemeentelijke parkeernormen in veel gevallen te rechtstreeks afgeleid van de parkeerkcijfers van het CROW, of zelfs zonder veel nuancering overgenomen van de parkeerkcijfers van CROW². Ook in kencijferpublicaties van CROW wordt er bij voortdoring op gewezen dat parkeerkcijfers slechts een hulpmiddel zijn om een orde van grootte te bepalen van de gewenste parkeercapaciteit bij een nieuwe ontwikkeling. Parkeerkcijfers zouden moeten dienen als basis voor maatwerk, waarbij onder meer bereikbaarheidskenmerken, functiekenmerken, mobiliteitskenmerken van gebruikers, het gemeentelijk (ruimtelijk en mobiliteits-)beleid en het feitelijk autobezit en -gebruik, een rol zouden moeten spelen. In deel B van genoemde CROW-publicatie 381 is deze maatwerk-aanpak om te komen van parkeerkcijfers naar (locatie-)specifieke parkeernormen uitvoerig besproken.

De gemeente Haarlem baseert de parkeernormen in de basis nog steeds op de CROW-parkeerkentallen van 2004; het parkeerbeleid is gebaseerd op het parapluplan parkeernormen 2018, waarin voor de te hanteren normen voor parkeren, stallen, laden en lossen wordt verwezen naar de beleidsregels voor het parkeren van de gemeente Haarlem: de 'Beleidsregels parkeernormen 2015'. In die beleidsregels wordt aangegeven dat de gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW-normen, zoals opgenomen in de ASVV³-2004.

De gemeente Haarlem heeft overigens (terecht) geconstateerd dat de parkeernormen volgens het gemeentelijk beleid uit de pas gingen lopen met de ontwikkelingen in autobezit van de inwoners, de basis voor de parkeerbehoefte bij woningen. Door de gemeente zijn daarop onderzoeken gedaan naar de feitelijke vraag naar parkeerplaatsen in de woonomgeving⁴, die hebben geleid tot aanpassing van de parkeernormen voor woningbouw, die zijn weergegeven in tabel 1.

¹ Beter passende parkeernormen voor woningen, voor betaalbare woningen én een betere woon- en leefomgeving; ing. F.A. Aalbers, Vexpansie, september 2021

² De meest recente parkeerkcijfers van het CROW zijn opgenomen in: Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkcijfers naar parkeernormen; CROW publicatie 381, december 2018

³ ASVV: Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom; CROW, april 2004

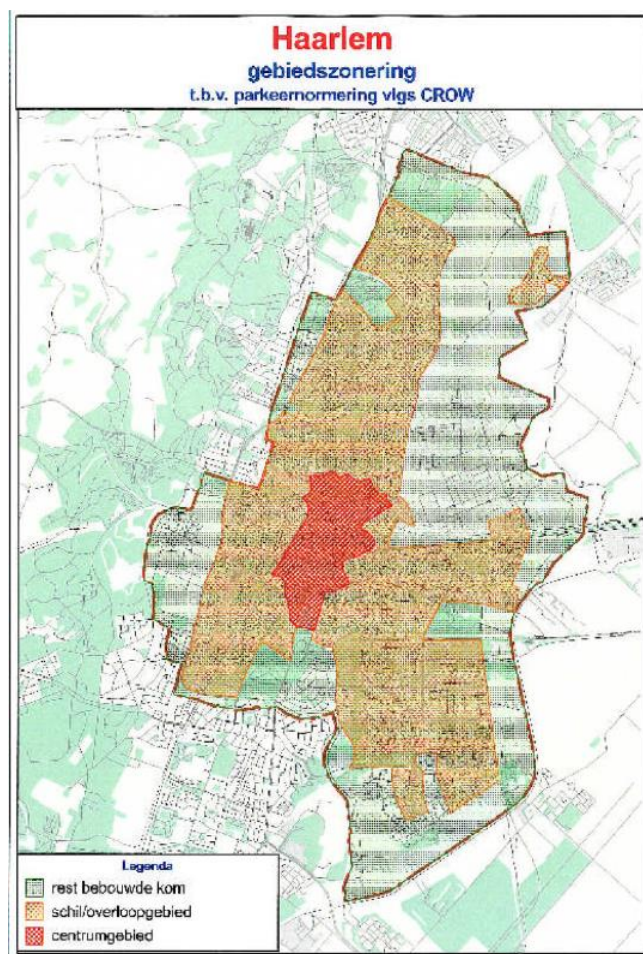
⁴ Van onbetaalbare parkeerplek naar betaalbare woning, Een analyse naar de parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen, Gemeente Haarlem, 2017, en Analyse naar autobezit in Haarlem 2018, Gemeente Haarlem, 2018

Tabel 1: Gemeentelijke parkeernormen woningbouw Haarlem

Type woning	Parkeernorm	
	bewoners	bezoekers
Centrum, duur	0,9	0,3
Centrum, midden	0,6	0,3
Centrum, goedkoop	0,3	0,3
Centrum, sociale huur	0,3	0,3
Schil/ overloop, duur	1,2	0,3
Schil/ overloop , midden	1,0	0,3
Schil/ overloop , goedkoop	0,7	0,3
Schil/ overloop , sociale huur	0,6	0,3
Rest bebouwde kom, duur	1,4	0,3
Rest bebouwde kom , midden	1,2	0,3
Rest bebouwde kom , goedkoop	0,5	0,3
Rest bebouwde kom , sociale huur	0,5	0,3

In de parkeercijfers zijn, naast de prijscategorie, de locatietekenen van de woning medebepalend voor de toepassing van de parkeernormen.

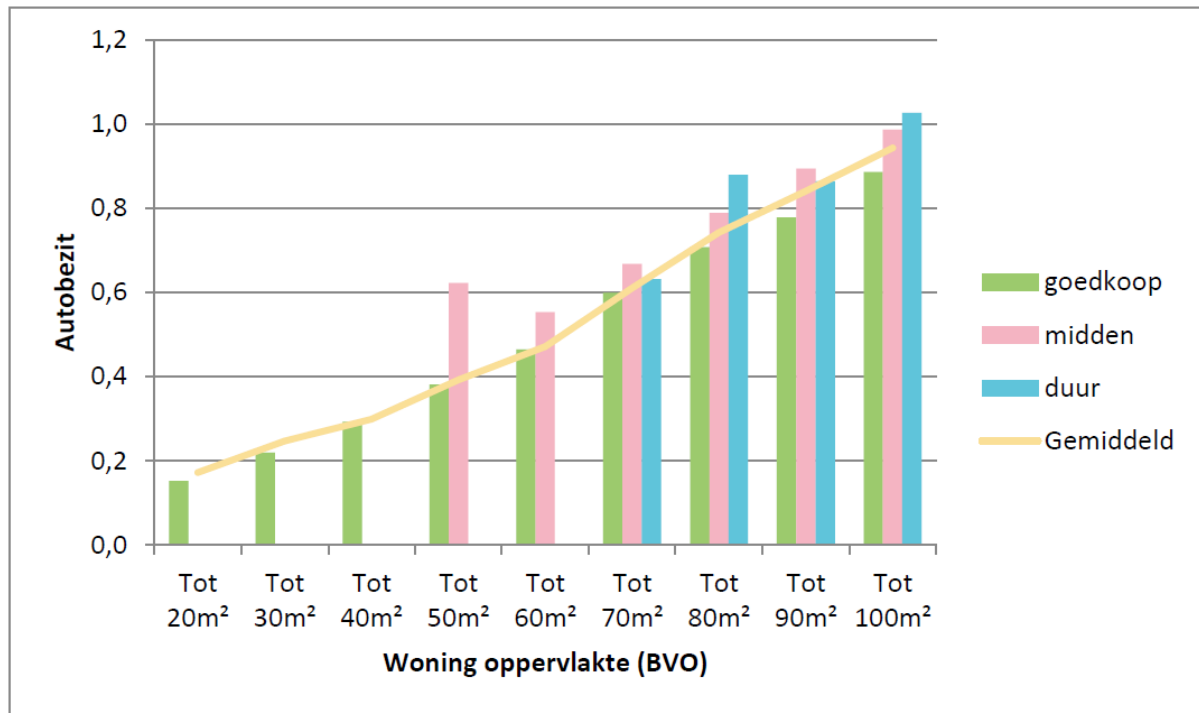
Het project Stephensonstraat is gelegen in de zone schil/overloopgebied (zie kaart)



3.2 Meerdere invloedsfactoren

Woningoppervlakte

Uit de onderzoeken van de gemeente Haarlem bleek dat ook andere factoren dan alleen de (huur)-prijs en de locatiemarkers van de omgeving van belang zijn bij de bepaling van de te verwachten parkeerbehoefte. Zo blijkt bijvoorbeeld ook de grootte van de woning van invloed (mede omdat deze ook de doelgroepen die door de woning worden aangesproken beïnvloeden). Onderstaande figuur uit het onderzoek van de gemeente Haarlem laat dit zien:



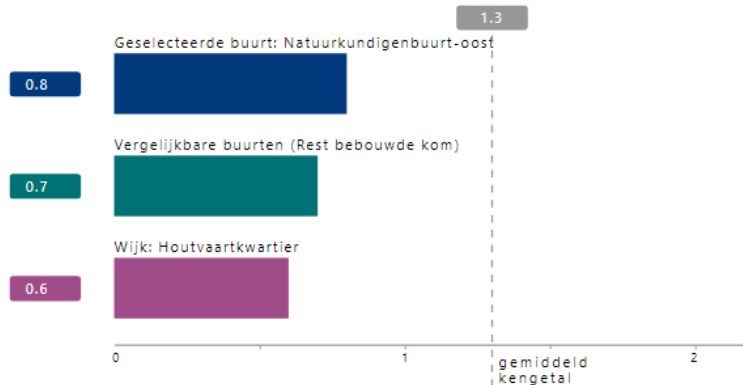
Autobezit naar oppervlakte van de woning en prijsklasse

Woningtype

Recent is de mogelijkheid geopend om op wijk-/buurtniveau nader in te zoomen op het autobezit voor verschillen typen woningen⁵. Daarbij wordt gebruik gemaakt van detailinformatie van het CBS. Voor de omgeving Stephensonstraat komt daaruit het volgende beeld:

⁵ Daadwerkelijke autobezit inzichtelijk via passendeparkeernorm.nl

Type woning: appartement (particuliere huurwoning) (



Gemeente:
Haarlem
Wijk:
Houtvaartkwartier
Buurt:
Natuurkundigenbuurt-oost

Ligging: ?
Rest bebouwde kom

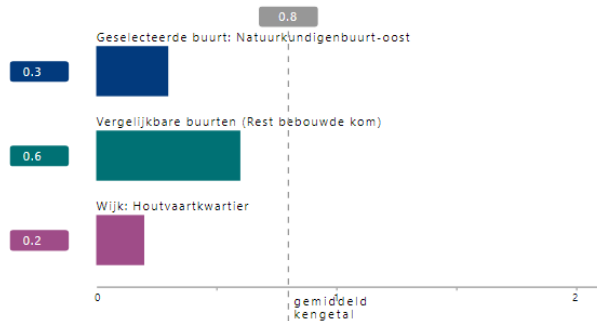
Stedelijkheidsgraad: ?
Zeer sterk stedelijk

WOZ-waarde: €342.000

Type woningen

Vrijstaande woning: 0%
2-onder-1-kap: 0%
Rijwoning: 68%
Appartement: 32%

Type woning: appartement (sociale huurwoning)



Doelgroep

Gezien de geplande woningtypen (vrije sector middensegment (overwegend 44-55 m²) en sociale huur) is te verwachten dat een groot deel van de toekomstige bewoners zal bestaan uit een- en tweepersoonshuishoudens aan het begin van hun wooncarrière.

Onderzoeksresultaten geven een indicatie dat jongere generaties tegenwoordig in hun vervoersgedrag minder op de auto zijn georiënteerd dan hun leeftijdsgenoten in het verleden. Deze omslag is al in de eerste jaren van deze eeuw ingezet, en lijkt onafhankelijk van de economische ontwikkeling. Van Wee geeft als een mogelijke verklaring dat jongeren van nu minder status ontlenden aan het bezit van een auto. De trein lijkt populairder te zijn geworden onder jongeren, mogelijk vanwege de mogelijkheid om voortdurend online te zijn. Deze ontwikkeling wordt niet alleen in Nederland geconstateerd, maar lijkt algemeen te zijn in meerdere Westeuropese landen. Onderzoek laat zien dat jongeren (twintigers, jonge dertigers) minder auto's bezitten dan voorgaande generaties, een lager autogebruik kennen, en vaker gebruik maken van verschillende vervoerwijzen (multimodality). Vooral bij jonge mannen zijn deze veranderingen waarneembaar, waardoor het verschil in vervoersgedrag tussen mannen en vrouwen bij jongeren veel kleiner is geworden. Als mogelijke oorzaken worden genoemd een structurele verandering in de populatie (hoger opleidingsniveau, meer in stedelijke woonomgevingen, afnemende arbeidsparticipatie in deze leeftijdsgroepen, latere gezinsvorming) en gedragsveranderingen (als gevolg van bijvoorbeeld hogere benzineprijzen, parkeer- en verkeerscongestie, OV-studentenkaarten, opkomst van car-sharing en ICT).

Recente studies geven aan dat het effect van lagere auto-oriëntatie in Nederland overigens minder sterk is dan in de ons omringende landen, een mogelijke oorzaak daarvoor zou kunnen zijn dat gebruik van de fiets in Nederland veel meer is ingeburgerd, waardoor het autogebruik al langer is 'afgeroomd'⁶.

Niettemin blijkt uit een analyse van het KiM inderdaad dat ook in Nederland de jongvolwassenen (18-29 jaar) de afgelopen decennia minder (auto-)mobiel zijn geworden, zowel het aantal verplaatsingen als het aantal afgelegde autokilometers nam in die periode af. De arbeidsparticipatie van vrouwen heeft in deze periode een plafond bereikt, daarnaast daalde het aantal werkende jongvolwassenen en steeg het aantal studerenden. Ook is in deze periode het aandeel jongvolwassenen in sterk verstedelijkte gebieden sterk toegenomen en in landelijk gebied afgenomen. Deze factoren hebben ongetwijfeld effect gehad op de (auto-) mobiliteit. Het KiM heeft geen aanwijzingen gevonden voor een wezenlijk gewijzigde houding ten opzichte van de auto die tot minder autogebruik zou leiden. De meerderheid geeft ook aan in de toekomst wel over een auto te willen beschikken; als ze ouder worden, zich settelen en in een andere levensfase terecht komen.

Inkomen

Om in aanmerking te komen voor een sociale huurwoning worden inkomenseisen gesteld. En ook voor middenhuur-woningen hanteert de gemeente Haarlem inkomensgrenzen⁷. Voor sociale huurwoningen worden aftoppingsgrenzen gehanteerd voor de maximaal te berekenen huur:

- Categorie 1: huur tot eerste aftoppingsgrens
- Categorie 2: huur tot tweede aftoppingsgrens
- Categorie 3: huur tot liberalisatiegrens

Ook voor middenhuurwoningen worden voor lage middeninkomens en voor middeninkomens grenzen gesteld aan de te berekenen huurniveaus.

Het CBS geeft data voor autobezit⁸ per voor gestandaardiseerde inkomens. Hierin worden schaalvoordelen die het gevolg zijn van het voeren van een gemeenschappelijke huishouding door middel van equivalentiefactoren verrekend, waardoor alle inkomens worden herleid tot het inkomen van een eenpersoonshuishouden (het gestandaardiseerd inkomen). Het autobezit wordt door het CBS gegeven per 20%-groep van gestandaardiseerde inkomens. In tabel 2 worden de resultaten voor de verschillende 20%-inkomensgroepen weergegeven. In de laatste kolom wordt op basis van die gegevens het gemiddeld autobezit per huishouden geraamd.

Daarmee bestaat de doelgroep voor de sociale huurwoningen in de praktijk uit de 30% laagste inkomens. De inkomenstoets voor eerste aftoppingsgrens ligt ruwweg aan de onderkant van de tweede 20%-inkomensgroep (zie tabel 2), voor de tweede aftoppingsgrens ongeveer halverwege en voor de liberalisatiegrens iets boven deze inkomensgroep.

⁶ Autobezit en autogebruik onder jongeren en visies ten aanzien van deelmobiliteit; M. Kroesen, G.P. van Wee, TU Delft, 2021

⁷ Nota Kaders en instrumenten sociale huur en middensegment, gemeente Haarlem, maart 2019

⁸ Uit de toelichting van CBS op deze tabel blijkt dat dit inclusief gebruik van lease-auto's is.

Tabel 2: Huishoudens in bezit van auto per inkomensgroep (bron: CBS)

gestandaardiseerde inkomensgroep	Huishoudens in bezit van auto			Gemiddeld autobezit per huishouden
	één voertuig	twee voertuigen	Drie of meer voertuigen	
1 ^e 20%-groep	31,5%	5,2%	1,3%	0,46
2 ^e 20%-groep	51,1%	8,0%	1,4%	0,72
3 ^e 20%-groep	59,9%	16,4%	2,7%	1,01
4 ^e 20%-groep	55,8%	27,0%	5,2%	1,26
5 ^e 20%-groep	44,8%	37,4%	10,6%	1,52
Alle huishoudens	48,2%	18,8%	4,2%	0,99

Hieruit blijkt dat het autobezit van huishoudens die in aanmerking komen voor een sociale huurwoning aanmerkelijk lager dan gemiddeld is. Voor huishoudens die in aanmerking komen voor middenhuur-woningen kan een gemiddeld autobezit worden geraamd.

bezoekersparkeren

Gebruikelijk wordt in de parkeernormen voor woningen, naast het bestanddeel voor het parkeren van de eigen auto, ook een aandeel van 0,3 parkeerplaats per woning wordt gereserveerd voor bezoekersparkeren. Deze raming is indertijd als algemene opslag opgenomen in de CROW- parkeerkencijfers. De indruk bestaat al geruime tijd dat deze aanname erg ruim is, maar onderzoeksgegevens ontbraken tot voor kort.

Door de introductie van digitale bezoekersregelingen in diverse gemeenten is de mogelijkheid ontstaan het feitelijk bezoekgedrag cijfermatig in beeld te brengen. Een eerste verkenning in een middelgrote stad in Nederland⁹, en ook een breder opgezette studie in meerdere steden¹⁰ bevestigden dit het vermoeden.

Op basis van laatstgenoemde studie is gekeken naar omvang en spreiding van bezoekersparkeren naar maand, dag en tijdstip. Op basis daarvan is het nu mogelijk een beter onderbouwd kencijfer voor bezoekersparkeren te bepalen. Uitgangspunt daarbij is het aantal bezoekers per woning.

Op basis van deze onderzoekresultaten kan worden geconcludeerd dat -zeker in stedelijk gebied- een parkeerkencijfer van 0,1 parkeerplaats per woning voldoende zal zijn, en ook voldoende reserve heeft om ook bij de iets hogere parkeervraag in de laatste maanden van het jaar te voldoen aan de parkeervraag.

Deze waarde sluit ook aan bij vergelijkbare analyses van bureau Spark.

De hoogste parkeervraag voor bezoekersparkeren is te verwachten op zaterdagavond. Uit de verdeling van de parkeervraag over de week kunnen daaruit ook de waarden voor de aanwezigheidspercentages voor bezoekersparkeren worden berekend. Deze variëren van 45% voor de maatgevende werkdagochtend tot 90% op zondagmiddag.

⁹ Spark-Update nr 47, februari 2018

¹⁰ Parkeerkencijfer voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende; Marlou Tiesinga (TU Delft), Jeroen Quee (Sweco), Sjoerd Stienstra (Stienstra Advies); paper Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk november 2021

Op grond van het uitgevoerde onderzoek is een vermindering van de parkeereisen voor bezoekersparkeren zeker verantwoord.

Zeker voor de stedelijke gebieden (stedelijkheidsgraad van zeer sterk stedelijk t/m matig stedelijk) wordt op basis van het onderzoek de volgende indeling voorgesteld:

- Centrum: 0,1 parkeerplaats per woning
- Schil centrum: 0,1 parkeerplaats per woning
- Rest bebouwde kom (gereguleerd parkeren): 0,1 parkeerplaats per woning
- Rest bebouwde kom (niet gereguleerd parkeren): 0,15 parkeerplaats per woning
- Buitengebied: PM

Voor gebieden met lagere stedelijkheidsgraad (stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' en 'niet stedelijk', met vaak minder alternatieve vervoerwijzen beschikbaar) zou ook voor centrum- en schillocaties aan 0,15 parkeerplaats per woning kunnen worden gedacht.

Ook voor de aanwezigheidspercentages worden op basis van het onderzoek aanpassingen voorgesteld. Deze zijn opgenomen in onderstaande tabel 3.

Tabel 3: aanwezigheidspercentages bezoekersparkeren bij woningen

	WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
	ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
bezoekersparkeren	45%	55%	75%	75%	0%	80%	100%	90%

In de parkeerbalans voor de Stephensonstraat werd al ingezet op 0,2 pp/won voor bezoekersparkeren. Het onderzoek geeft aan dat dit zelfs zou kunnen worden verlaagd naar 0,15 of 0,1 pp/won. Mede gezien de locatie (stedelijkheidsgraad Haarlem sterk stedelijk, schillocatie, maar met goede auto-ontsluiting) gaan wij in eerste instantie uit van 0,15

3.3 Bedrijfsfuncties

In de bestaande situatie bevinden zich op de projectlocatie overwegend bedrijfsfuncties; in totaal circa 2.500 m² bvo, waarvan 500 m² wordt ingenomen door een verfgroothandel, en de overige oppervlakte door gemengde bedrijvigheid. In de toekomstige situatie blijft de groothandel (met iets kleinere oppervlakte, nl. 430 m²) aanwezig, en wordt de oppervlakte voor overige bedrijvigheid gereduceerd tot 1654 m², waarvan 140 m² voor horeca.

Groothandel

Een groothandel is een (commerciële) onderneming die voor eigen rekening en risico goederen verhandelt die:

- buiten de eigen onderneming zijn vervaardigd
- aan bedrijfsmatige (niet-consumptieve) afnemers (andere ondernemingen) worden afgeleverd
- De hoofdfunctie van de groothandel is het 'voortstuwen' van goederenstromen. De groothandel intermedieert tussen de mogelijkheden die de leverancier heeft om te verkopen en de mogelijkheden die de afnemer heeft om te kopen¹¹.

¹¹ Wikipedia

Men onderscheidt verschillende typen groothandels:

- Importeurs, die zich in hoofdzaak richten op aankoop van goederen op de buitenlandse markt en verkoop daarvan op de binnenlandse markt.
- Exporteurs, die in hoofdzaak producten uit eigen land verkopen aan de buitenlandse markt.
- Im- en exportbedrijven, die voornamelijk actief zijn op de buitenlandse markt. Door middel van wederexport kunnen zij ook importgoederen uitvoeren.
- Handelshuizen, dit zijn 'handelsorganisaties die veelal uiteenlopende assortimentsgroepen voeren en die sterk gericht zijn op de internationale handel, al dan niet via hun moederland.
- Binnenlandse groothandel, die zich zowel voor de inkoop als voor de verkoop op de binnenlandse leveranciers en afnemers richt.
- Grossiers, die voornamelijk op de binnenlandse markt inkopen en leveren aan detailhandel en grootverbruikers.
- In- en verkoopkantoren van buitenlandse productieondernemingen; deze worden statistisch tot de groothandel gerekend. Zij vervullen goeddeels ook dezelfde functie als de voornoemde typen groothandelsbedrijven.
- Zelfbedieningsgroothandel; groothandel waar de ondernemer zelf de producten pakt en afrekent bij een kassa. Ketens als Hanos, Makro en Sligro kennen een dergelijke formule.

Het type groothandel dat hier aan de orde is, is de grossier, die levert aan detailhandel en professionele (groot)verbruikers. De grote stroom goederen wordt (telefonisch/ online) besteld en vanuit deze (of andere) vestiging uitgeleverd. Voor kleinere partijen bezoekt de afnemer de vestiging, met een doelgerichte bestelling (loketfunctie).

CROW geeft voor groothandel specialist een parkeerkental (voor locatiekenmerken zeer sterk stedelijk/ schil) van 3,9-5,4 pp/100 m²bvo (voor groothandel algemeen zelfs nog hoger!). Deze kengetallen zijn vooral afgestemd op de zelfbedieningsgroothandel, met relatief veel aankopen ter plaatse (dus publieksintensief).

In dit geval (verfgroothandel) is echter meer sprake van grossier, qua parkeerarakteristiek meer overeenkomend met bedrijfsruimte personeels- en bezoekextensief. (met lagere parkeerkentallen).

Horeca

De gemeentelijke parkeernormen voor horeca onderscheiden slechts een parkeernorm voor de functie café/ bar/ disco, en een voor de functie restaurant. Gezien de zeer grote variëteit in horecafuncties, en de daarmee samenhangende bezoekenmerken, geeft CROW voor deze horecafuncties slechts zeer globale (indicaties van) kencijfers, en wordt daarbij aangegeven dat daarbij een forse marge in acht moet worden genomen. De karakteristiek van de te vestigen horecaformule is van grote invloed op de uiteindelijke parkeerbehoefte. Voor Stephensonstraat 38-46 gaan we uit van een horecafunctie met een karakteristiek die kan worden omschreven als lunchroom, informeel en laagdrempelig met primair een buurt-/ wijkverzorgende functie. Gezien het karakter van de horecafunctie is een parkeernorm in de orde van grootte van 4 pp/ 100 m² bvo plausibel.

Overige bedrijven

In de huidige situatie gaat het om een totaal van circa 2.000 m² bvo. Er is hierin een diversiteit aan bedrijven gevestigd: Stookkamer (sociale) verhuur, praktijk natuurgeneeskunde, etcetera.

Naar schatting is de verhouding van de huidige branchering ongeveer 80% kantoren en 20% klein ambachtelijk. CROW geeft voor deze functies de volgende parkeerkengetallen (locatiekenmerken: sterk stedelijk/schil)

Kantoren zonder baliefunctie	0,9-1,4 pp/ 100 m ² bvo,
Ambacht: arbeidsint./ bezoekersext. (laboratorium/ werkplaats)	1,3-1,8 pp/ 100 m ² bvo

Bij de gegeven onderverdeling (80/20) komt daaruit een parkeergetal van 0,98- 1,48 (gemiddeld 1,24) pp/ 100 m² bvo

Wanneer voor het totaal van overige bedrijven wordt uitgegaan van de bestemming bedrijfsverzamelgebouw zou het CROW-kengetal van 0,9- 1,4 pp/ 100 m² bvo, gemiddeld 1,15 pp/ 100 m² bvo van toepassing kunnen zijn.

4. Parkeerbalans

4.1 Autoparkeren

In de opzet van het plan Stephensonstraat 38-46 wordt uitgegaan van de volgende aantallen woningen:

Studio's vrije sector (<50 m ²)	21
Kleine appartementen (55 m ² , studio +)	3
Vrije sector appartementen (68 – 75 m ²)	4
Appartementen sociale huur (ca 50 m ²)	68

Daarnaast omvat het project

een verfgroothandel, (bestaand 500 m ² bvo)	430 m ² bvo
Bedrijfsruimten algemeen;	
de huidige 2000 m ² bvo wordt teruggebracht tot	1325 m ² bvo
horeca	140 m ² bvo

Voor de berekening van de toekomstige parkeerbalans wordt er voor de studio's, op basis van de analyses in hoofdstuk 3 en de het verband tussen woningoppervlakte en autobezit (figuur 3), een parkeerkental van 0,5 parkeerplaats per woning aangehouden. Daarbij is rekening gehouden met het autobezit van 0,5 à 0,6 per woning voor middeldure woningen voor de kleinste categorieën, het relatief lagere autobezit van de belangrijkste doelgroep voor deze woningen, de jong-volwassenen, en het autobezit in vergelijkbare woongebieden. Voor de appartementen van 55 m² wordt uitgegaan van een parkeerkental van 0,6 parkeerplaats per woning.

Voor de sociale huurappartementen wordt ook aangesloten bij de analyses in hoofdstuk 3. Uit het onderzoek van de gemeente Haarlem uit 2017 volgde voor sociale huurwoningen in het gebied schil/overloop een parkeernorm (voor bewonersparkeren) van 0,6 pp/won. Goudappel wijst echter op recenter onderzoek, uitgevoerd door de statistiekafdeling van de gemeente Haarlem in samenwerking met de woningcorporaties, wat aantoonde dat het gemiddelde autobezit bij huurders onder de 1e aftoppingsgrens in Haarlem 0,42 auto per woning bedraagt, en in dit gebied zelfs 0,39 auto per woning. Deze verschillen met het eerdere onderzoek kunnen worden verklaard door het invoeren van het passend toewijzen¹². Gezien de omvang van deze woningen kan voor de berekening van het bewonersparkeren van deze waarde worden uitgegaan.

Voor de (4) vrije sector appartementen, evenals voor de in de uitgangssituatie bestaande bedrijfswoningen, wordt een parkeernorm voor bewonersparkeren van 1 pp/won aangehouden.

¹² Benodigd parkeeraanbod bij herontwikkeling Stephensonstraat, Goudappel, maart 2021

Voor bezoekersparkeren bij de woningen wordt op basis van het recent gepubliceerde onderzoek , mede gezien de locatie van het project Stephensonstraat, uitgegaan van 0,15 pp/won.

Voor de verfgroothandel is het te hanteren parkeergetal geënt op de (primaire) grossierskarakteristiek. Deze functie is qua parkeerarakteristiek meer overeenkomend met de door CROW onderscheiden functie 'bedrijfsruimte personeels- en bezoekerextensief'. Als parkeerental daarvoor geeft CROW 0.5-1.0 pp/100 m² bvo, gemiddeld 0,75 pp/ 100 m² bvo. Gezien de (beperkte) publieksfunctie gaan wij in dit geval niet uit van de ondergrens van de bandbreedte, maar van de gemiddelde waarde.

Uit de analyse van de overige bedrijvigheid in het gebied bleek dat, uitgaande van de huidige branchesamenstelling, de bandbreedte van de parkeerentalen iets hoger uitkomt dan de bandbreedte die voor bedrijfsverzamelgebouwen wordt gegeven. Voor de parkeerbalans stellen wij daarom voor uit te gaan van de onderwaarde van de uit de locatiespecifieke berekening van de bandbreedte (1 pp/ 100 m² bvo), d.w.z. iets hoger dan het kengetal van een bedrijfsverzamelgebouw.

Voor de horecafunctie wordt een parkeerental van 4 pp/ 100 m² gehanteerd.

Dit leidt tot het volgende overzicht van te hanteren parkeercijfers ('parkeernormen') voor de parkeerbalans:

Bewonersparkeren:

Studio's vrije sector (<50 m ²)	0,5	parkeerplaatsen per woning
Kleine appartementen (55 m ²)	0,6	parkeerplaatsen per woning
Vrije sector appartementen en bedrijfswon.	1,0	parkeerplaatsen per woning
Appartementen sociale huur (ca 50 m ²)	0,39	parkeerplaatsen per woning
Bezoekersparkeren:	0,15	parkeerplaatsen per woning

Bedrijven

Groothandel	0,75	parkeerplaatsen per 100 m ² bvo
Overige bedrijven	1,0	parkeerplaatsen per 100 m ² bvo
Horeca	4,0	parkeerplaatsen per 100 m ² bvo

Niet iedere functie bereikt op hetzelfde moment de maximale parkeerbehoefte (bezoekersparkeren in de avond, bewonersparkeren 's nachts, bedrijven op werkdagen). Dit effect wordt verdisconteerd door het toepassen van de aanwezigheidspercentages, zoals deze door CROW worden gepubliceerd. Voor bezoekersparkeren wordt aangesloten aan het recente onderzoek over kenmerken van bezoekersparkeren (zie tabel 3), voor de bedrijfsfuncties wordt, in afwijking van de kengetallen van CROW, ook voor zaterdag een aanwezigheidspercentage aangehouden, rekening houdend met de specifieke bedrijfsinvulling op deze locatie. Een overzicht van de toegepaste aanwezigheidspercentages wordt gegeven in tabel 4:

Tabel 4: aanwezigheidspercentages

		WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
		ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
wonen	bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
	bezoekers	45%	55%	75%	75%	0%	60%	100%	70%
bedrijven	grooth.	100%	100%	5%	5%	0%	100%	0%	0%
	bedr.verz.	100%	100%	5%	5%	0%	50%	0%	0%
horeca	cafe/bar	5%	25%	90%	90%	0%	50%	100%	50%

Toepassing van de parkeernormen op het functioneel programma van het project Stephensonstraat geeft een overzicht van de toekomstig te verwachten parkeervraag. Daar staat tegenover dat door de vermindering van bedrijfsruimte ook een daling van de daarmee samenhangende parkeervraag optreedt. Tabel 5 geeft hiervan een overzicht:

Tabel 5: Parkeervraag Stephensonstraat

PARKEERVRAAG TOEKOMST		WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
	P max	ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
Grooth. gross	3.2	3.2	3.2	0.2	0.2	0.0	3.2	0.0	0.0
ov bedr	13.3	13.3	13.3	0.7	0.7	0.0	6.6	0.0	0.0
Horeca	5.6	0.3	1.4	5.0	5.0	0.0	2.8	5.6	2.8
subtotaal	bedr.	16.8	17.9	5.9	5.9	0.0	12.7	5.6	2.8
Studio's VS	10.5	5.3	5.3	9.5	8.4	10.5	6.3	8.4	7.4
Kleine app	1.8	0.9	0.9	1.6	1.4	1.8	1.1	1.4	1.3
App. middenhr	4.0	2.0	2.0	3.6	3.2	4.0	2.4	3.2	2.8
soc. huur	26.5	13.3	13.3	23.9	21.2	26.5	15.9	21.2	18.6
Wonen, bezoek	14.4	6.5	7.9	10.8	10.8	0.0	11.5	14.4	13.0
subtotaal	wonen	27.9	29.3	49.3	45.1	42.8	37.2	48.7	42.9
TOTAAL		44.6	47.2	55.2	50.9	42.8	49.9	54.3	45.7
Bestaande parkeervraag		24.9	24.9	3.2	3.0	2.0	15.2	1.9	1.7
TOENAME P-VRAAG		19.8	22.3	51.9	47.9	40.8	34.7	52.4	44.1

De grootste netto toename van de parkeervraag doet zich, begrijpelijkerwijs, voor op de momenten dat de parkeerbehoefte van de nieuwe woningen het grootst is en de parkeervraag van bedrijven -ook in de huidige situatie- kleiner.

Om de toename van de parkeerdruk op de openbare parkeergelegenheden in het gebied te ontlasten stelt Hoorne VG voor de parkeervraag van de bewoners van de vrije sector studio's en appartementen te faciliteren in de ondergrondse parkeergarage bij de naastgelegen supermarkt. In het openbaar gebied zou de toename van de parkeervraag dan op werkdagen overdag maximaal 10-15 parkeerplaatsen bedragen, op de overige momenten 25 à 40. In

een parkeeronderzoek in 2019¹³ constateerde Bono Traffics zowel 's nachts als overdag voor het gehele gebied een bezettingsgraad van 70 tot 75%; de buurt Natuurkundigenbuurt-oost als totaal (met een totale parkeercapaciteit van ruim 700 parkeerplaatsen) heeft daarmee in principe voldoende reservecapaciteit om vooralsnog deze toename van de parkeervraag op te vangen. In de loop van 2022 worden wederom parkeertellingen verricht, en komen data beschikbaar over de actuele parkeerdruk. Gezien de relatief geringe toename van de parkeerdruk als gevolg van de parkeerbalans van het project Stephensonstraat is te verwachten dat dit vooralsnog niet zal leiden tot een te hoge parkeerdruk.

Bij te verwachten toekomstige wijzigingen in de parkeer- en verkeersstructuur (inrichting openbare ruimte, parkeerregulering, herontwikkelingsprojecten) zal dan nader kunnen uitgewerkt hoe de parkeervraag van de Stephensonstraat 38-46 daarin kan worden ingepast. Het gaat daarbij om bewoners soc. huur, bezoekers van de woningen, personeel van de commerciële functies en bezoekers van de commerciële functies.

Door Hoorne Vastgoed en de gemeente Haarlem is daarover afgesproken dat voor de Stephensonstraat 38 het bezoekersparkeren en het bewonersparkeren voor de sociale huurwoningen wordt opgelost in het openbaar gebied. Daarbij zijn de in deze rapportage onderbouwde parkeernormen uitgangspunt. Daarbij wordt ook ingezet op deelauto's, dit past in de mobiliteitsvisie van het Masterplan Spoorzone.

Tussen de ontwikkelaar en de (deels bekende) exploitanten van de commerciële ruimten zal afgesproken worden dat maximaal 1 parkeerplek per vestiging ter beschikking wordt gesteld in de parkeergarage. Dit vermindert, m.n. op de werkdagen, het aantal parkeerplaatsen dat beslag legt op de openbare parkeerplaatsen.

Verder is tussen de gemeente en de ontwikkelaar overeengekomen dat bewoners zonder parkeerplek in de parkeergarage niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning in openbaar gebied; een zelfde afspraak kan ook worden gemaakt voor de commerciële ruimten.

in de parkeerbalans van het vigerende Bestemmingsplan Remise zijn voor de realisatie van blok 6 circa 34 parkeerplaatsen opgenomen in het openbaar gebied. Blok 6 zal evenwel niet worden gerealiseerd, waardoor reservecapaciteit beschikbaar komt die vooralsnog kan worden ingezet het bezoekersparkeren en bewonersparkeren voor de sociale woningen. Met de gemeente is overeengekomen dat zolang de Spoorzone niet wordt herontwikkeld en/of het omliggende openbare gebied niet wordt heringericht door de gemeente, waardoor openbare parkeerplaatsen komen te vervallen, bezoekers en bewonersparkeren voor de sociale huurwoningen in het openbaar gebied mag plaatsvinden. Bij herontwikkeling van de Spoorzone dienen de parkeervraag van bezoekers- en bewonersparkeren voor de sociale woningen van de Stephensonstraat ontwikkeling in de parkeerbalans voor de Spoorzone te worden opgenomen, op een zodanige wijze dat deze niet meer in het openbaar gebied worden geprojecteerd. Vervolgens dient die parkeeroplossing binnen 7 jaar na onherroepelijke vaststelling van de omgevingsvergunning voor de Spoorzone gerealiseerd te zijn¹⁴.

¹³ Parkeeronderzoek de Remise Haarlem, BONO Traffics BV, 2019

¹⁴ Notitie: Afwijken parkeerbeleid herontwikkeling Stephensonstraat 38, REO/PB 13 juni 2022.

Grosso modo valt een onderscheid te maken in kortparkeerders (bezoekers van woningen en commerciële functies), langparkeerders (personeel van de commerciële functies) en bewonersparkeren. Te overwegen valt om voor kortparkeerders er van uit te gaan dat deze gebruik kunnen maken van de openbare parkeergelegenheden (parkeergarage/ parkeerdek) tegen normaal tarief, en voor langparkeerders en bewoners sociale huurwoningen abonnementen in parkeergarage/ parkeerdek aan te bieden tegen passende tarieven.

Deelmobiliteit

Een van de mogelijkheden om de parkeervraag te reduceren is de inzet van deelauto's. Uit onderzoek blijkt dat autodelers ruim 30 procent minder auto's bezitten dan voordat ze met autodelen begonnen. Vooral mensen die 'klassiek' zijn gaan autodelen, deden vaak een auto weg¹⁵.

Onderzoek geeft aan dat het aantal particuliere auto's (=parkeerplaatsen in de woonomgeving) dat wordt vervangen door één deelauto minimaal 4 bedraagt, en kan oplopen tot (meer dan) het dubbele.

De gebruikelijke rekeneenheid is daarom dat 1 deelautoplaats 4 reguliere parkeerplaatsen vervangt. Dit betekent dus netto een reductie van 3 parkeerplaatsen per deelautoplaats: voor elke aangelegde (en gebruikte) deelautoplaats vermindert de aan te leggen reguliere parkeercapaciteit met 4 parkeerplaatsen.

Gezien de locatie van het project Stephensonstraat, en ook gezien de resultaten van de eerder aangehaald studie van Kansen en Van Wee (zie voetnoot 7), waaruit blijkt dat de deelauto, ook door jong-volwassenen, nog maar beperkt wordt gezien als een volwaardig alternatief voor de auto, zal de deelauto hier niet kunnen worden geïntroduceerd als volledige vervanging voor eigen autobezit. Wel zijn er zeker kansen om een aantal deelauto-projecten te faciliteren om daarmee de parkeervraag te verminderen. In tabel 6 wordt inzichtelijk gemaakt wat het effect op de parkeervraag is wanneer 4 deelauto's kunnen worden ingezet.

¹⁵ Bron: Dashboard deelmobiliteit, CROW

Tabel 6: effect deelauto's op parkeervraag

EFFECT DEELAUTO's	WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
	ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
Toename parkeervraag zonder deelauto's	19.8	22.3	51.9	47.9	40.8	34.7	52.4	44.1
EFFECT 4 DEELAUTO's								
4 parkeerplaatsen voor deelauto (gereserveerd)	4	4	4	4	4	4	4	4
Reductie parkeervraag	8.0	8.0	14.4	12.8	16.0	9.6	12.8	11.2
Toename parkeervraag per saldo	15.8	18.3	41.6	39.1	28.8	29.1	43.6	36.9

4.2 Fietsparkeren

Om de mobiliteitsdoelstelling voor de Spoorzone gestalte te geven dient ingezet te worden op goede fietsvoorzieningen, niet alleen in infrastructuur, maar ook in fietsparkeervoorzieningen.

Er zal moeten worden voorzien in voldoende parkeervoorzieningen voor fietsen, goed geoutilleerd en goed bereikbaar. Onderzoek toont aan dat een goed bereikbare fietsenstalling het gebruik van de fiets als vervoermiddel stimuleert. In het ontwerp zal rekening moeten worden gehouden aan de grote vormenvariëteit in fietsen die gebruik maken van een fietsenstalling. Zo is te verwachten dat ca 5% van de stalling gebruikt zal worden door bakfietsen of andere voertuigen (bijvoorbeeld brom- en snorfietsen) met sterk afwijkende maten, en dat daarnaast ca 15% van de plaatsen geschikt zal moeten zijn voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen. Ook zou in de fietsenstalling plaats kunnen worden ingeruimd voor andere vormen van (deel-)mobiliteit, zoals bijvoorbeeld e-scooters.

Relevante fietsparkeernormen zijn in dit verband:

Woningen tot dan 75 m ²	3 pp/woning voor bewoners
Wonen, bezoekers	0,5 pp/ woning
Bedrijven (groothandel en overige)	3,5 pp/100 m ² voor personeel
Bedrijven bezoek (beperkt)	ca 1 pp/100 m ² voor bezoekers
Horeca	4 pp/100 m ² voor personeel
Horeca	16 pp/100 m ² voor bezoekers

Hieruit volgt de volgende behoefte aan parkeervoorzieningen voor fietsen (tabel 7):

Tabel 7: Parkeervraag voor fietsvoorzieningen

	Aantal/ bvo	Bewoners/ personeel	bezoekers
woningen	96	288	48
bedrijven	1755 m ²	62	18
horeca	140 m ²	6	21
TOTAAL		356	87

De te realiseren fietsenstalling zal in ieder geval moeten zijn ingericht op het parkeren van de fietsen van de bewoners, en zo mogelijk ook van de fietsen van het personeel van bedrijven en horeca.

De bezoekers van het project, zowel van de woningen als van bedrijven en horeca, zullen hun fiets naar verwachting in openbaar toegankelijke fietsparkeervoorzieningen willen parkeren. Hiervoor kunnen in het openbaar gebied voorzieningen worden getroffen, of wellicht kan dit worden gecombineerd met fietsparkeermogelijkheden bij de supermarkt. Om een indruk te krijgen van de aantallen geparkeerde fietsen van de bezoekers is, met behulp van de aanwezigheidspercentages (tabel 4) hiervan een raming gemaakt, zie tabel 8.

Tabel 8: parkeerbalans fiets (bezoekers)

PARKEERBALANS		WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
FIETS bez	P max	ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
wonen	48	21.6	26.4	36.0	36.0	0.0	38.4	48.0	43.2
bedrijven	18	18.0	18.0	0.9	0.9	0.0	9.0	0.0	0.0
horeca	21	1.1	5.3	18.9	18.9	0.0	10.5	21.0	10.5
TOTAAL		39.6	44.4	36.9	36.9	0.0	47.4	48.0	43.2

Het aantal geparkeerde fietsen van bezoekers bedraagt aldus, afhankelijk van het moment, in de orde van grootte van ca 35 tot ruim 45.

5. Verkeersgeneratie

Voor een raming van de door de ontwikkeling opgeroepen verkeersgeneratie wordt gebruik gemaakt van de kengetallen van CROW. Bij het ontwikkelen van de parkeernormen heeft de gemeente ingezet op de ondergrens van de bandbreedte voor parkeerkentallen van CROW als basis voor de parkeernormen. Dat is, gelet op de data van autobezit, een te verdedigen insteek.

Voor de verkeersgeneratie is door ons gerekend met het gemiddelde van de bandbreedte van de kengetallen van CROW voor verkeersgeneratie. Als locatiekenmerken is wederom uitgegaan van sterk stedelijk/ schil-overgangszone. De functieprofielen zijn dezelfde als beschreven bij de bepaling van de parkeerkentallen. Alleen voor de categorie overige bedrijvigheid is nu gekozen voor de data voor bedrijfsverzamelgebouw (de toegespitste raming week slechts weinig af van de parkeerkentallen voor een bedrijfsverzamelgebouw, om praktische redenen is daarom nu gebruik gemaakt van de CROW-kentallen voor verkeersgeneratie voor bedrijfsverzamelgebouw).

Alle woningen vallen in de CROW-categorie 'Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)'. Om enig onderscheid te maken tussen de grotere en kleinere appartementen is voor de categorie vrije sector appartementen de bovengrens van de bandbreedte aangehouden, voor de overige woningen de gemiddelde waarde.

Tabel 9 geeft een overzicht van de bandbreedtes, en de gemiddelde waarde die is gebruikt als rekenwaarde.

Tabel 9: kengetallen verkeersgeneratie

	bandbreedte	rekenwaarde	per
groothandel grossier	3.2-4.9	4.05	100 m ²
overige bedrijven	4-5.7	4.85	100 m ²
horeca	*16	10	100 m ²
vrije sector en bedr.won.	1.8-2.6	2.6	won
app. klein	1.8-2.6	2.2	won
studio	1.8-2.6	2.2	won
appartementen soc. huur	1.8-2.6	2.2	won

Op deze wijze is de volgende raming van de verkeersgeneratie van het project Stephensonstraat op te stellen. Hierbij is de verkeersgeneratie berekend voor zowel de huidige, als de toekomstige situatie. Zie tabel 10:

¹⁶ Van deze functie geeft CROW geen kengetallen voor verkeersgeneratie. Er van uitgaande dat de circulatiefactor (het aantal keren dat een parkeerplaats per dag wordt gebruikt) 3 bedraagt, en er ook enkele bevoorradingsplaatsvinden wordt de verkeersgeneratie (voor gemotoriseerd verkeer) geschat op 9 verkeersbewegingen per 100 m².

Tabel 10: Verkeersgeneratie project Stephensonstraat (gem. weekdag)

	huidig	toekomstig
groothandel grossier	20.25	17.42
overige bedrijven	97	64.26
horeca		14
vrije sector en bedr.won.	5.2	10.4
kleine app.		6.6
studio		46.2
appartementen soc. huur		149.6
TOTAAL	125	310

Door het bouwplan neemt de gemiddelde weekdagintensiteit toe met 185 mvt/etm.

De CROW-kengetallen verkeersgeneratie geven de verwachte waarde voor een gemiddelde weekdag. Om daaruit het beeld van een gemiddelde werkdag te vinden is voor woningen een vermenigvuldigingsfactor van 1,11 toe te passen, voor bedrijven is dat 1,33. Daaruit kan vervolgens ook de waarde voor een gemiddelde weekenddag worden herleid.

Dat leidt tot het volgende overzicht (tabel 11):

Tabel 11: Toename verkeersgeneratie naar dag

	gemiddelde weekdag	gemiddelde werkdag	gemiddelde weekenddag
groothandel grossier	-2.8	-3.8	-0.5
overige bedrijven	-32.7	-43.5	-5.7
horeca	14	14	14
vrije sector en bedr.won.	5.2	5.8	3.8
kleine app.	6.6	7.3	4.8
studio	46.2	51.3	33.5
appartementen soc. huur	149.6	166.1	108.5
TOTAAL	185	195	160

Voor de gemiddelde weekdag (maandag t/m zondag) is een toename van de verkeersgeneratie van 185 mvt/etm te verwachten. Voor de gemiddelde werkdag (ma t/m vr) is dat dan 195 mvt/etm en voor de daaruit af te leiden gemiddelde weekenddag 160 mvt/etm.

Het merendeel van deze verkeersstromen (aankomend en vertrekken) zal naar verwachting wijk-extern zijn en gebruik maken van het noordelijk deel van de Stephensonstraat (richting Pijlsaan).

Bijlage 11 Quicksan trillingshinder



Quicksan trillingen spoor

**Bestemmingsplan Stephensonstraat 38-46 te
Haarlem**

projectnummer 476213
revisie 00
7 juli 2022

Quickscan trillingen spoor

Bestemmingsplan Stephensonstraat 38-46 te Haarlem

projectnummer 476213

revisie 00
7 juli 2022

Auteurs

Jelco Hamstra
Vincent Huizer

Opdrachtgever

Horne Vastgoed B.V.
Loet 2
1911 BR Uitgeest

Gecontroleerd:

Vincent Huizer

datum
7 juli 2022

beschrijving

vrijgave
I. Duursma



Inhoudsopgave

		Blz.
1	Inleiding	1
1.1	Situatie	1
1.2	Leeswijzer	2
2	Toetsingskader	3
3	Prognose van trillingen	5
4	Resultaten	6
5	Conclusies en aanbevelingen	7
Bijlagen		

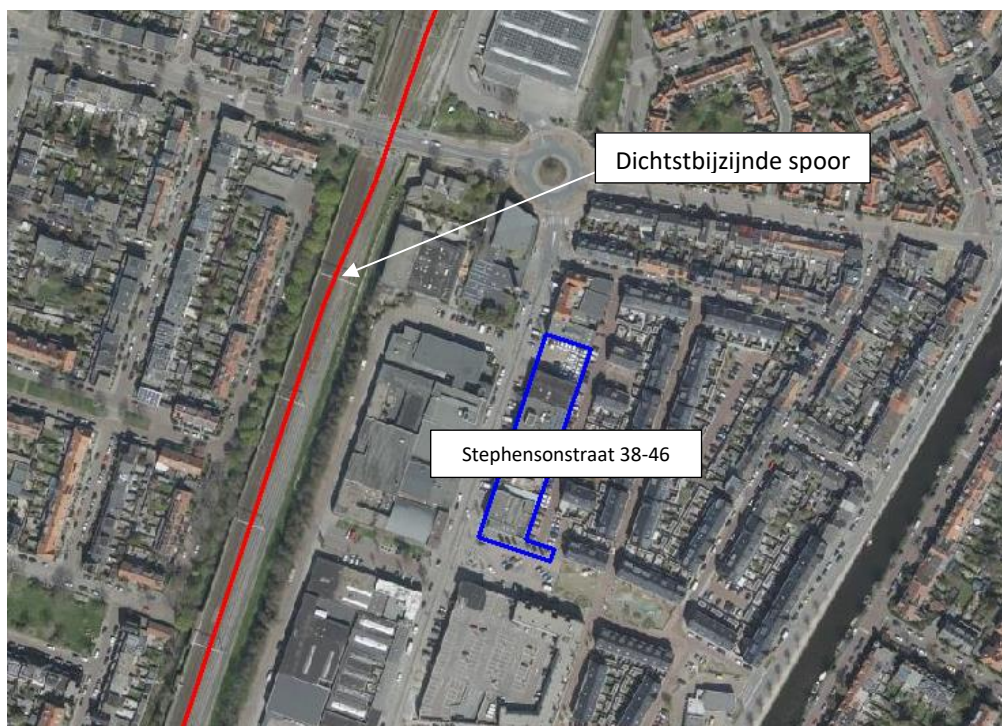
1 Inleiding

Hoorne Vastgoed B.V. is voornemens het “Stephensonstraat 38-46” terrein te herontwikkelen tot nieuwbouw bestaande uit gestapelde woningbouw. Voor deze ontwikkeling is het opstellen van een bestemmingsplan nodig, omdat de herontwikkeling niet mogelijk is binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan. In verband met de bestemmingsplanprocedure is een quickscan trillingen uitgevoerd naar de te verwachten trillingen vanwege treinverkeer op het nabijgelegen spoor.

Doel van het onderzoek is vaststellen in hoeverre een verhoogde kans op trillingshinder in de beoogde woningen, vanwege de vervoersbewegingen over het nabijgelegen spoor, in voldoende mate is uit te sluiten. Als de resultaten van de quickscan hiervoor aanleiding geven (trillingshinder niet zondermeer uit te sluiten) dan doen we aanbevelingen voor oplossingsrichtingen en/of vervolgstappen.

1.1 Situatie

De locatie van het woningbouwplan en de spoorlijn is in onderstaande afbeelding 1 weergegeven. Het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan maakt de bouw van woningen tot een hoogte van 3 tot 5 bouwlagen mogelijk (13 meter). De kleinste afstand tussen het buitenste doorgaande spoor en de plangebied bedraagt circa 110 meter. Er liggen twee sporen dichterbij het plangebied, maar deze lopen dood. Hier rijden dus geen treinen (op hoge snelheid) langs en wordt daarom, voor de quickscan trillingen, niet gezien als dichtstbijzijnde spoor.



Afbeelding 1: locatie plangebied Stephensonstraat 38-46 met in het rood het dichtstbijzijnde spoor. In geel is het bouwplan weergegeven en in het blauw is het bouwvlak weergegeven.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de gehanteerde richtlijnen voor trillingen besproken, in hoofdstuk 3 de uitgangspunten voor deze indicatieve berekening. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 een samenvatting gegevens van de resultaten door middel van een contour. Afgesloten worden er met een conclusie en aanbevelingen.

2 Toetsingskader

Voor trillingen geldt geen wetgeving. Wel is in mei 2019 door het ministerie van I&W de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen gepubliceerd. Deze handreiking bevat handvaten voor de beoordeling van mogelijke trillingseffecten op plannen in de omgeving van het spoor. In de basis hanteert de Handreiking de toetsingscriteria die voorheen ook werden toegepast, te weten de beoordelingscriteria zoals opgenomen in de publicatie van de Stichting Bouw Research: Trillingsrichtlijn SBR. Voor de beoordeling van de in dit onderzoek geprognoseerde trillingsniveaus zijn derhalve de toetsingscriteria uit de SBR Trillingsrichtlijn gehanteerd. Er is hiertoe gebruik gemaakt van de in 2002 door de Stichting Bouwresearch (SBR) gepubliceerde richtlijn deel B. Dit deel gaat over het meten en beoordelen van trillingen met het oog op mogelijke Hinder voor Personen.

Onder hinder voor mensen in gebouwen wordt in deze richtlijn verstaan:

- Waarneming van trillingen waardoor verstoring kan optreden van activiteiten of processen die rust en/of concentratie behoeven;
- Waarneming van trillingen met een zodanige sterkte dat bepaalde activiteiten fysiek worden belemmerd of verstoord.

In genoemde richtlijn zijn streefwaarden gedefinieerd voor het $V_{\text{eff,max}}$ (de hoogst optredende trillingssterkte) en het V_{per} (tijdsgemiddelde trillingsniveau).

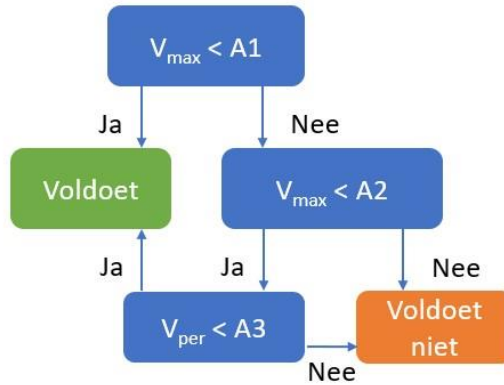
De streefwaarden hangen af van de aard van de trillingen en van het feit of sprake is van een 'bestaande' of 'nieuwe situatie' en gelden voor het trillingsniveau op de vloer van de woning. De door de passage van de treinen veroorzaakte trillingen vallen onder de noemer van 'herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd (weg- en railverkeer)' zoals beschreven in paragraaf 10.5.3 van de SBR-richtlijn. De SBR-richtlijn maakt vervolgens onderscheid tussen een 'bestaande' en een 'nieuwe situatie'. De streefwaarden voor een 'nieuwe situatie' zijn lager dan de streefwaarden voor een 'bestaande situatie'.

Wat exact onder een 'bestaande situatie' dan wel een 'nieuwe situatie' valt wordt in de SBR-richtlijn niet verder omkaderd. In onderstaande tabel 1 zijn de streefwaarden voor een 'nieuwe situatie' (hier van toepassing voor de nieuw te bouwen woningen) weergegeven.

Tabel 1: streefwaarden voor herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd voor nieuwe situaties.

Gebouwfunctie	dag en avond			nacht		
	$A_1 (V_{\text{max}})$	$A_2 (V_{\text{max}})$	$A_3 (V_{\text{per}})$	$A_1 (V_{\text{max}})$	$A_2 (V_{\text{max}})$	$A_3 (V_{\text{per}})$
wonen	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05

De procedure voor de beoordeling van V_{\max} en V_{per} is in het onderstaande stroomschema aangegeven.



Afbeelding 2: stroomschema trillingen

Er wordt voldaan aan de streefwaarde als:

- De waarde van de maximale trillingssterkte in een ruimte (v_{\max}) kleiner is dan A_1 , of als
- De waarde van de maximale trillingssterkte van een ruimte (v_{\max}) kleiner is dan A_2 waarbij de trillingssterkte over de beoordelingsperiode voor deze ruimte (V_{per}) kleiner is dan A_3 .

3 Prognose van trillingen

Om een indruk te verkrijgen van de verwachte trillingsniveaus in het plangebied hebben we indicatieve berekeningen uitgevoerd met de Software Geomilieu, module trillingen. De berekeningen zijn gebaseerd op de empirische formule van Barkan:

$$V(x) = V(x_0) * \left(\frac{x_0}{x}\right)^n * e^{-a(x-x_0)}$$

Voor de berekeningen is uitgegaan van passages van goederentreinen en zware locomotieven op het spoor. Hierin zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Als eerste maat voor de trillingseffecten is in deze quickscan vooralsnog alleen het $V_{\text{eff, max}}$ in beeld gebracht;
- Standaard geometrische uitbreidingsfactor van 0,5 (default waarde);
- Aanname van de bodemdemping op basis van een zandachtig profiel, gebaseerd op de database Geomilieu module trillingen;
- Uitgangspunt voor de berekeningen is dat er zowel in de dag-,avond- en nachtperiode sprake is van zwaar (goederen)verkeer over het spoor. E.e.a. afgeleid van het Geluidregister Spoor;
- Bouwwijze met beton/betonvloeren, overeenkomstig CUR 166 is hiervoor rekening gehouden met een overdrachtsfactor van 0,7 van ondergrond naar fundering en een dynamische vergrotingsfactor van 1,8;
- Trillingssterkte passage goederen treinen: 0,166 mm/s op 55 meter afstand op maaiveld, gebaseerd op de resultaten van de in de buurt van de beoogde locatie uitgevoerde trillingsmetingen (Trillingsonderzoek Gonnetstraat Haarlem, onderzoek en advies trillingshinder vanwege railverkeer, M+P, 17 December 2018).

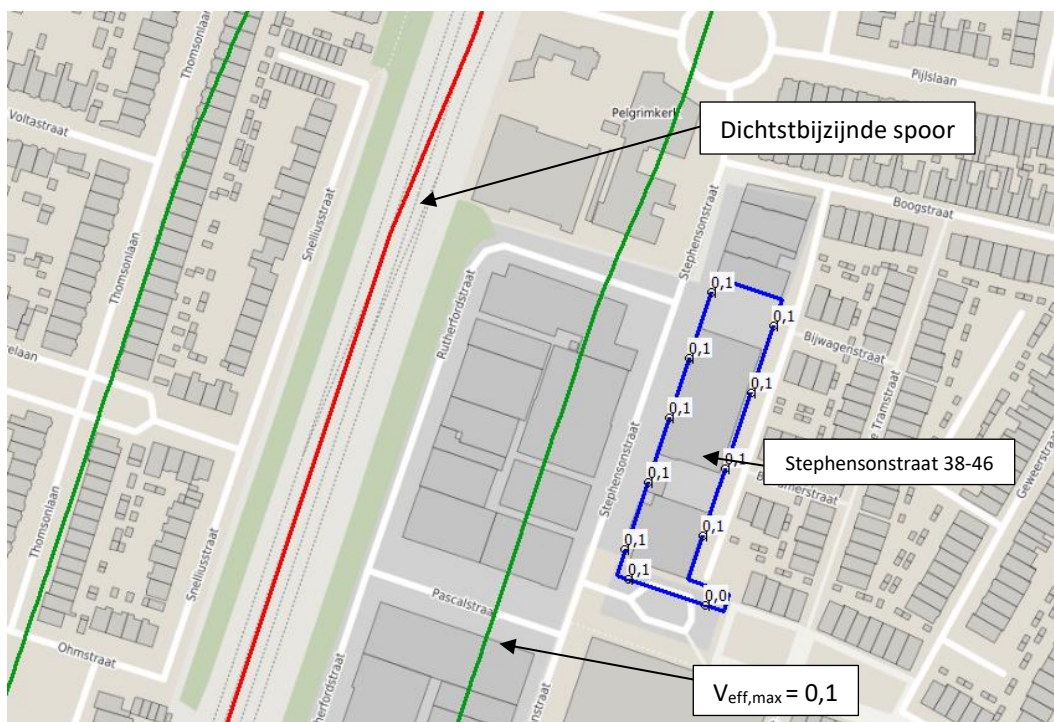
Alle invoergegevens zijn weergegeven in bijlage 1.

Met de aldus uitgevoerde berekeningen is het $V_{\text{eff, max}}$ indicatief bepaald in de vorm van contouren (trillingen in de ondergrond, geen rekening gehouden met overdrachtsfactoren naar fundering/vloer) en ter hoogte van een aantal rekenpunten op de beoogde woningen, waarbij wel (indicatief) rekening is gehouden met de overdrachtsfactor van ondergrond naar fundering en versterking van fundering naar vloer.

4 Resultaten

Het indicatief berekende $V_{\text{eff,max}}$ is in onderstaande afbeelding 3 weergegeven. In rood is de ingevoerde spoorbaan weergegeven die het dichtste bij het plangebied ligt. Het plangebied is in blauwe omlijning weergegeven.

Goederentreinen rijden over dit spoor in zowel de dag-, avond- als nachtperiode. De groene lijn de streefwaarde A1 (0,1). Deze geldt voor zowel de dag/avond periode als de nachtperiode.



Afbeelding 3: Indicatief berekende contouren trillingsniveau $V_{\text{eff,max}}$ inclusief overdrachtsfactor en dynamische vergrotingsfactor.

In de contouren is geen rekening gehouden met de overdrachtsfactor van ondergrond naar fundering en een dynamische vergrotingsfactor voor betonnen vloeren.

Daarom is in de bovenstaande afbeelding met behulp van individuele toetspunten op de randen van de bouwvlakken een indicatie gegeven van de mogelijke effecten indien hiermee wel rekening gehouden wordt. Een overzicht van de berekeningsresultaten ($V_{\text{eff,max}}$) is weergegeven in bijlage 2 van het rapport.

Uit de resultaten volgt dat het trillingsniveau $V_{\text{eff,max}}$ op geprojecteerde woningen naar verwachting lager is dan de streefwaarde A1 voor nieuwe situaties (0,1 mm/s). Hieruit kan geconcludeerd worden dat er hoogstwaarschijnlijk wordt voldaan aan de SBR-richtlijn deel B voor trillingen. Het is daarmee voldoende aannemelijk dat trillingshinder vanwege het spoor op geprojecteerde woningen, in voldoende mate is uit te sluiten.

5 Conclusies en aanbevelingen

Hoorne Vastgoed B.V. is voornemens het “Stephensonstraat 38-46” terrein te herontwikkelen tot nieuwbouw bestaande uit gestapelde woningbouw. Gezien de ligging nabij het trein- en metrospoor is in het kader van de bestemmingsplanprocedure een quickscan trillingen uitgevoerd naar de te verwachten trillingen van het treinverkeer. Doel van het onderzoek is vaststellen in hoeverre een verhoogde kans op trillingshinder in de beoogde woningen, vanwege de vervoersbewegingen over het nabijgelegen spoor, in voldoende mate is uit te sluiten.

Binnen het plangebied worden appartementen geprojecteerd met 3 tot 5 woonlagen. De kleinste afstand tussen het buitenste spoor en het bouwvlak bedraagt circa 110 meter.

Uit de resultaten van de uitgevoerde quickscan volgt dat het trillingsniveau $V_{\text{eff,max}}$ op geprojecteerde woningen naar verwachting lager is dan de streefwaarde A1 voor nieuwe situaties (0,1 mm/s). Hieruit kan geconcludeerd worden dat er hoogstwaarschijnlijk wordt voldaan aan de SBR-richtlijn deel B voor trillingen. Het is daarmee voldoende aannemelijk dat trillingshinder vanwege het spoor en metro op geprojecteerde woningen, in voldoende mate is uit te sluiten.

Bijlagen

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Veff,max: M+P Gonnetstraat 17-12-2018

Model eigenschap

Omschrijving	Veff,max: M+P Gonnetstraat 17-12-2018
Verantwoordelijke	d18351
Rekenmethode	#2 Algemeen Trillingen
Aangemaakt door	d18351 op 24-5-2022
Laatst ingezien door	d18351 op 3-6-2022
Model aangemaakt met	Geomilieu V2022.1 rev 1
α [1/m]	0,000 / 0,000 / 0,010 / 0,010 / 0,020 / 0,040 / 0,080 / 0,160 / 0,320
Type trillingen	Continu of herhaald voorkomende trillingen over korte periode
Aantal dagen	1
Standaard factor Lv: max naar Lv: top	5,00 dB / 1,78

Antea Group - Quickscan Trillingen
Quickscan trillingen spoor bp Stephensonstraat 38-46 Haarlem

Bijlage 1 - Invoergegevens model
Spoorlijn

Model: 20220706 Spoortrillingen Veff,max
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Algemeen - Trillingen

Naam	Omschr.	Meetafst.	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	T	LvM_dB 1	LvM_dB 2	LvM_dB 4	LvM_dB 8	LvM_dB 16	LvM_dB 31	LvM_dB 63	LvM_dB 125	LvM_dB 250	LvM_mm/s 1
001	spoor	55,00	1	1	1	30	--	86,28	96,26	102,26	95,25	92,26	87,23	84,24	84,24	--

Antea Group - Quicksan Trillingen
Quicksan trillingen spoor bp Stephensonstraat 38-46 Haarlem

Bijlage 1 - Invoergegevens model
Spoorlijn

Model: 20220706 Spoortrillingen Veff,max
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Algemeen - Trillingen

Naam	LvM_mm/s 2	LvM_mm/s 4	LvM_mm/s 8	LvM_mm/s 16	LvM_mm/s 31	LvM_mm/s 63	LvM_mm/s 125	LvM_mm/s 250	LvT_dB 1	LvT_dB 2	LvT_dB 4	LvT_dB 8	LvT_dB 16	LvT_dB 31
001	0,0206	0,0650	0,1297	0,0579	0,0410	0,0230	0,0163	0,0163	--	--	--	--	--	--

Antea Group - Quickscan Trillingen
Quickscan trillingen spoor bp Stephensonstraat 38-46 Haarlem

Bijlage 1 - Invoergegevens model
Spoorlijn

Model: 20220706 Spoortrillingen Veff,max
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Algemeen - Trillingen

Naam	LvT_dB 63	LvT_dB 125	LvT_dB 250	LvT_mm/s 1	LvT_mm/s 2	LvT_mm/s 4	LvT_mm/s 8	LvT_mm/s 16	LvT_mm/s 31	LvT_mm/s 63	LvT_mm/s 125	LvT_mm/s 250	n 1	n 2	n 4
001	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0,500	0,500	0,500

Antea Group - Quickscan Trillingen
Quickscan trillingen spoor bp Stephensonstraat 38-46 Haarlem

Bijlage 1 - Invoergegevens model
Spoorlijn

Model: 20220706 Spoortrillingen Veff,max
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Algemeen - Trillingen

Naam	n 8	n 16	n 31	n 63	n 125	n 250
001	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500

Antea Group - Quicksan Trillingen
 Quicksan trillingen spoor bp Stephensonstraat 38-46 Haarlem

Bijlage 1 - Invoergegevens model
 Toetspunten

Model: 20220706 Spoortrillingen Veff,max
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Algemeen - Trillingen

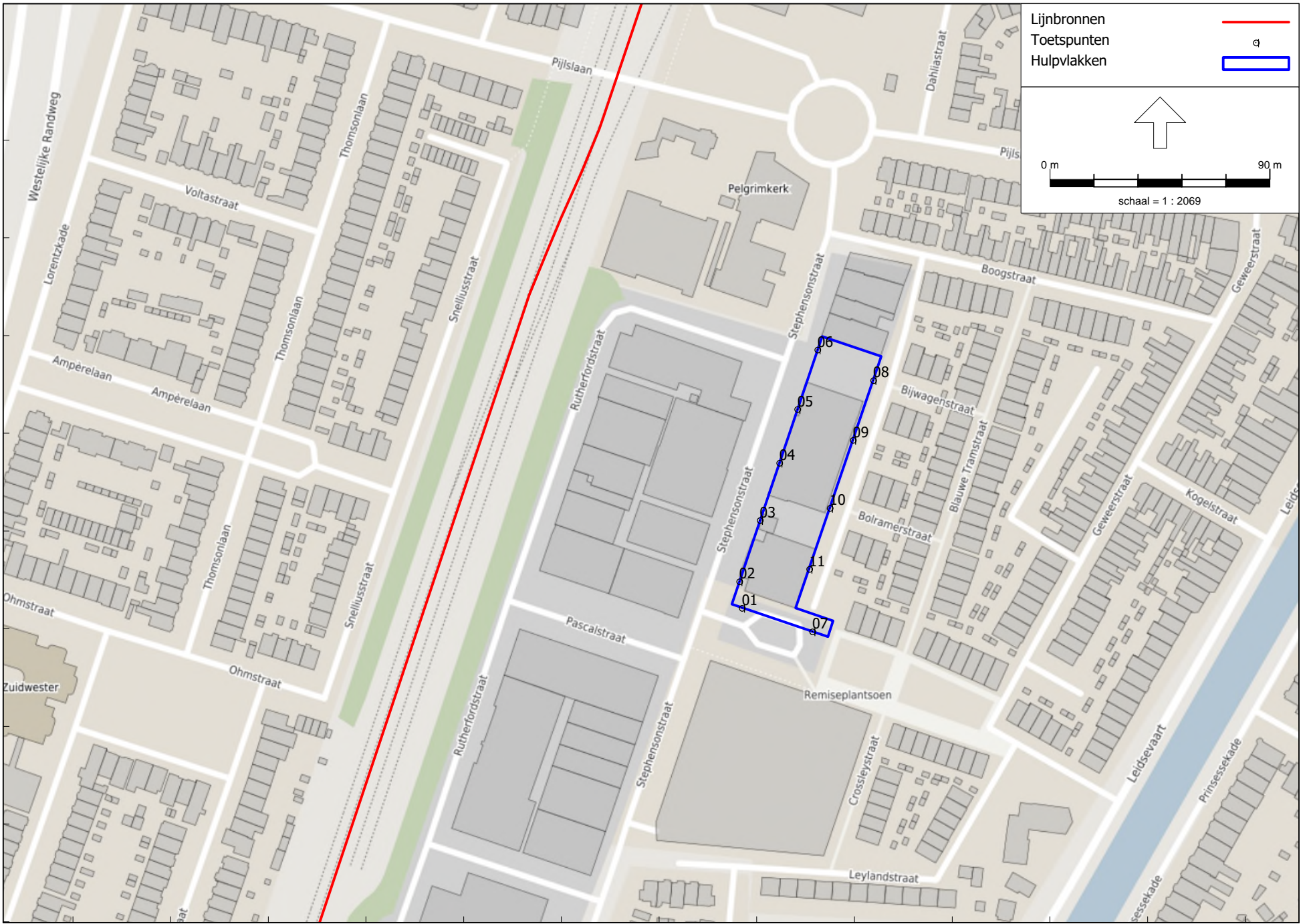
Naam	Omschr.	Bouw	Functie	CHgeb. 1	CHgeb. 2	CHgeb. 4	CHgeb. 8	CHgeb. 16	CHgeb. 31	CHgeb. 63	CHgeb. 125	CHgeb. 250	CHfnd 1	CHfnd 2	CHfnd 4	CHfnd 8	CHfnd 16
01		Categorie 2	Wonen	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
02		Categorie 2	Wonen	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
03		Categorie 2	Wonen	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
04		Categorie 2	Wonen	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
05		Categorie 2	Wonen	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
06		Categorie 2	Wonen	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
07		Categorie 2	Wonen	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
08		Categorie 2	Wonen	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
09		Categorie 2	Wonen	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
10		Categorie 2	Wonen	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
11		Categorie 2	Wonen	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70

Antea Group - Quickscan Trillingen
Quickscan trillingen spoor bp Stephensonstraat 38-46 Haarlem

Bijlage 1 - Invoergegevens model
Toetspunten

Model: 20220706 Spoortrillingen Veff,max
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Algemeen - Trillingen

Naam	CHfnd 31	CHfnd 63	CHfnd 125	CHfnd 250
01	0,70	0,70	0,70	0,70
02	0,70	0,70	0,70	0,70
03	0,70	0,70	0,70	0,70
04	0,70	0,70	0,70	0,70
05	0,70	0,70	0,70	0,70
06	0,70	0,70	0,70	0,70
07	0,70	0,70	0,70	0,70
08	0,70	0,70	0,70	0,70
09	0,70	0,70	0,70	0,70
10	0,70	0,70	0,70	0,70
11	0,70	0,70	0,70	0,70



Rapport: Resultatentabel[mm/s]
Model: 20220706 Spoortrillingen Veff,max
Resultatentabel totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam	Omschrijving	Gebruiksfunctie	Bovenbouw	Vmax
01		Categorie 2	Wonen	0,1
02		Categorie 2	Wonen	0,1
03		Categorie 2	Wonen	0,1
04		Categorie 2	Wonen	0,1
05		Categorie 2	Wonen	0,1
06		Categorie 2	Wonen	0,1
07		Categorie 2	Wonen	0,0
08		Categorie 2	Wonen	0,1
09		Categorie 2	Wonen	0,1
10		Categorie 2	Wonen	0,1
11		Categorie 2	Wonen	0,1

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE
T. 06-20495115

www.anteagroup.nl

Copyright © 2022

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Bijlage 12 Watertoets



Watertoets

Stephensonstraat 38-46 te Haarlem

projectnummer 0476213.100
definitief revisie 1.1
13 juli 2022

Watertoets

Stephensonstraat 38-46 te Haarlem

projectnummer 0476213.100

definitief revisie 1.1
13 juli 2022

Auteur

E. Stefania Valenzuela Velazquez

Opdrachtgever

Horne Vastgoed B.V.
Loet 2
1911 BR UITGEEST

Gecontroleerd:

Alfred Schuphof

datum
13 juli 2022

beschrijving
definitief

vrijgave

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Doel	1
1.2	Leeswijzer	2
2	Huidige situatie	3
2.1	Ligging	3
2.2	Maaiveldhoogte	3
2.3	Bodemopbouw	4
2.4	Grondwater	5
2.5	Oppervlaktewater	5
2.6	Rioolstelsel	6
2.7	Wateroverlast	7
2.8	Waterkering	7
3	Waterwetgeving- en beleid	8
3.1	Rijksoverheid	8
3.2	Provinciaal beleid	9
3.3	Hoogheemraadschap van Rijnland	9
3.4	Gemeentelijk beleid	10
3.5	Randvoorwaarde en uitgangspunten	11
4	Voorgenomen ontwikkeling	12
4.1	Voorgenomen ontwikkeling	12
4.2	Verhard oppervlak	12
4.3	Watersysteem	13
4.3.1	Oppervlaktewater	13
4.3.2	Grondwater	13
4.4	Vuil- en hemelwater	15
4.5	Waterkwaliteit	16
4.6	Waterkering	16

Bijlage 1 Waterparagraaf

1 Inleiding

Hoorne Vastgoed B.V. is voornemens om de bestaande bebouwing op haar perceel aan de Stephensonstraat 38-46 te Haarlem te slopen en de locatie te herontwikkelen. In Tabel 1-1 zijn de kadastrale aanduidingen van de onderzoeklocatie samengevat. In figuur 1-1 is de locatie van de Stephensonstraat 38-46 ten opzichte omgeving weergegeven.

Tabel 1-1. Aanduiding plangebied (bron: kadaster.nl, bewerking: Antea Group)

Perceel	Gemeente	Sectie	Nummer	Oppervlakte (m2)
1	Haarlem	S	1959	1.432
2	Haarlem	S	1944	702
3	Haarlem	S	1928	638



Figuur 1-1 Aanduiding plangebied (bron: Kadastralekaart.nl, bewerking: Antea Group)

Het plangebied valt onder het bestemmingsplan Pijlslaan e.o., onherroepelijk vastgesteld door de gemeente Haarlem op 29 oktober 2015. Binnen de kaders van dit bestemmingsplan is de beoogde ontwikkeling niet mogelijk, daarom zal er een nieuw (postzegel)bestemmingsplan moeten worden opgesteld die de beoogde ontwikkeling wel mogelijk maakt. Om deze reden wordt een bestemmingsplanwijziging doorgevoerd. Onderdeel van het opstellen van een nieuw bestemmingsplan is het doorlopen van de verplichte watertoetsprocedure.

1.1 Doel

Om de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied mogelijk te maken is een ruimtelijke procedure, in dit geval een bestemmingsplan, vereist. Hiervoor dient onder andere het proces van de watertoets doorlopen te worden. De watertoets is een procesinstrument met als doel er voor te zorgen dat er bij ruimtelijke plannen aandacht is voor de kwaliteit én kwantiteit van water. Dit vraagt dus om afstemming tussen initiatiefnemer en het bevoegd gezag omtrent de waterhuishoudkundige aspecten in een zo vroeg mogelijk stadium. In dit geval betreft dit Hoogheemraadschap van Rijnland en gemeente Haarlem.

In voorliggend rapport worden de randvoorwaarden voor waterhuishoudkundige aspecten beschreven voor de voorgenomen ontwikkeling. Het rapport kan als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing worden gevoegd. Een samenvatting van dit rapport in de vorm van een korte waterparagraaf is als bijlage 1 aan dit rapport toegevoegd.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het plangebied beschreven, met hierin opgenomen de ligging, (geo)hydrologische bevindingen en aandachtsgebieden in het watersysteem. Vervolgens is in hoofdstuk 3 ingegaan op het relevante waterbeleid. De randvoorwaarden van het waterschap en de gemeente worden ook in hoofdstuk 3 uiteengezet. Daarna is in hoofdstuk 4 te vinden wat de voorgenomen ontwikkelingen zijn voor het plangebied alsmede de gevolgen voor de wateraspecten bij het op te stellen stedenbouwkundige ontwerp. Ten slotte zijn in de bijlagen de waterparagraaf en uitwerking van oppervlaktes van de verhardingen te vinden.

2 Huidige situatie

2.1 Ligging

Het Stephensonstraat 38-46 ligt in sterk stedelijk gebied ten Zuidwesten van de binnenstad van Haarlem. Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de Stephensonstraat, aan de noordzijde door v.d. Bos Accu's en aan de oostzijde grenst het plangebied aan de Haltestraat. Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan de parkeerplaats die naast de Vomar supermarkt ligt.

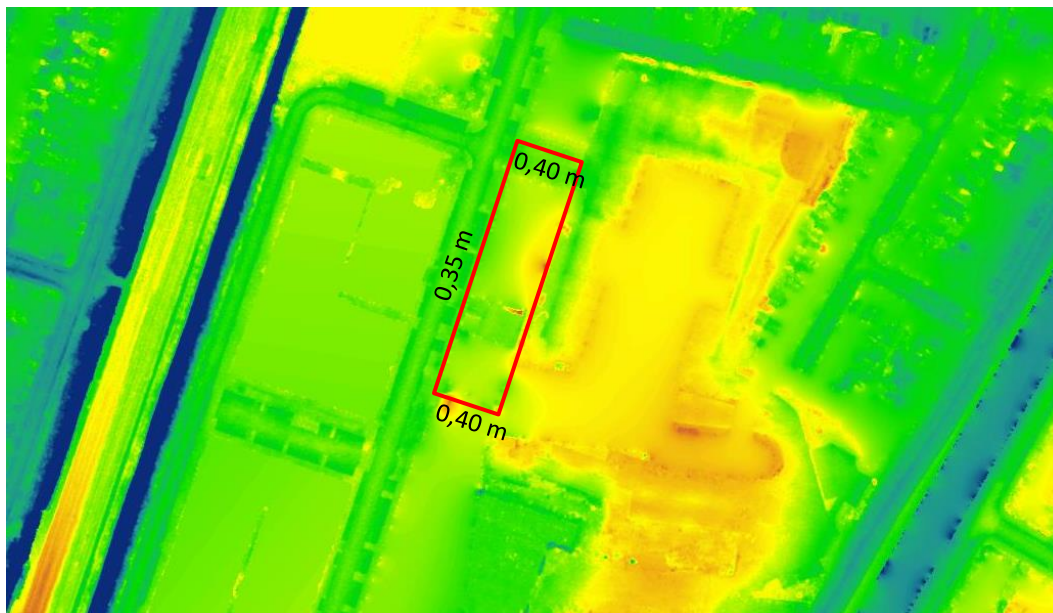
In figuur 2-1 is de locatie globaal aangegeven.



Figuur 2-1 Ligging plangebied ten opzichte van omgeving, rode kader verwijst naar het plangebied (bron: Streetsmart, Cyclomedia)

2.2 Maaiveldhoogte

De maaiveldhoogte is bepaald op basis van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3). Het maaiveld binnen het plangebied bevindt zich gemiddeld op circa NAP +0,40 m, De maaiveldhoogte in het plangebied varieert met ongeveer 0,10 meter.



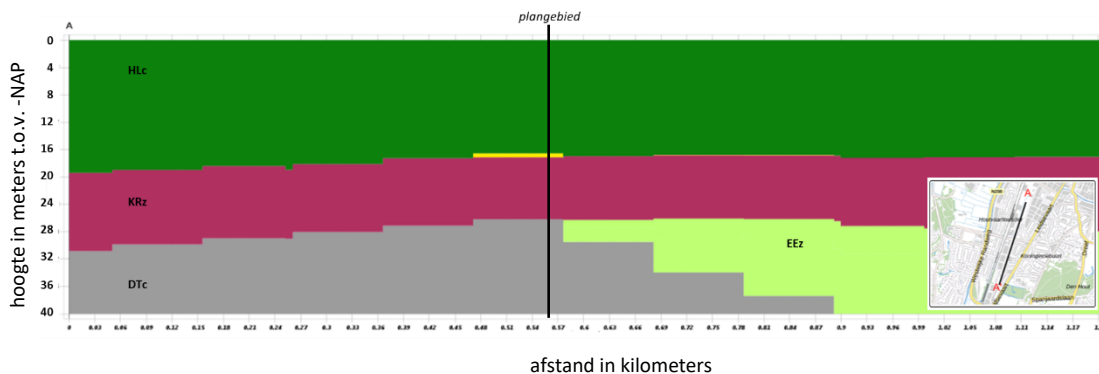
Figuur 2-2 Maaiveldhoogten, het donkere kader geeft indicatief de plangrenzen weer (bron: AHN3)

2.3 Bodemopbouw

Via DINOLoket (www.dinoloket.nl) zijn boormonsters in het plangebied beschikbaar die de bodemopbouw laten zien. De bodemopbouw kan op basis van de boringen en het REGIS II ondergrondmodel door middel van het volgende lagensysteem worden beschreven:

- *Holocene (HLC) afzettingen, complexe eenheid*
Vanaf maaiveld (ca. NAP 0,4 m) tot een niveau van ca. 18 m-mv wordt een deklaag met afwisselend zandige kleilagen met midden en fijn zand, klei en veen en een beetje grof zand aangetroffen.
- *Formatie van Kreftenheye (KRz)*
Onder de deklaag wordt een zandige eenheid aangetroffen vanaf ca. 18 m-mv tot ca. 27 m-mv, hoofdzakelijk bestaande uit midden en fijn zand, met een beetje zandige klei en grof zand en een spoor klei, veen en grind. De zandlaag heeft een doorlatendheid (k-waarde) tussen 10 en 25 m/d.
- *Formatie Eem (EEz)*
Vanaf ca. 27 m-mv tot ca. 30 m-mv wordt een zandige eenheid aangetroffen. De zandlaag bestaat uit midden, grof en fijn zand, een spoor klei en veen. Volgens het REGIS II-model wordt de horizontale doorlatendheid (kh) geschat tussen 10 m/d en 25 m/d.

In Figuur 2-3 is bovenstaande bodemopbouw visueel gepresenteerd. Het betreft hierbij een doorsnede van het REGIS II-ondergrondmodel.



Figuur 2-3. Overzicht hydrogeologie eenheid op basis van REGIS II-ondergrondmodel. Doorsnede A-A' van zuidwest naar noordoost. (Bron: www.dinoloket.nl)

Om een nader beeld te krijgen van de opbouw van de ondergrond en met name de opbouw van de Holocene deklaag, zijn de boringen in DINOloket geraadpleegd. In het plangebied bestaat de bodem voor de eerste 1 m uit zand, Vanaf 1 tot 2 meter bestaat de deklaag uit afwisselend klei- en veen. Vervolgens bestaat deze uit zand uit de fijne of midden categorie.

2.4 Grondwater

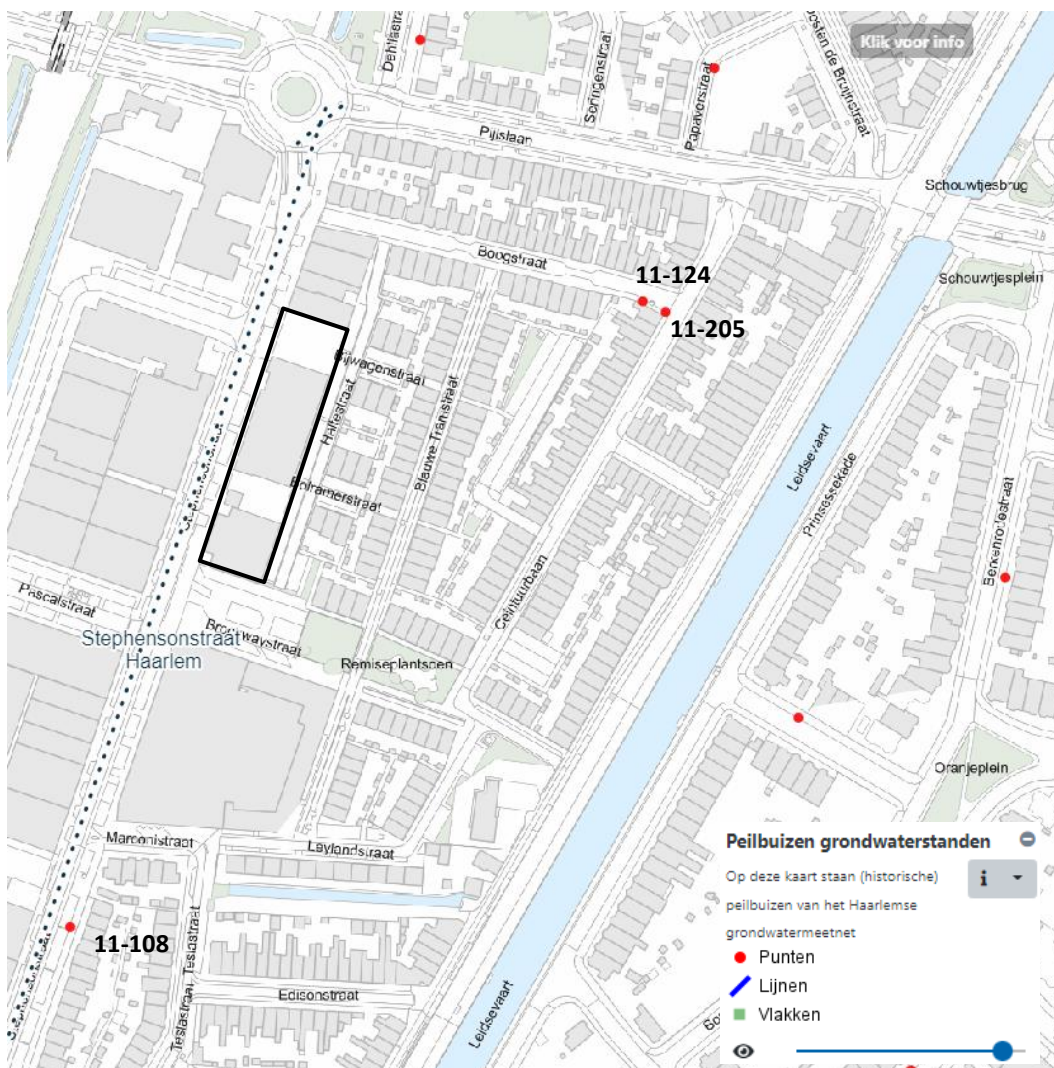
Ter plaatse van het plangebied zijn geen grondwaterstandsmetingen beschikbaar van actuele of historische peilbuizen (DINOloket).

Vanuit de metropoolregio Amsterdam Klimaatatlas blijkt dat de gemiddelde laagste grondwaterstand voor het huidige klimaat tussen 1 m en 1,5 m onder maaiveld ligt. Over de gemiddelde hoogste grondwaterstand is geen informatie beschikbaar.

Meetnet Gemeente Haarlem

Vanuit het meetnet van Gemeente Haarlem zijn verschillende peilbuizen aanwezig (zie Figuur 2-4). de beschikbare duikers bevatten geen langetermijnmetingen. Daarom is het niet mogelijk om grondwaterstatistieken (GXG) te bepalen.

Met datum 28.04.2022 worden de grondwatermetingen gerapporteerd op NAP -0,41 m en NAP -0,538 m voor peilbuis 11-124 en 11-205 respectievelijk. Filterinstelling van de peilbuizen is onbekend.



Figuur 2-4: Locatie van peilbuizen (rode stippen). Het plangebied is zwart omkaderd (bron: open data op kaart, gemeente Haarlem)

2.5 Oppervlaktewater

In de omgeving van het plangebied is op een aantal plaatsen oppervlaktewater aanwezig. Figuur 2-5 geeft het watersysteem weer op basis van de legger van het Hoogheemraadschap van Rijnland. De watergangen betreffen wateren van de categorie primair en overig.

Door Hoogheemraadschap van Rijnland zijn peilbesluiten opgesteld waarin het peil is vastgelegd. Het plangebied valt onder peilgebied PBS_RL-N-11 'Veenpolder'. Het peilgebied heeft een zomerpeil op NAP -0,91 m en een winterpeil op NAP -1,01 m.

3 Waterwetgeving- en beleid

3.1 Rijksoverheid

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet regelt het beheer van grond- en oppervlaktewater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet vormt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning.

De Wet gemeentelijke watertaken is onderdeel van de Waterwet. In deze Wet heeft de gemeente de zorgplicht gekregen voor:

- Het doelmatig inzamelen en verwerken van overtollig afvloeiend hemelwater;
- Het doelmatig nemen van maatregelen in openbaar gebied om structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken.

In de Wet milieubeheer is de derde zorgplicht voor de gemeente opgenomen. De gemeente dient zorg te dragen voor het inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater.

Wet ruimtelijke ordening en de watertoets

De watertoets is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en per 1 november 2003 wettelijk verplicht. De watertoets houdt in dat ruimtelijke plannen (waaronder bestemmingsplannen) die vanaf deze datum ter inzage worden gelegd, voorzien moeten zijn van een waterparagraaf. Ruimtelijke plannen van de initiatiefnemer (bijv. gemeente of projectontwikkelaar) worden afgestemd met de waterbeheerder.

In de waterparagraaf geeft de initiatiefnemer aan welke afwegingen in het plan ten aanzien van water zijn gemaakt. Het is een toelichting op het doorlopen proces en maakt de besluitvorming ten aanzien van water transparant. In geval van locatiekeuzes en bij herinrichting van bestaand bebouwd gebied geeft de initiatiefnemer expliciet aan welke rol de kosten en risico's van verdroging, verzilting, overstroming en overlast hebben gespeeld bij de besluitvorming. De waterparagraaf grijpt zichtbaar terug op de afsprakennotitie en het wateradvies.

Nationaal Waterplan 2022-2027

In 2015 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Het plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2016-2021 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Belangrijke punten uit het nationaal waterplan zijn:

- Eerst vasthouden, dan bergen en dan pas afvoeren;
- Hemelwater zo veel mogelijk afkoppelen, mits schoon (anders eerst zuiveren);
- Uitbreiding van verhard oppervlak zo veel mogelijk compenseren met hectares oppervlaktewater.

Het Rijk heeft op 18 maart 2022 het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 vastgesteld. Hierin wordt een verdere verdieping aan een klimaatadaptief en toekomstbestendig watersysteem gegeven. In de geest van de nieuwe Omgevingswet (die op 1 januari 2023 in werking moet treden) is er ook meer aandacht voor de raakvlakken van water met andere sectoren, zoals andere overheden, drinkwaterbedrijven, maatschappelijke organisaties en branche- en sectorpartijen.

3.2 Provinciaal beleid

Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027

Het Regionaal Waterprogramma (RWP) bevat de ambities en doelen voor oppervlaktewater, grondwater en overstromingsrisico's binnen de Provincie Noord-Holland. Het RWP is opgenomen in de Omgevingsvisie NH2050.

De doelen van de provincie zijn:

- Een goede kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater;
- een goede ecologische en chemische toestand;
- voldoende waterkwantiteit en kwaliteit voor de natuur;
- het regionale waterkeringen voldoen uiterlijk 2050 aan de veiligheidsnorm;
- veiligheid door klimaat adaptieve maatregelen.

Omgevingsvisie NH2050

In de Verkenningen NH2050 zijn acht hoofdthema's van trends en ontwikkelingen, met hun kernopgaven, geformuleerd. Deze hoofdthema's zijn: Klimaatverandering bedreigt onze leefomgeving; Bodem, water en luchtkwaliteit; Biodiversiteit; Economische transitie; Energietransitie; Mobiliteit; Verstedelijking; en Landschap.

Provincie Noord-Holland heeft ten opzichte klimaatverandering de volgende ambities:

- Een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland;
- Ontwikkeling van een richte stad, land en infrastructuur klimaatbestendig en waterrobuust
- Overall wordt voldaan aan de wettelijke basiskwaliteit voor een gezonde en veilige leefomgeving voor mens, plant en dier
- Alle nieuwe ruimtelijke (her)ontwikkelingen doorlopen een klimaatstresstest

3.3 Hoogheemraadschap van Rijnland

Waterbeheerplan 2022-2028

Op 6 oktober 2021 heeft het algemeen bestuur van Rijnland het waterbeheerplan (WBP6) vastgesteld. In het Waterbeheerplan (WBP) geeft het hoogheemraadschap aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op het meebewegen met water in plaats van het strijden tegen water. De vijf hoofddoelen zijn waterveiligheid, voldoende water, schoon en gezond water, waterketen en Rijnland duurzaam en circulair. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijke toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomst vast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Schoon en gezond water

is gericht op het verbeteren van de ecologische en chemische waterkwaliteit voor inwoners, bedrijven en natuur. Voor het doel waterketen richt Rijnland zich erop de afvalwaterketen te optimaliseren en het afvalwater te zuiveren door minder energie en grondstoffen te gebruiken. Voor het laatste hoofddoel 'Rijnland duurzaam en circulair' het hoogheemraadschap werkt om de kringloop van grondstoffen, water en energie te sluiten, energie te besparen, en biodiversiteit te versterken.

Keur en Beleidsregels

Rijnland is verantwoordelijk voor het waterbeheer, inclusief de Afvalwaterzuiverings-installatie (AWZI) en de waterstaatkundige veiligheid in het beheergebied. Om haar taak uit te kunnen oefenen maakt het hoogheemraadschap onder andere gebruik van de keur. In de keur staan regels ter bescherming van waterkeringen, watergangen en bijbehorende kunstwerken (zoals stuwen en gemalen). Zo is in de keur geregeld welke handelingen en activiteiten in en nabij watergangen, waterkeringen en waterbergingsgebieden niet zijn toegestaan zonder vergunning. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft op 13 mei 2020 de meest recente Keur en de daarbij behorende uitvoeringsregels vastgesteld.

In de keur staat vermeld dat vanaf een toename van verhard oppervlak van 500 m² of meer compensatie moet worden toegepast en een meldplicht vereist is. Bij een toename in verharding van 5.000 m² of meer geldt een vergunningplicht. In principe moet voor elke nieuw aangelegde verharding compenserend oppervlaktewater worden gegraven. Dit moet minimaal **15%** van de toename aan verharding zijn.

Als een alternatieve waterberging in het project wordt opgenomen, hoeven er geen nieuwe wateroppervlak te worden gegraven.

Uitvoeringsregel 'Alternatieve waterberging'

Volgens de digitale kaart 'Kaarten bij de regels' van het Hoogheemraadschap van Rijnland de algemene regel 'Alternatieve waterberging' is van toepassing.

- Het aanleggen van een alternatieve waterberging is vergunningplichtig, als deze berging dient ter compensatie van de aanleg van verharding.

3.4 Gemeentelijk beleid

Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan Haarlem 2018-2023

De gemeente is wettelijk verplicht riolering aan te leggen en deze in stand te houden. In het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) staat wat de gemeente Haarlem naast de zorgplicht voor ambities heeft.

Voor de komende periode 2021-2025 zijn de belangrijkste uitdagingen:

- Klimaatverandering
- Grondwateroverlast en -onderlast te verminderen

Richtlijn duurzaam Bouwen Haarlem (2020)

In de openbare ruimte worden steeds meer klimaatbestendige toepassingen doorgevoerd. Hemelwater wordt afgekoppeld en wijken worden "kolkloos" aangelegd.

Voor de hemelwaterafvoer gelden de onderstaande uitgangspunten.

- Bij nieuwbouw geldt een eis dat minimaal 70 mm per m² moet kunnen bergen op eigen terrein gedurende in een etmaal.
- Gescheiden afvoer van regenwater van alle verhard oppervlakken waar dit mogelijk is.
- De voorkeursvolgorde die van toepassing is op lozingen is: infiltratie, HWA-riool, oppervlaktewater en DWA-riool

Hemelwater

Om de kans op wateroverlast te verminderen zijn de volgende ontwerppunten van belang:

- Bestaande rioolstelsels moet worden getest op basis van een 'bui 08' van de Kennisbank Stedelijk Water.
- Nieuw aan te leggen (regenwater)stelsels moeten worden gedimensioneerd op een standaardbui 'bui 09' van de Kennisbank Stedelijk Water.
- Buien die heviger zijn dan de ontwerpbui kunnen water op straat veroorzaken.

Grondwater

Om het risico op grondwateroverlast te beperken dient de ontwateringsdiepte voldoende te zijn. De ontwateringsdiepte is de afstand tussen de gemiddeld hoogtegrondwaterstand (GHG) en het straatpeil, het maaiveld en/of vloerpeil. De gewenste ontwateringsdiepte voor nieuwbouw staat weergegeven in onderstaande tabel:

Tabel 2 Gewenste ontwateringsdiepten

Bestemming	Ontwateringsdiepte
Primaire wegen *	1,0 m
Overige wegen	0,7 m
Bouwgrond	0,7 m

* als dat praktisch niet haalbaar is, de gewenste ontwateringsdiepte is 0,70 m

In het gemeentelijk water- en rioleringsplan staan beleidsregels welke betrekking hebben op het plangebied.

3.5 Randvoorwaarde en uitgangspunten

Hoogheemraadschap van Rijnland

In het kader van de watertoets heeft afstemming plaatsgevonden met het hoogheemraadschap van Rijnland over de ontwikkeling op de Stephensonstraat. Vanuit het Hoogheemraadschap van Rijnland hebben we Dhr. Schipper als contactpersoon doorgekregen binnen het waterschap voor eventuele vragen betreffende de waterparagraaf.

Op 28-03-2022 heeft een eerste consult per e-mail plaatsgevonden richting Dhr. Schipper, echter aan het einde van het proces van de watertoets is geen reactie op email ontvangen.

Gemeente Haarlem

Op 24-03-2022 is contact geweest met Gemeente Haarlem over de voorgenomen ontwikkeling. Tijdens het gesprek is aangegeven dat de ontwikkeling hydrologisch neutraal moet zijn en dat er geen aantasting door het aanleggen van een kelder mag plaats te vinden in het plangebied en bij de aangrenzende gebouwen.

4 Voorgenomen ontwikkeling

In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen ontwikkeling beschreven en wordt voor ieder wateraspect benoemd wat het effect op het watersysteem is.

4.1 Voorgenomen ontwikkeling

Hoorne Vastgoed B.V. is voornemens om de Stephensonstraat 38-46 te transformeren. Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 2.772 m². In Figuur 4-1 is een schetsontwerp van het planvoornemen opgenomen. Het plan bevat de ontwikkeling van 68 sociale woningen en 28 vrijesectorwoningen. Binnen het plan wordt ca. 1.800 m² commerciële ruimte gereserveerd. Het plan bevat tot slot een ondergrondse parkeergarage. De parkeerkelder heeft een diepte van maximaal 5 m-mv. en zal onder het gehele plangebied komen. Hierdoor kan er binnen de plangrenzen geen water naar de bodem infiltreren.



Figuur 4-1 Ontwerp voorgenomen ontwikkeling (bron: Hoorne Vastgoed)

4.2 Verhard oppervlak

Het plangebied beslaat in totaal ca. 2.772 m². Bij de ontwikkeling moet worden voldaan aan de eisen van het waterschap voor voldoende waterberging ten opzichte van de hoeveelheid verhard oppervlak die aanwezig is. Om te kunnen controleren of voldaan wordt aan de benodigde waterberging zijn oppervlaktebalansen opgesteld (zie bijlage 2).

Tabel 4-1. Oppervlaktebalans in de huidige en toekomstige situatie

	Huidig [m ²]	Toekomstig [m ²]	Toename/afname
Verhard		2.772	+0m²
Bebouwd	2.772	2.772	
Parkeer Kelder		2.772	
Onverhard			
Oppervlaktewater			
Totaal	2.772	2.772	

Net als in de huidige situatie blijft het plangebied volledig verhard. In de nieuwe situatie bestaat het plangebied uit een verhardoppervlak van maximaal 2.772 m² (100%). Er is geen sprake van onverhard oppervlak of waterlichamen.

Eisen Hoogheemraadschap van Rijnland

Op basis van de eisen van het Hoogheemraadschap van Rijnland kan worden geconcludeerd dat er geen compensatie door toename verharding nodig is omdat de toename minder dan 500 m² is.

4.3 Hemelwaterafvoer

De verandering in hemelwaterafvoer wordt beïnvloed door de verharding. Verhard oppervlak komt sneller tot afstroming en kan problemen opleveren. In het beleid van de gemeente Haarlem staat een bergingeis.

Ter compensatie van de toename verhard oppervlakte door de aanleg van het nieuwe gebouw wordt uitgegaan van de bergingeis van 70 mm per m² van verhard oppervlak. In totaal moet het voorgenomen watersysteem **194** m³ kunnen bergen om de toename van verharding te compenseren.

$$\text{Benodigd berging} = 2.772 \times 0,07 = 194$$

Er zijn verschillende manieren om water te bergen in verharde gebieden volgens de trits: vasthouden – bergen – afvoeren.

Vasthouden

Om het water vast te houden kan gekozen worden voor verschillende maatregelen, waarvan er een aantal zijn uitgewerkt:

- Waterdaken: het vasthouden van water op de daken van de te realiseren gebouwen, waarbij dit vertraagd wordt afgevoerd richting het oppervlaktewater;
- Waterplein: het vasthouden van water door de aanleg van een waterplein, een verdiept plein dat tijdelijk (bij extreme neerslagsituaties) inundeert en daarmee water vasthoudt. Daarnaast kan gekozen worden om onder het plein kratten te plaatsen, waardoor water onder het plein kan worden vastgehouden;
- Waterkelder: het vasthouden van water in een waterkelder, waarbij het water tijdens extreme neerslagsituaties kan worden opgeslagen in een kelder en vertraagd kan worden afgevoerd richting oppervlaktewater.

Afkoppeling

Voor nieuwbouw geldt vanuit de gemeente dat afvoer van het regenwater gescheiden moet zijn, van alle verhard oppervlakken waar dit mogelijk is.

Waterkwaliteit

Om hemelwater dat van de daken en overige verharde oppervlakken afstroomt te mogen infiltreren/bergen, dient onder meer aan de volgende voorwaarden te worden voldaan:

- vereist is de toepassing van niet-uitlogbare bouwmaterialen als kunststoffen en geen zink, lood, koper of asfalt. Staal, aluminium en zink voorzien van een duurzame coating kan wel worden toegepast. Hierbij ontstaan geen verhoogde concentraties verontreinigende stoffen (DuBo-maatregelen);

- hemelwater van (afgekoppelde) verhardingen mag niet verontreinigd zijn met chemische bestrijdingsmiddelen, olie, agressieve reinigingsmiddelen of andere verontreinigende stoffen. Bij de communicatie met de toekomstige gebruikers van het plangebied moet duidelijk worden gewezen op de risico's van het toepassen van chemicaliën en dergelijke, en de gevolgen van het niet naleven van deze regels;

4.4 Watersysteem

4.4.1 Oppervlaktewater

In de omgeving van het plangebied is op een aantal plaatsen oppervlaktewater aanwezig. Door de transformatie van de Stephensonstraat 38-46 worden geen wijzigingen in de bestaande waterberging of negatieve effecten verwacht.

Waterkering

Het plangebied bevindt zich niet binnen een waterkering of de beschermingszone daarvan. Om deze reden worden geen effecten verwacht op de waterveiligheid.

4.4.2 Grondwater

De grondwaterstanden in gemeente Haarlem zijn over het algemeen hoog.

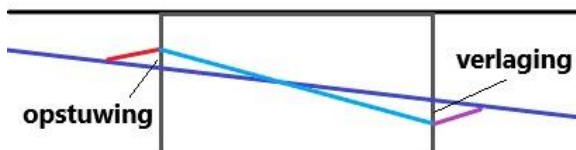
Op basis van de beschikbare informatie kan worden aangenomen dat de gemiddelde laagste grondwaterstand zich tussen 1 m en 1,5 m onder maaiveld bevindt.

Om grondwateroverlast te voorkomen, ligt in de omgeving van het plangebied een drainage van PVC en heeft een diameter van 150 mm. Deze drainage heeft een positieve invloed op het functioneren van het grondwatersysteem.

Opstuwing

De ondergrondse parkeergarage wordt op maximaal 5 meter onder maaiveld aangelegd. Het grondwater ligt gemiddeld op een diepte van 1 m onder maaiveld. Waardoor de parkeerkelder in het grondwater komt te liggen. Doordat de parkeergarage in de slecht doorlatende (klei)laag wordt aangelegd is er nauwelijks invloed op de regionale grondwaterstroming te verwachten. Hierdoor kan lokaal een effect op de stijghoogte in het watervoerend pakket en in de freatische grondwaterstand optreden. Voor de vergunningaanvraag moet echter nader onderzoek worden gedaan naar de grondwaterstanden en bodemstructuur ter plaatse van de kelder.

In onderstaande figuur is het principe van opstuwing en verlaging van grondwater afgebeeld. Het grondwater stroomt in de afbeelding van links naar rechts. De stroming na het aanbrengen van de constructie in de ondergrond blijft gelijk. Echter neemt het verhang ter hoogte van de constructie toe. Hierdoor ontstaat stroomopwaarts van de constructie opstuwing en stroomafwaarts van de constructie een verlaging van de grondwaterstand.



Figuur 4.2 Principe opstuwing en verlaging grondwater door een constructie

Het debiet in de deklaag kan als volgt worden berekend:

$$q = kH_1 * i_1$$

waarin:

q = debiet door de deklaag in m²/dag

k = doorlatendheid¹ van de deklaag in m/dag

H_1 = watervoerende hoogte in de deklaag in m

- *ligging deklaag - GHG² = 18 - 1 = 17 m*

i_1 = verhang van het grondwater in de deklaag in m/m

- *Op basis van expert judgment wordt aangenomen dat een verhang van 0,003 m/m conservatieve waarden geeft*

Om de door de ondergrondse parkeergarage veroorzaakte opstuwing te berekenen wordt het verhang onder de parkeergarage bepaald. Hierbij blijft het debiet in de deklaag gelijk aan de situatie zonder parkeergarage

$$i_2 = \frac{q}{kH_2}$$

waarin:

i_2 = verhang onder de parkeergarage in m/m

q = debiet door de deklaag in m²/dag

k = doorlatendheid van de deklaag in m/dag

H_2 = watervoerende hoogte in de deklaag onder de parkeergarage in m

- *ligging deklaag - parkeergarage hoogte = 18 - 5 = 13 m*

Door het verschil in verhang over de breedte van de parkeergarage te bepalen kan de opstuwing worden berekend. De helft van het verschil veroorzaakt een opstuwing aan de bovenstroomse zijde, de andere helft veroorzaakt een grondwaterstandverlaging aan de benedenstroomse zijde van het bassin. In figuur 3.1 wordt deze opstuwing visueel inzichtelijk gemaakt. De opstuwing kan als volgt berekend worden:

$$h = \frac{i_2 \times B - i_1 \times B}{2}$$

¹ De deklaag waarin de parkeergarage is gelegen bestaat uit afwisselen zand-, klei- en veenlaag. De k-waarde varieert tussen 0,01 m/dag en 3 m/dag.

² voor deze berekening wordt de gemiddelde laagste grondwaterstand voor het huidige klimaat gebruikt. Er is slechts beperkt informatie bekend over de grondwaterstand.

waarin:

h = opstuwing bovenstrooms in m

i_1 = verhang van het grondwater in de deklaag in m/m

i_2 = verhang onder de parkeergarage in m/m

B = breedte in m

Uit de berekening blijkt dat de opstuwing sterk afhankelijk is van de grondwaterstanden en de mate waarin de watervoerende lagen worden afgesloten door de ondergrondse constructie.

De opstuwing van de ondergrondse parkeergarage wordt hiermee berekend tussen 0,014 m en 0,046 m voor $B_2=30$ m en $B_2=100$ m respectievelijk. Normaal wordt gesproken van een significant effect wanneer er een verandering van de grondwaterstand van meer dan 5 cm is. Uit de berekening blijkt dat de opstuwing marginaal is. Er is dus geen sprake van een invloedsgebied.

Maatregelen

Opgemerkt wordt hierbij dat er op deze locatie blijkens de algemeen beschikbare gegevens van de bodemopbouw geen sprake is van een watervoerende zandlaag / ophooglaag. Wanneer deze toch aanwezig is op de locatie, dan kan een grotere verstoring van de grondwaterstroming optreden dan hier is berekend. Aanbevolen wordt om bij de bouw rekening te houden met maatregelen om onder de bodem van de parkeerkelder en rondom de parkeerkelder grof zand aan te brengen. Hiermee wordt de grondwaterstroming in voldoende mate in stand gehouden om onder alle omstandigheden negatieve gevolgen op de omgeving te voorkomen.

Bemaling

Voor de aanleg van de kelder moet bemaling worden toegepast. Hiervoor moet een apart bemalingsadvies worden opgesteld. Bij het onttrekken van grondwater met een debiet van groter dan 100 m³/uur, 40.000 m³/maand en/of 100.000 m³/jaar geldt de vergunningplicht. Bij de vergunningplichtige grondwateronttrekkingen moet eerst een vorm-vrije mer-beoordeling worden doorlopen. Het waterschapsbestuur moet aan de hand van deze mer-beoordelingsnotitie en de effectenbeoordeling het besluit nemen of gezien de effecten van de onttrekking en de eventuele mitigerende maatregelen de grondwateronttrekking vrijgesteld kan worden van een verplichte m.e.r.-beoordeling. Vervolgens moet dit besluit bij de aanvraag worden gevoegd en kan de aanvraag in behandeling genomen worden.

4.5 Vuilwater

Conform het beleid van de gemeente moet de vuil- en hemelwaterafvoer in de toekomstige situatie gescheiden worden afgevoerd.

Door de herontwikkeling van de Stephensonstraat 38-46 neemt de vuilwater belasting toe. Zoals beschreven in hoofdstuk 2.6 is het bestaande rioolstelsel gemengd (ei vormige buis met een diameter van 400/600 mm). De grootste belasting van het stelsel zal bestaan uit regenwater. Op basis van expert judgement wordt geconcludeerd dat het bestaande rioolstelsel de extra afvoer van de vuilwaterbelasting als gevolg van de ontwikkeling zonder problemen kan verwerken.

Bijlage 1 Waterparagraaf

Bijlage 1 Waterparagraaf

Hoorne Vastgoed B.V. is voornemens om het Stephensonstraat 38-46 te transformeren. Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 2.772 m². In Figuur 4-1 is een schetsontwerp van het planvoornemen. Het plan bevat de ontwikkeling van 68 sociale huurwoningen van gemiddeld 50 m² GBO, 24 studio's van 35 m² GBO, en 3 vrije sectorwoningen. Binnen het plan wordt ca. 1.500 m² commerciële ruimte gereserveerd en een ondergrondse parkeergarage. De parkeerkelder heeft een diepte van maximaal 5 m-mv. en zal onder het gehele plangebied komen.



Figuur 1 Ontwerp voorgenomen ontwikkeling (bron: Hoorne Vastgoed)

Het planvoornemen past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Om deze reden wordt een bestemmingsplanwijziging doorgevoerd. Onderdeel van het opstellen van een nieuw bestemmingsplan is het doorlopen van de verplichte watertoetsprocedure.

Hieronder zijn samenvattend de bevindingen uit de watertoets beschreven.

Huidige situatie

Het plangebied ligt ten Zuidwesten van de binnenstad van Haarlem. Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 2.772 m².

De maaiveldhoogte ter plaatse Stephensonstraat 38-46 bevindt zich op ca. NAP 0,40 m. De maaiveldhoogte in het plangebied varieert met ongeveer 0,15 meter.

De ondergrond bestaat tot een diepte van circa 18 m-mv uit deklaag Holocene. De deklaag bestaat uit afwisselend slecht en goed doorlatende lagen. Onder de deklaag wordt een zandige eenheid aangetroffen vanaf ca. 18 m-mv tot ca. 27 m-mv. Volgens het REGIS II-model wordt de horizontale doorlatendheid geschat tussen 10 m/d en 25 m/d.

Ter plaatse van de ontwikkeling Stephensonstraat 38-46 zijn geen grondwaterstandsmetingen beschikbaar van actuele of historische peilbuizen (DINOloket). Vanuit de metropoolregio Amsterdam Klimaatatlas blijkt dat de gemiddelde laagste grondwaterstand voor de huidige klimaat

tussen 1 m en 1,5 m onder maaiveld ligt. Over de gemiddelde hoogste grondwaterstand is geen informatie beschikbaar.

Het plangebied ligt in eigendom van en in beheer bij het Hoogheemraadschap van Rijnland. In het omgeving van het plangebied is op een aantal plaatsen oppervlaktewater aanwezig. De watergangen zijn geïnclassificeerd als overige water. PBS_RL-N-11 'Veenpolder'. Het peilgebied heeft een zomerpeil op NAP -0,91 m en een winterpeil op NAP 1,01 m.

In de huidige situatie wordt het hemelwater afgevoerd via een gemengd rioolstelsel. In de omgeving van het plangebied is drainage (Ø 150 mm) aanwezig om grondwateroverlast te voorkomen. De Drainage is in de jaren 60 aangelegd.

Volgens de stromingskaart uit de klimaatvisie van Hoogheemraadschap van Rijnland is er in het plangebied sprake van een zeer kleine kans op water op straat. Het water op straat kan een waterdiepte van 15 cm bereiken, voornamelijk langs de Stephensonstraat. Gebieden met zeer veel verharde oppervlakken zijn kwetsbaar voor wateroverlast, zoals de Stephensonstraat 38-46.

Het plangebied ligt buiten de kern- en beschermingszone van een waterkering. Om deze reden worden geen effecten verwacht op de waterveiligheid.

Voorgenomen Ontwikkeling

Hoorne Vastgoed B.V. is voornemens om het Stephensonstraat 38-46 te transformeren. Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 2.772 m². Het plan bevat de ontwikkeling van 68 sociale woningen en 28 vrije sectorwoningen. Binnen het plan wordt ca. 1.800 m² commerciële ruimte gereserveerd. Het plan bevat tot slot ondergrondse parkeergarage. De parkeerkelder heeft een diepte van maximaal 5 m-mv. en zal onder het gehele plangebied komen. Hierdoor kan er binnen de plangrenzen geen water naar de bodem infiltreren.

Het plangebied bestaat in totaal uit ca. 2.772 m². In de huidige situatie 100% van het plangebied is geïnclassificeerd als verhard. Net als in de huidige situatie blijft het plangebied volledig verhard. Er is geen sprake van onverhard oppervlak of waterlichamen.

Watersysteem

In de omgeving van het plangebied is op een aantal plaatsen oppervlaktewater aanwezig. Door de transformatie van de Stephensonstraat 38-46 worden geen wijzigingen in de bestaande waterberging of negatieve effecten verwacht.

Grondwater

De grondwaterstanden in gemeente Haarlem zijn over het algemeen hoog. Om grondwateroverlast te voorkomen, ligt in de omgeving van het plangebied een drainage van PVC en heeft een diameter van 150 mm. Deze drainage heeft een positieve invloed op het reguleren van de grondwaterfluctuaties en het voorkomen van grondwateroverlast.

De ondergrondse parkeergarage wordt op maximaal 5 meter onder maaiveld aangelegd. Het grondwater ligt gemiddeld op een diepte van 1 m onder maaiveld. Waardoor de parkeerkelder in het grondwater komt te liggen. Doordat de parkeergarage in de slecht doorlatende (klei)laag wordt aangelegd is er nauwelijks invloed op de regionale grondwaterstroming te verwachten. Hierdoor kan lokaal een effect op de stijghoogte in het watervoerend pakket en in de freatische grondwaterstand optreden. Echter moet voor de vergunningsaanvraag verder onderzocht worden wat de lokale bodemopbouw ter plaatse van de kelder is en welke effecten de kelder heeft voor de lokale grondwatersysteem.

Vuilwater

Door de herontwikkeling van de Stephensonstraat 38-46 zal een toename van bewoners een extra belasting van het bestaande rioolstelsel. Zoals beschreven in hoofdstuk 2.6 is het bestaande rioolstelsel gemengd en heeft deze een ei vorming (400 mm x 600 mm). Op basis van expert judgement wordt geconcludeerd dat de bestaande rioolstelsel kan de extra afvoer als gevolg van de ontwikkeling aan.

Hemelwater

Bij het plan wordt er verharding aangelegd en verwijderd. Afhankelijk van de netto toename is er compensatie benodigd. De verandering in hemelwaterafvoer wordt beïnvloed door de verharding. Verhardt oppervlak komt sneller tot afstroming en kan problemen opleveren. In het beleid van de gemeente Haarlem staat een bergingeis.

Ter compensatie van de toename verhard oppervlakte door de aanleg van het nieuwe gebouw wordt uitgegaan van de bergingeis van 70 mm per m² van verhard oppervlak. In totaal moet het voorgenomen watersysteem **194** m³ kunnen bergen om de toename van verharding te compenseren.

Om aan de klimaatverandering ambities te bereiken en water op straat te voorkomen is het van belang om op het eigen terrein zoveel mogelijk het hemelwater te bergen. Daarbij moet gedacht worden aan waterberging op het dak middels groen daken of zogenaamde waterdaken. Ook groen gevels zouden kunne bijdragen aan waterberging.

Waterkering

Het plangebied bevindt zich niet binnen een waterkering of de beschermingszone daarvan. Om deze reden worden geen effecten verwacht op de waterveiligheid.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

E. Stefania.Valenzuela@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2022

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Bijlage 13 Aanmeldnotitie vorm vrije m.e.r.-beoordeling



Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Bestemmingsplan Stephensonstraat 38-46

projectnummer 0476213.100
definitief
20 februari 2023

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Bestemmingsplan Stephensonstraat 38-46

projectnummer 0476213.100

definitief

Auteur

M.J.A.B. Elsman

Opdrachtgever

Horne Vastgoed B.V.

Loet 2

1911 BR UITGEEST

Gecontroleerd:

I. Duursma

datum
20 februari 2023

beschrijving
definitief

vrijgave
A. van Dongen

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
2	Beoogde ontwikkeling	2
2.1	Aanleiding	2
2.2	Doel van het bestemmingsplan	2
2.3	Begrenzing	3
2.4	Beoogde situatie	3
3	Toetsingskader	4
3.1	Algemeen	4
3.2	Activiteit en drempelwaarden	4
3.3	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	5
4	Beoordeling	6
4.1	Kenmerken van het project	6
4.2	Plaats van het project	6
4.3	Kenmerken van het potentiële effect	6
4.3.1	Bodem	7
4.3.2	Water	8
4.3.3	Natuurgebieden	9
4.3.4	Flora en fauna	10
4.3.5	Verkeersgeneratie	10
4.3.6	Luchtkwaliteit	10
4.3.7	Externe veiligheid	11
4.3.8	Cultuurhistorie	11
4.3.9	Archeologie	11
4.3.10	Resumé	11
5	Conclusie en advies	12

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 7 juli 2017 is een wijziging van het Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Eén van de belangrijkste gevolgen van deze wetswijziging is dat de effecten van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, die via het herzien van een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, middels een vormvrije m.e.r.-beoordeling in beeld moeten worden gebracht. Hiertoe dient een aanvraag te worden opgesteld, op basis waarvan beoordeeld wordt of het noodzakelijk is een milieueffectrapportage op te stellen.

Voorliggende aanvraag is opgesteld in het kader van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan “Stephensonstraat 38-46”, ten behoeve van de ontwikkeling van een woongebouw waarin plaats is voor 68 sociale huurwoningen, 28 vrije sectorwoningen, met circa 1800 m² BVO commerciële ruimte op de begane grond. In deze aanvraag zijn de milieueffecten in relatie tot het planvoornemen geïnventariseerd en gebundeld weergegeven. Op basis van de aanvraag dient het bevoegd gezag een besluit te nemen over het al dan niet opstellen van een milieueffectrapportage.

2 Beoogde ontwikkeling

2.1 Aanleiding

In juli 2015 heeft de gemeente Haarlem met VOF Remise (Hoorne Vastgoed) een anterieure overeenkomst gesloten inzake de herontwikkeling van het voormalige Remiseterrein. In deze overeenkomst is 30% sociale woningbouw afgesproken in de vorm van sociale koopwoningen. Een aantal sociale koopwoningen is reeds gerealiseerd boven de Vomar. Het resterende deel van de sociale koopwoningen in 'blok 6' moet nog gebouwd worden. Hoorne Vastgoed heeft in april 2018 in een brief aan het college en in een nieuwsbrief aan bewoners aangegeven, dat de stedenbouwkundige inpassing van blok 6 binnen het plangebied van De Remise 'inboet op de reeds gerealiseerde ruimtelijke kwaliteit'. Hoorne Vastgoed heeft twee alternatieve varianten voor een plan ingediend bij de gemeente. In de raadsvergadering van 14 juni waarin de motie 'Remise, in geschonden afspraken kun je niet wonen' is aangenomen, is bestuurlijk toegezegd met het resultaat van een quickscan van de Stephensonstraat terug te komen. Naar aanleiding van de quickscan heeft de gemeente een alternatief voorstel ontwikkeld voor de Stephensonstraat. Dit alternatief:

- sluit goed aan op de Remise en het toekomstbeeld van de Ontwikkelzone Zuidwest;
- leidt tot meer sociale huurwoningen.

Het alternatief is uitgewerkt in een Stedenbouwkundig Plan van Eisen, waar het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" op is gebaseerd.

2.2 Doel van het bestemmingsplan

Binnen het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

Naam van het plan	Vastgesteld
De Remise	10 september 2015
Prijslaan e.o.	29 oktober 2015
Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018	17 mei 2018
Reparatieplan B Haarlem 2019	21 november 2019
Reparatieplan C Haarlem 2020	22 april 2021

Op basis van het vigerende planologische regime is aan de gronden binnen het plangebied primair de bestemming 'Bedrijf' toegekend. De toevoeging van woningen is binnen deze bestemming niet toegestaan. Daarnaast zijn de bebouwingsmogelijkheden niet toereikend om te voorzien in het beoogde bouwplan. Om de ontwikkeling mogelijk te maken dient voor deze gronden een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden. Het bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" voorziet in de juridisch-planologische basis voor de voorgenomen ontwikkeling. Het plan kent samengevat het doel het juridisch-planologisch mogelijk maken van de realisatie van:

- 68 sociale huurwoningen;
- 28 vrije sectorwoningen;
- circa 1800 m² BVO commerciële ruimte op de begane grond.

Het bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" is thans in voorbereiding.

2.3 Begrenzing

Het plangebied ligt ten zuidwesten van de binnenstad van Haarlem en beslaat een oppervlakte van circa 2.772 m². Het gaat hier om Stephensonstraat 38 t/m 46 (even nummers). Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de Stephensonstraat, aan de noordzijde door een bedrijfsperceel aan de Stephensonstraat 8-10 en aan de oostzijde aan de Haltestraat. De Haltestraat is een parkeerstraat en ontsluit de Bijwagenstraat en de Bolramerstraat. Het betreffen twee recent gerealiseerde woonstraatjes, onderdeel van het nieuwbouwplan de Remise. Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan parkeerterrein van de verder zuidelijk gelegen (onlangs gerealiseerde) Vomar supermarkt.



Satellietfoto ter hoogte van de Stephensonstraat met het plangebied rood omkaderd..

2.4 Beoogde situatie

Op basis van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen is door Hoorne Vastgoed een plan opgesteld welke uitgaat van de sloop van de bestaande bebouwing binnen het plangebied en de nieuwbouw van het planvoornemen. De nieuwbouw wordt voorzien in één bouwblok waarbij de woningen gestapeld worden uitgevoerd. De bouwhoogte varieert van vijf bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 17 meter op de hoek van de Stephensonstraat en het Remiseplantsoen, tot vier bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 14 meter voor de overige bouwdelen. Het middengedeelte van de bovenste vierde bouwlaag is daarbij voorzien van een setback. Ten behoeve van het parkeren zal onder het maaiveld een parkeergarage worden gerealiseerd. Deze ondergrondse parkeergarage is voorzien onder de beoogde bebouwing. Navolgend is een impressie van het beoogde bouwplan opgenomen.



Impressie nieuwbouw vanaf de Stephensonstraat. Bron: Rijnbout, 2022.

In de beoogde situatie is primair sprake van een woonfunctie binnen het plangebied. Daarmee wordt aangesloten bij het naastgelegen Remiseterrein, welke eveneens bestaat uit burgerwoningen, alsmede bij de visie voor de Ontwikkelzone Zuidwest.

Conform het Stedenbouwkundig Programma van Eisen biedt de locatie Stephensonstraat 38-46 ruimte voor 2.000 m² aan commerciële/maatschappelijke ruimte. Voorzieningen versterken de sociale cohesie in de wijk en zorgen voor een unieke, duurzame, levendige en leefbare stadsbuurt voor iedereen. Naast het wonen is er op de begane grond aldus ruimte voor commerciële functies. Het nieuwe beoogde commerciële programma kan bestaan uit kleinschalige (gemaks-)winkels, kinderopvangcentra en horeca. Een exacte invulling staat echter nog niet vast.

3 Toetsingskader

3.1 Algemeen

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) of het verrichten van een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. In het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd welke activiteiten m.e.r.-plichtig zijn en voor welke activiteiten een m.e.r.-beoordeling moet worden verricht. In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht is. In onderdeel D van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. Als een activiteit op grond van onderdeel D m.e.r.-beoordelingsplichtig is, geldt voor een kaderstellend (bestemmings)plan dat die activiteit mogelijk maakt, een plan-m.e.r.-plicht.

Voor alle activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Als een activiteit voorkomt in kolom 1 van de C- of D-lijst en de drempelwaarden uit kolom 2 worden overschreden, is een m.e.r. (onderdeel C) of een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) verplicht. Voor activiteiten die genoemd worden in onderdeel D, maar waarbij de drempelwaarde niet wordt overschreden, geldt de verplichting om na te gaan of tóch een m.e.r.-beoordeling (of een m.e.r.) moet worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag moet in zo'n geval nagaan of er sprake is van omstandigheden die - ondanks dat de drempelwaarden niet worden overschreden - aanleiding geven voor het verrichten van een m.e.r.(beoordeling). De motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud aansluit bij de verplichte m.e.r.-beoordeling. Voor de toets gelden echter geen vormvereisten, daarom wordt de term 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' gehanteerd.

3.2 Activiteit en drempelwaarden

In artikel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is een categorie 'stedelijk ontwikkelingsproject' (D11.2) opgenomen. De beoogde ontwikkeling valt onder dit begrip. Op grond van het Besluit milieueffectrapportage dient voor de 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of;
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Het onderhavige planvoornemen voorziet in de ontwikkeling van 96 woningen en circa 1.800 m² BVO aan commerciële ruimte. De voorgenomen activiteit blijft dus ruimschoots onder de drempel van de bouw van 2.000 woningen of meer in een aangesloten gebied, zoals opgenomen in het Besluit milieueffectrapportage. De activiteit is dus niet m.e.r.-beoordelingsplichtig. Omdat de activiteit voorkomt in kolom 1 van de D-lijst, dient wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden verricht.

3.3 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling kan leiden tot twee conclusies:

- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uitgesloten: er is geen m.e.r. of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

De aanmeldingsnotitie moet voldoen aan de criteria die zijn opgenomen in Bijlage III Richtlijn 2011/92/EU. De criteria vallen uiteen in criteria betreffende de:

- kenmerken van het project: omvang van het project, cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder en risico op ongevallen;
- plaats van het project: bestaand gebruik van de locatie, natuurlijke hulpbronnen en opnamevermogen/gevoeligheid van het milieu;
- kenmerken van het potentiële effect: bereik, grensoverschrijdend karakter, orde van grootte en complexiteit, waarschijnlijkheid en duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

4 Beoordeling

4.1 Kenmerken van het project

Het planvoornemen betreft primair de ontwikkeling van gestapelde woningen binnen het stedelijk gebied van Haarlem. In de omgeving van het plangebied is in overwegende mate reeds sprake van een woonfunctie. Er is geen sprake van relevante cumulatie met andere projecten in de directe omgeving van het plangebied. In de nabije omgeving van het plangebied wordt de komende jaren wel veel ontwikkeld, zoals bijvoorbeeld diverse ontwikkelingen in de Ontwikkelzone Zuid-West. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om woningbouw, hetgeen vooral lokaal (tijdelijk) een negatief effect kan hebben vanwege bouwlawaai of verslechtering van de luchtkwaliteit rondom de bouwplaats. Indien sprake zal zijn van cumulatieve effecten, dan zullen deze vanwege de aard en omvang van de onderhavige ontwikkeling naar verwachting niet onevenredig nadelig zijn. De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Er is sprake van een ruimtebeslag dat beperkt wordt vergroot. Tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden is grondverzet nodig. Tijdens de gebruiksfase zal elektriciteit en water nodig zijn. Tijdens de aanlegfase kan als gevolg van het bouwverkeer en de werkzaamheden op de bouwplaats mogelijk een (tijdelijke) verslechtering van de lokale luchtkwaliteit optreden en kan er bouwlawaai optreden. Dit is echter tijdelijk van aard. Bij de bouw van de woningen komt afval vrij. Het bouwafval wordt volgens de geldende regels afgevoerd. Er worden geen gevaarlijke stoffen die nadelige gevolgen hebben voor het milieu tijdens de bouwfase gebruikt. De afvalstoffen die vrijkomen tijdens de gebruiksfase vallen onder de categorie huishoudelijk afval. Er wordt tijdens de bouw geen toename van het risico op een ongeval verwacht, mede daar geen sprake is van een risicovolle inrichting.

4.2 Plaats van het project

Het plangebied betreft een voormalige bedrijfslocatie daterend uit de jaren '30 tot '50 van de vorige eeuw. Op het perceel zijn de bedrijfsgebouwen nog aanwezig alsmede worden deze nog gebruikt ten behoeve van bedrijvigheid. Het perceel is geheel verhard met bebouwing. Van relevante groenstructuren binnen het plangebied is geen sprake. Het vigerende ruimtelijk regime kent aan de gronden binnen het plangebied primair de bestemming 'Bedrijf' toe met daarbinnen een bouwvlak. Binnen de bestemming 'Bedrijf' zijn bedrijven in de milieucategorie a en b toegestaan. Bedrijfsgebouwen mogen binnen het bouwvlak worden gebouwd waarbij het bouwvlak volledig mag worden bebouwd. De toegestane maximum goothoogte bedraagt 11 meter. Het plangebied ligt niet binnen een Natura 2000-gebied of een ander beschermd natuurgebied. De locatie ligt binnen het stedelijk gebied van Haarlem op een locatie die thans nog in gebruik kan worden genomen ten behoeve van een stedelijke functie. De plaats van het project rechtvaardigt geen MER.

4.3 Kenmerken van het potentiële effect

Beoogd wordt binnen het plangebied gestapelde woningen met op de begane grond commerciële ruimten te realiseren. Hierna wordt ingegaan op de verschillende milieu- en omgevingsaspecten. Voor de rapportages van uitgevoerde milieuonderzoeken en een uitvoerige beschrijving van

onderstaande milieuaspecten, wordt echter verwezen naar hoofdstuk 5 van de toelichting op het onderhavige in voorbereiding zijnde bestemmingsplan “Stephensonstraat 38-46”.

4.3.1 Bodem

Bodemkwaliteit

Op basis van reeds uitgevoerde bodemonderzoeken op onverdachte terreinen is de Haarlemse bodemkwaliteitskaart vastgesteld. In de Haarlemse bodemkwaliteitskaart worden acht bodemkwaliteitszones onderscheiden. Per bodemkwaliteitszone is de gemiddelde bodemkwaliteit vastgesteld. Zeven zones zijn op de kaart zichtbaar als geografische eenheden. Zone 8 heeft betrekking op openbare gebieden. Het bestaansrecht van zone 8 bestaat in het feit dat ter plaatse van wegen en openbare ruimte een afwijkende kwaliteit wordt aangetoond dan de kwaliteit van het omliggende gebied. Het oppervlak van de bovengrond en ondergrond van deze zone verschillen van elkaar. Het bestemmingsplangebied is gelegen in de bodemkwaliteitszone 4B. In deze bodemkwaliteitszone is de bovengrond (0,0 – 0,5 m-mv) gemiddeld licht verontreinigd met kwik, lood, zink, PCB en PAK. Plaatselijk komen matige verontreinigingen voor met koper, lood en zink en lichte verontreinigingen met cadmium, nikkel en minerale olie. De ondergrond (0,5 – 2,0 m-mv) is gemiddeld licht verontreinigd met kwik, lood en PAK. In de ondergrond komen plaatselijk matige verontreinigingen voor met lood en zink. Cadmium, kobalt, koper, nikkel, PCB en minerale olie komen plaatselijk als lichte verontreiniging voor.

Op basis van de Nota bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart is vrij grondverzet op de locatie of binnen de bodemkwaliteitszone 4 toegestaan, mits het gaat om grond van een onverdachte locatie. Voor het in andere bodemkwaliteitszones toepassen van bovengrond uit bodemkwaliteitszone 4 is een partijkeuring nodig. Toepassen van de ondergrond uit bodemkwaliteitszone 4 in andere bodemkwaliteitszones is op basis van de bodemkwaliteitskaart zonder partijkeuring mogelijk, mits het gaat om grond van een onverdachte locatie.

Bodemonderzoeken/bekende verontreinigingen

De bodem van het voormalige Connexion-terrein (nu nieuwbouwlocatie de Remise) ten oosten van de Stephensonstraat is voor de herinrichting naar woonwijk gesaneerd. Het evaluatieverslag van het bodemsanering is door de gemeente Haarlem in 2019 beschikt. Bij deze sanering was het voornemen om geval 4 geheel en dus perceeloverschrijdend op adres Stephensonstraat 8/10 en nummer 38 te saneren. Tijdens de uitvoering van de sanering is hier vanaf gezien omdat het belendende perceel nog niet herontwikkeld werd. Er is gesaneerd tot aan de westelijke perceelgrens. Ter plaatse is geen putwandmonster genomen. Wel is tegen de putwand een waterdicht folie geplaatst. Het betreft een verontreiniging met minerale olie. Onbekend is hoe actueel en hoe groot deze vlek op het terrein van Stephensonstraat 38 is. Bij de herontwikkeling van de Stephensonstraat is de sanering van de restverontreiniging een aandachtspunt.

Op Stephensonstraat 38 is in 2004 een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd naar de eventuele verontreiniging als gevolg van bodembedreigende activiteiten uit het verleden op deze locatie. Hier werden van 1954-1982 farmaceutische producten vervaardigd en is in 1985 een vergunning verleend voor het repareren van watermeters met daarbij een garage en bezinepompijninstallatie met een ondergrondse tank. Hier is in de ondergrond (dieper dan een halve meter) een sterke loodverontreiniging aangetroffen naast verontreinigingen met PAK en andere zware metalen. De bovengrond is schoon. De verontreinigingen in de ondergrond hangen waarschijnlijk samen met puin en andere bijmengingen in de bodem. In het grondwater zijn matige

verontreinigingen met minerale olie aangetroffen die het gevolg zijn van de voormalige tanks. Deze verontreinigingen waren beperkt van omvang. In 1995 is van dit perceel een ondergrondse tank verwijderd.

Op Stephensonstraat 44-46 hebben onderzoeken (2000 en 2001) laten zien dat ook daar in de ondergrond sterke verontreiniging met lood aanwezig is. De bovengrond bestond uit relatief schone aanvulgrond. In 1993 is hier voorafgaand aan nieuwbouw een functionele sanering uitgevoerd. Voorafgaand aan de nieuwbouw is, waar dat technisch nodig was, verontreinigde grond afgevoerd en de restverontreiniging is afgedekt met de nieuwbouw. Daarbij is een ondergrondse tank gevuld met zand maar niet verwijderd. Wanneer in deze zone ontwikkeld gaat worden en de huidige bedrijven hun activiteiten staken, zullen mogelijk eindsituatie bodemonderzoeken moeten worden uitgevoerd. Dit geldt met name voor bedrijven die bodembedreigende activiteiten hebben uitgevoerd. Bedrijven zijn verantwoordelijk voor het verwijderen van de verontreiniging die ze hebben veroorzaakt.

Het beleid rond bodemverontreiniging is gericht op het voorkomen en wegnemen van risico's als gevolg van bodemverontreiniging. Bij ontwikkelingen wordt altijd getoetst of de bodemkwaliteit geschikt is voor het beoogde gebruik. Recent onderzoek moet dit aantonen. Dit is een indieningsvereiste bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Aan de hand van deze actuele gegevens wordt bepaald of er nadere stappen genomen moeten worden (nader onderzoek of sanering). Nader onderzoek dient nog plaats te vinden.

Resumé

Het aspect bodemkwaliteit levert geen belemmering op voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Wel moet rekening worden gehouden met eerder aangetoonde ernstige verontreiniging met lood in met name de ondergrond. Ook is een van De Remise (voormalig Connexion-terrein) afkomstige olieverontreiniging aanwezig op het noordelijke deel van Stephensonstraat 38 waarvoor is vastgesteld dat bij ontwikkeling deze verwijderd moet worden.

Algemeen geldt dat in het kader van de omgevingsvergunning een actualiserend bodemonderzoek moet worden uitgevoerd naar de bodemkwaliteit ter plaatse. Afhankelijk van de resultaten worden mogelijk nadere eisen gesteld aan nader onderzoek of mogelijk sanering. Een actueel verkennend bodemonderzoek wordt nog uitgevoerd.

Ten aanzien van onderhavige aanvraag geldt dat de beoogde woningbouw en het beoogde gebruik van de gronden geen verhoogd risico vormt voor een potentiële bodemverontreiniging.

4.3.2 Water

Door Antea Group is een watertoets uitgevoerd. Het plangebied beslaat in totaal ca. 2.772 m². In de huidige situatie is 100% van het plangebied geclassificeerd als verhard. Net als in de huidige situatie blijft het plangebied volledig verhard. Er is geen sprake van onverhard oppervlak of waterlichamen.

Watersysteem

In de omgeving van het plangebied is op een aantal plaatsen oppervlaktewater aanwezig. Door de transformatie van de Stephensonstraat 38-46 worden geen wijzigingen in de bestaande waterberging of negatieve effecten verwacht.

Grondwater

De grondwaterstanden in gemeente Haarlem zijn over het algemeen hoog. Om grondwateroverlast te voorkomen, ligt in de omgeving van het plangebied ligt een drainage van PVC met een diameter van 150 mm. Deze drainage heeft een positieve invloed op het reguleren van de grondwaterfluctuaties en het voorkomen van grondwateroverlast.

De ondergrondse parkeergarage wordt op maximaal 5 meter onder maaiveld aangelegd. Het grondwater ligt gemiddeld op een diepte van 1 m onder maaiveld, waardoor de parkeerkelder in het grondwater komt te liggen. Doordat de parkeergarage in de slecht doorlatende (klei)laag wordt aangelegd is er nauwelijks invloed op de regionale grondwaterstroming te verwachten. Hierdoor kan lokaal een effect op de stijghoogte in het watervoerend pakket en in de freatische grondwaterstand optreden. Echter moet voor de vergunningsaanvraag verder onderzocht worden wat de lokale bodemopbouw ter plaatse van de kelder is en welke effecten de kelder heeft voor de lokale grondwatersysteem.

Hemelwater

Bij het plan wordt er verharding aangelegd en verwijderd. Afhankelijk van de netto toename is er compensatie benodigd. De verandering in hemelwaterafvoer wordt beïnvloed door de verharding. Verhardt oppervlak komt sneller tot afstroming en kan problemen opleveren. In het beleid van de gemeente Haarlem staat een verhardingscompensatie-eis. Ter compensatie van de toename verhard oppervlakte door de aanleg van de nieuw gebouw wordt uitgegaan van de compensatieregule van 70 mm per m² van verhard oppervlak. In totaal moet het voorgenomen watersysteem 194 m³ kunnen bergen om de toename van verharding te compenseren. Om de klimaatverandering ambities te bereiken en water op straat te voorkomen, is het van belang om op het eigen terrein zoveel mogelijk het hemelwater te bergen. Daarbij moet gedacht worden aan waterberging op het dak middels groene daken of zogenaamde waterdaken. Ook groene gevels zouden kunnen bijdragen aan waterberging.

Waterkering

Het plangebied bevindt zich niet binnen een waterkering of de beschermingszone daarvan. Om deze reden worden geen effecten verwacht op de waterveiligheid.

Resumé

De beoogde ontwikkeling binnen het plangebied zal daarmee niet leiden tot wateroverlast en daarmee samenhangende negatieve effecten op het milieu.

4.3.3 Natuurgebieden

Het dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied betreft 'Kennemerland-Zuid' dat is gelegen op een afstand van ca. 830 meter tot onderhavig plangebied. Natura 2000-gebieden kunnen schade ondervinden wegens diverse aspecten, zoals verdroging, oppervlakteverlies, verontreiniging, versnippering, optische verstoring, verzuring en vermesting. Daar het plangebied niet grenst aan een Natura 2000-gebied, is van directe schade geen sprake. Mogelijk kan depositie van stikstof vanwege het planvoornemen wel negatieve gevolgen hebben voor omliggende Natura 2000-gebieden. De exacte mate van stikstof is voor de realisatie- en de gebruiksfase bepaald door middel van een AERIUS-berekening. Uit de berekening blijkt dat het voornemen niet leidt tot een stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol/ha/jaar op omliggende Natura 2000-gebieden.

In het plangebied is geen NNN-gebied aanwezig. Het dichtstbij gelegen Natuurnetwerk Nederland ligt op circa 400 meter ten noordwesten van het plangebied. Op 380 meter ten noordwesten ligt een gebied dat is aangewezen als Bijzonder Provinciaal Landschap 'Zuid-Kennemerland'. BPLs zijn gebieden die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn én niet vallen binnen de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland. Omdat geen sprake is van verstoring binnen het Natuurnetwerk Nederland of het Bijzonder Provinciaal Landschap, zullen de omgevingscondities ten opzichte van de bestaande situatie niet significant veranderen, waarmee het plan niet van invloed is op het natuurnetwerk of de ecologische verbindingzone.

4.3.4 Flora en fauna

Door Antea Group is in maart 2022 een Natuurtoets uitgevoerd. Het onderzoek heeft tot doel om in te schatten of er op de onderzoekslocatie planten- en diersoorten aanwezig zijn die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve gevolgen kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep.

Op basis van de uitgevoerde natuurtoets dient voor uitvoering van de plannen middels aanvullend veldonderzoek duidelijkheid te worden verkregen omtrent de aan- of afwezigheid van verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen. Dit aanvullend onderzoek heeft plaatsgevonden in de periode juni/ juli en augustus/september 2022 door Econsultancy (Rapport nader onderzoek vleermuis Stephensonstraat 38-46 te Haarlem, rapportnr. 19111.001, dd. 22 september 2022). Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat geen functies van beschermde soorten zijn aangetroffen op de onderzoekslocatie. Tevens is vastgesteld dat de onderzoekslocatie geen onderdeel is van essentieel foerageergebied en/of onderdeel is van essentiële vliegroutes van vleermuizen. Daarmee heeft het plan geen significant negatief effect op beschermde diersoorten.

4.3.5 Verkeersgeneratie

Uit een voor de ontwikkeling uitgevoerd verkeersonderzoek volgt dat voor de gemiddelde weekdag (maandag t/m zondag) een toename van de verkeersgeneratie van 238 mvt/etm (motorvoertuigbewegingen per etmaal) te verwachten is. Voor de gemiddelde werkdag (ma t/m vr) is dat 248 mvt/etm. Het merendeel van deze verkeersstromen (aankomend en vertrekken) zal naar verwachting wijk-extern zijn en gebruik maken van het noordelijk deel van de Stephensonstraat (richting Pijlslaan). Het verkeer wordt daarmee buiten bestaande woonstraten om ontsloten. Het plan zorgt niet voor een significante toename van het aantal verkeersbewegingen. Daarmee zal een toename aan wegverkeerslawaaai zeer beperkt van omvang zijn, dan wel niet aanwezig zijn. Daarmee is redelijkerwijs uitgesloten dat wegverkeerslawaaai voortvloeiend uit het onderhavige bestemmingsplan een negatief effect heeft op het milieu.

4.3.6 Luchtkwaliteit

De beoogde functie heeft geen significante verkeersaantrekkende werking. De ondergrens van NIBM betreft de realisatie van 1.500 woningen en één ontsluitingsweg. Gesteld kan worden dat het onderhavige bestemmingsplan in verhouding tot de wettelijke ondergrens voor onderzoek,

niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt aan het verslechteren van de luchtkwaliteit. Daarmee kan redelijkerwijs worden gesteld dat de bouw van de woningen geen belangrijke nadelige milieugevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Tijdens de aanlegfase kan als gevolg van het bouwverkeer en de werkzaamheden op de bouwplaats mogelijk een (tijdelijke) verslechtering van de lokale luchtkwaliteit optreden en kan er bouwlawaai optreden. Dit is echter tijdelijk van aard.

4.3.7 Externe veiligheid

Met het onderhavige bestemmingsplan wordt geen planologisch kader geboden voor de oprichting van een inrichting, buisleiding of transportroute van gevaarlijke stoffen die mogelijk negatieve effecten hebben op het milieu.

4.3.8 Cultuurhistorie

Het plangebied maakt geen deel uit van een cultuurhistorisch waardevol gebied en de bebouwing binnen het plangebied is niet aangemerkt als Rijks- of gemeentelijk monument. Tot slot bevinden zich in de directe omgeving van het plangebied evenmin cultuurhistorische waarden van invloed op het plan. Het voornemen doet daarmee geen afbreuk aan cultuurhistorische waarden binnen of in de omgeving van het plangebied. Negatieve effecten op cultuurhistorisch erfgoed zijn daarmee niet te verwachten.

4.3.9 Archeologie

Volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Haarlem is het plangebied geheel gelegen in een gebied dat is aangemerkt als categorie 5. Ter plaatse van categorie 5 geldt een archeologische onderzoeksplicht voor bodemingrepen met een verstoringsdiepte van meer dan 30 cm en een verstoringsoppervlakte van meer dan 10.000 m². De beleidsmatige vertaling heeft in het vigerende bestemmingsplan plaatsgevonden door het toekennen van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' aan de gronden binnen het plangebied.

De drempelwaarden voor archeologisch onderzoek zullen vanwege het voorliggende woningbouwplan niet worden overschreden. Op basis van de toegekende archeologische verwachtingswaarde behoeft op voorhand geen rekening te worden gehouden met het doen van archeologisch onderzoek. Ter waarborging van eventuele archeologische resten blijft de vigerende archeologische dubbelbestemming gehandhaafd. Negatieve effecten op archeologische waarden zijn daarmee niet te verwachten. Daarnaast blijft gelden dat als er archeologische resten (vondsten, sporen et cetera) worden aangetroffen bij de grondwerkzaamheden, deze op grond van artikel 5.10 van de Erfgoedwet gemeld moeten worden bij de Minister van OCW en bij de gemeente.

4.3.10 Resumé

De effecten van het planvoornemen blijven beperkt tot het plangebied en de directe omgeving daarvan. De effecten zijn beperkt en de ontwikkeling stuit niet op bezwaren in relatie tot de aangehaalde milieuaspecten. Er is geen sprake van 'belangrijke nadelige' milieueffecten.

5 Conclusie en advies

In het kader van deze notitie is in voldoende mate inzicht gekregen in de milieugevolgen van de beoogde ontwikkeling. Gelet op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de effecten van het project, moet worden geconcludeerd dat het project niet leidt tot milieueffecten van dusdanige omvang dat sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Er is daarom geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure of m.e.r.-procedure.

Gelet op het vorenstaande wordt voorgesteld om op basis van deze meldnotitie te besluiten dat geen milieueffectrapportage nodig is.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

www.anteagroup.nl

Copyright © 2021

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Bijlage 14 Stedenbouwkundig Ontwerp

Haarlem Stephensonstraat 38

Stedenbouwkundig Ontwerp
28.07.2022

Rijnboutt



Roundabout

Inleiding	05
Programma	06
Ruimtelijke aspecten	12
Bewegende stad	22
Duurzaamheid	24
Gezondheid	26
Participatie	27



Inleiding

Op 26 maart 2020 heeft de gemeente Haarlem het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) vastgesteld voor de Stephensonstraat 38-46. In dit SPvE zijn de spelregels omschreven die richting geven aan de verdere uitwerking van het plan op deze locatie.

Met dit Stedenbouwkundige Omtwerp (SO) zijn de uitgangspunten en kaders van deze ontwikkeling verder uitgewerkt. Daarmee is zoveel als mogelijk aansluiting gezocht met de uitgangspunten uit het SPvE. Op enkele onderdelen zijn er door voortschrijdende inzichten wijzigingen doorgevoerd, welke in dit SO verder worden gemotiveerd en toegelicht.

Hoorne Vastgoed heeft de afgelopen periode stappen gezet in de uitwerking naar een Voorlopig Ontwerp. Hierover heeft overleg plaatsgevonden met de afdeling Stedenbouw en West 8 (opsteller van het Masterplan voor de ontwikkelzone Zuid-West).

Ook zal het plan worden getoetst bij de Advies Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) in augustus 2022. Met de gemeente wordt na het zomerreces van 2022 een Anterieure overeenkomst gesloten voor de ontwikkeling van deze locatie. Ondertussen is het nieuwe bestemmingsplan in de maak en wordt naar verwachting het ontwerpbestemmingsplan eind 2022 gepubliceerd.

Programma

Programma

Het plan voorziet in de nieuwbouw van 96 appartementen. Van dit woonprogramma worden 68 appartementen gerealiseerd in de sociale sector en hebben een oppervlakte van circa 50m² GBO. De overige 28 appartementen zijn bedoeld voor de vrije sector en variëren in oppervlak tussen de 42m² en 75m² GBO.

Op de begane grond van de nieuwbouw worden verschillende commerciële functies gerealiseerd. Exacte invulling moet nog plaatsvinden, maar in het bestemmingplan komt ruimte voor kleinschalige daghoreca aan het Remiseplantsoen (circa 150m² BVO) en aan de Stephensonstraat circa 1.500m² BVO bedrijfsruimte en in pandige collectieve fietsenberging. Onder het nieuw te bouwen complex zal een ondergrondse parkeergarage worden gerealiseerd. Deze parkeergarage zal een capaciteit hebben van circa 92 parkeerplaatsen. De entree van deze parkeergarage wordt aan de Stephensonstraatzijde gerealiseerd in de nieuwbouw.

Rooilijn en orientatie

De gevels aan de Stephensonstraat en Brockwaystraat worden levendig. Toegang tot commerciële ruimtes en een viertal entrees naar de bovengelegen woningen worden aan de Stephensonstraat gesitueerd. Aan de Brockwaystraat (op de hoek van de Stephensonstraat) komt een horecaruimte voor kleinschalige daghoreca met terrasfunctie op de Brockwaystraat. Fietsbergingen zijn gesitueerd aan de achterzijde van de percelen, waardoor deze geen geveloppervlak innemen aan de Stephensonstraat en de Brockwaystraat. Wel zijn deze intern gekoppeld aan de entree lobby's van de woongebouwen, om zo het gebruik van fietsen te vergemakkelijken en bevorderen. De bebouwing presenteert zich groen en open richting de Haltestraat. De begane grondlaag, grenzend aan de parkeerplaatsen, wordt voorzien van groen tegen de blinde gevel.

Bouw en goothoogtes

De bouwhoogte van het hoekaccent Stephensonstraat - Brockwaystraat, gebouwdeel 3, bedraagt 17m. Het sociale middendeel, gebouwdeel 2, heeft een hoogte van 14m met een goothoogte van 11m. Het vrije sector eindblokje, gebouwdeel 1, heeft een bouwhoogte 14,5m.

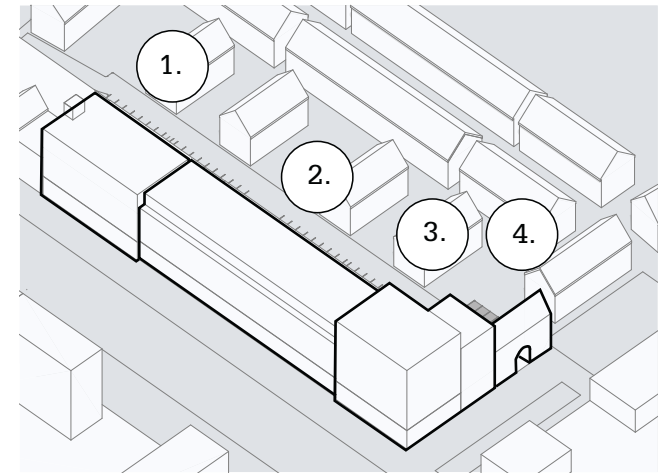
Afwijkingen ten opzichte van het SPvE

In maart 2021 is een VO van het plan besproken met de gemeente Haarlem en de ARK. Hierin zijn reeds enkele afwijkingen op het SPvE vastgelegd. Voortschrijdend inzicht voegt hier nog een aantal afwijkingen aan toe, welke hieronder zullen worden omschreven.

De gevel van het gebouwdeel 2, met sociaal woonprogramma ligt aan de Stephensonstraat iets terug van de rooilijn om de stedenbouwkundige opbouw van de drie gebouwdelen goed vorm te kunnen geven. Deze setback is ten opzichte van het SPvE met 55cm vergroot, waardoor het gehele gebouwdeel met 55cm richting de Haltestraat is geschoven. In het gebouwdeel 1 bouwdeel aan de Stephensonstraat-zijde, afwijkend van het SPvE, wordt geen setback gerealiseerd, zoals in maart 2021 akkoord bevonden, dit ten gunste van de leesbaarheid van de stedenbouwkundige opbouw van de vier gebouwdelen.

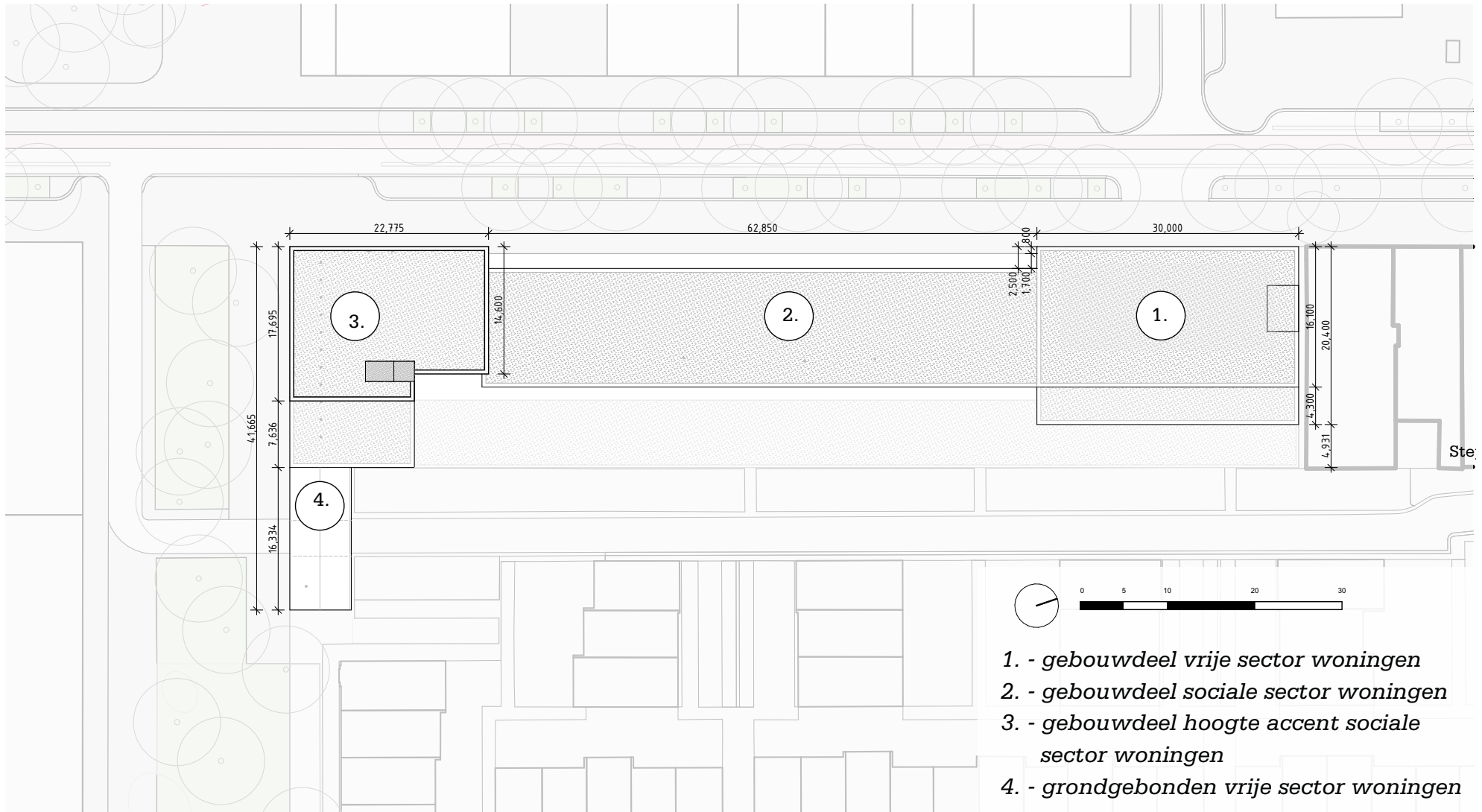
Gebouwdeel 1, met vrije sector woonprogramma, is iets vergroot, waardoor de achtergevel 1m is opgeschoven richting Haltestraat. Daar staat tegenover dat de buitenruimtes aan de achtergevel op de tweede verdieping zijn beperkt tot franse balkons van 60cm diep, waarbij bewoners gebruik kunnen maken van een collectief dakterras op het dak van het volume aan Stephensonstraat zijde.

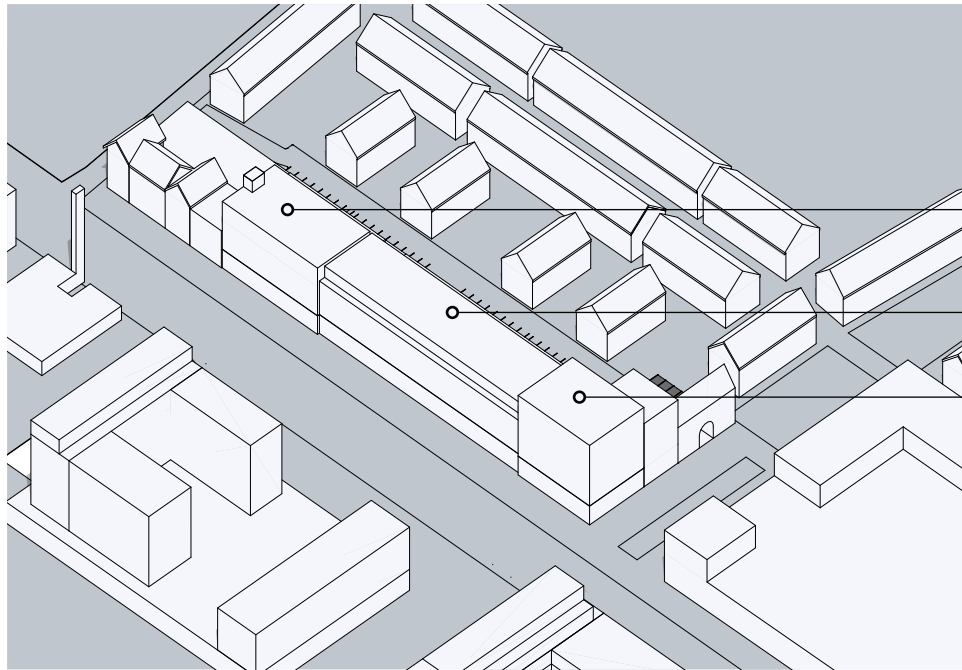
De dakranden van de drie daken op eerste verdieping, derde verdieping en het dak zijn iets verhoogd om te voorkomen dat gebruikers van de buitenruimtes zicht hebben op de achtergelegen tuinen van omwonenden. Deze verhoogde dakranden passen binnen de eerder genoemde bouwhoogten en binnen het SPvE.



1. - *gebouwdeel vrije sector woningen*
2. - *gebouwdeel sociale sector woningen*
3. - *gebouwdeel hoogte accent sociale sector woningen*
4. - *grondgebonden vrije sector woningen*

Ontwerp

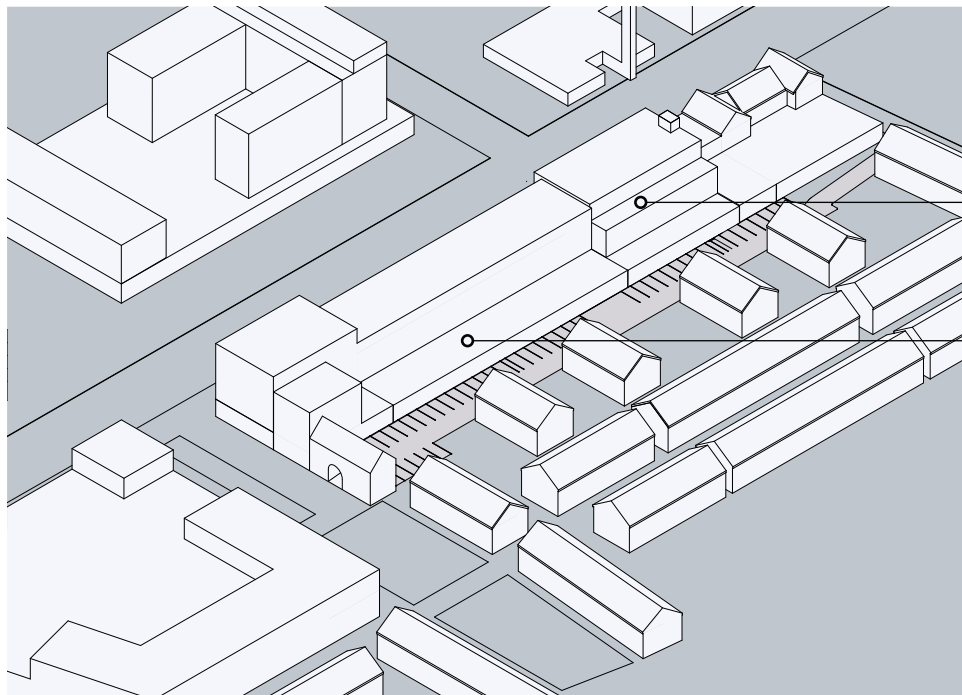




14,5m dakrand

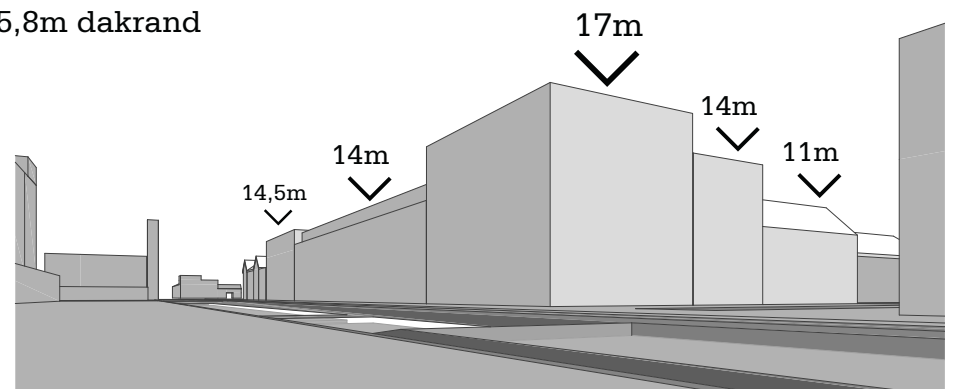
14m dakrand

17m dakrand



11,2m dakrand

5,8m dakrand



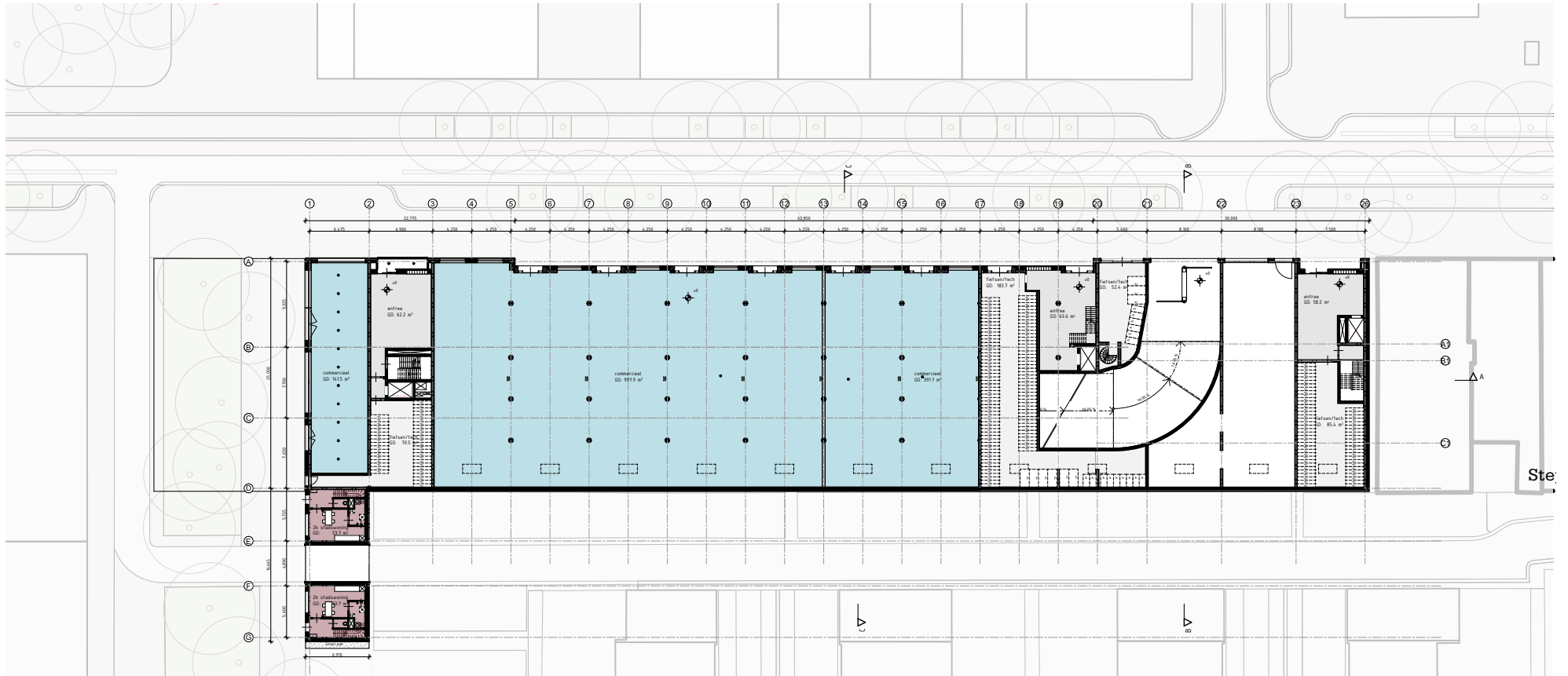
14,5m

14m

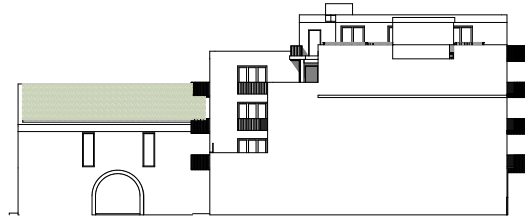
17m

14m

11m



gevel 1



gevel 4



gevel 2



gevel 3



Ruimtelijke aspecten

Waterveiligheid

Het watersysteem wordt robuust ingericht met waterbergings- en afvoermogelijkheden conform de watertoets.

Om voorbereid te zijn op wateroverlast in de toekomst zal regenwater zoveel als mogelijk tijdelijk worden geborgen en later afgevoerd.

Er zal op de daken van deze ontwikkeling een toekomstbestendig waterbergingsysteem worden gerealiseerd waar water tijdens piekbuien een etmaal kan worden opgevangen alvorens af te laten vloeien. Dit houdt in dat er minimaal 70mm water per m² wordt geborgen in retentiekragen op de daken, gecombineerd met intensieve en extensieve groene daken. De exacte invulling en positionering van deze onderdelen moet nog plaatsvinden.



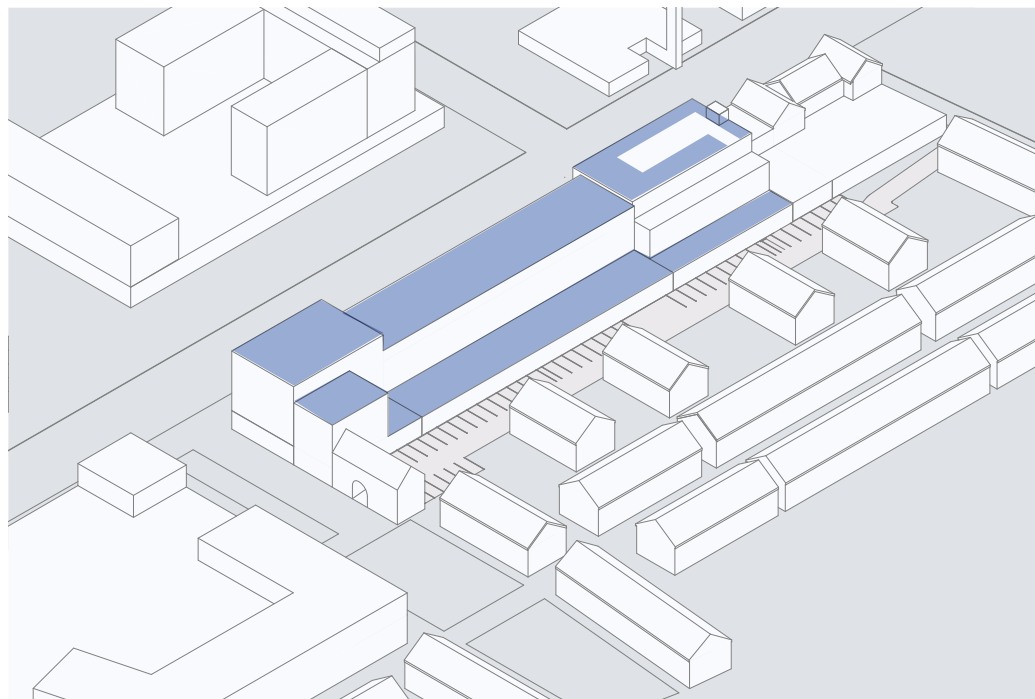
beperken
hittestress



piekbuien



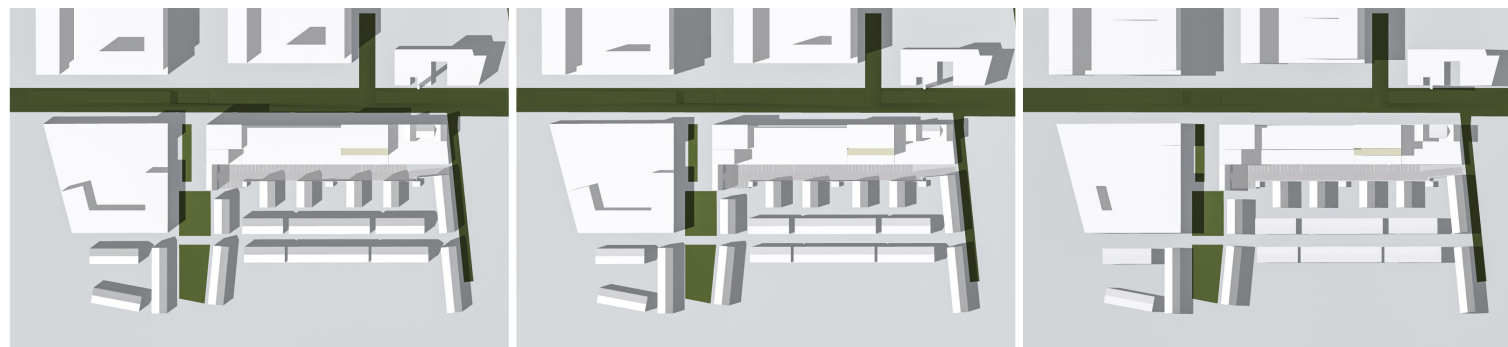
waterretentie



Bezinning

21 maart / september

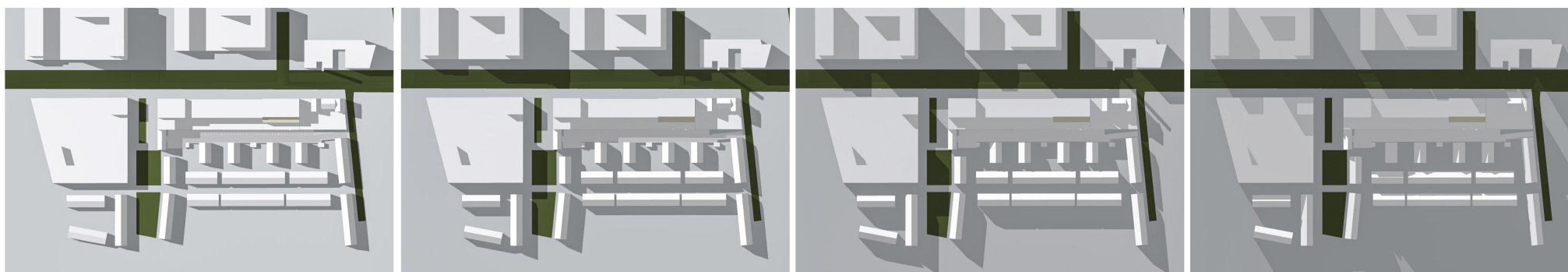
De afwijkingen in het plan ten opzichte van het SPVE hebben een minimale uitwerking op de omgeving in de vorm van schaduwval. De momenten in het jaar dat het verdiepen van gebouwdeel 1 voor extra schaduwval op nabij gelegen gebouwen zorgt zijn minimaal, en betreffen schaduwval op schuttingen en het openbaar gebied.



12.00

13.00

14.00



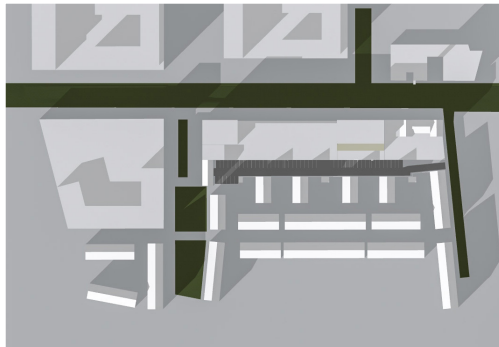
15.00

16.00

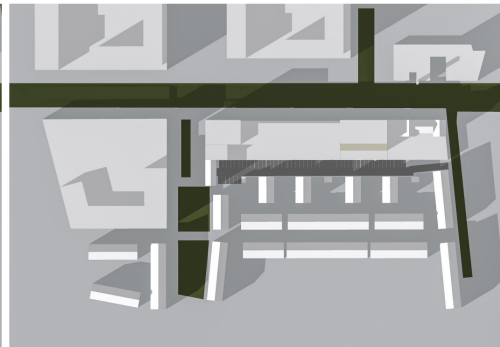
17.00

18.00

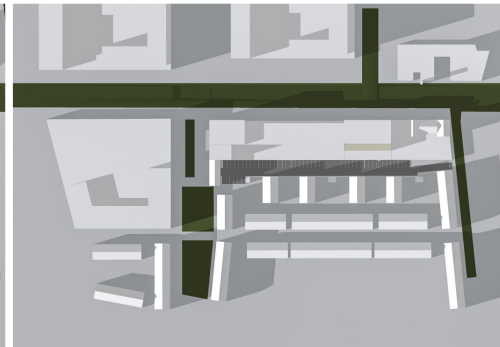
21 december



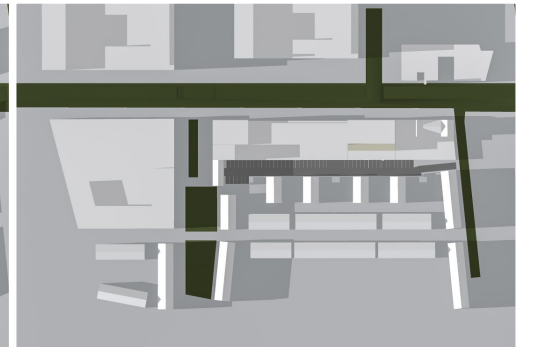
11.00



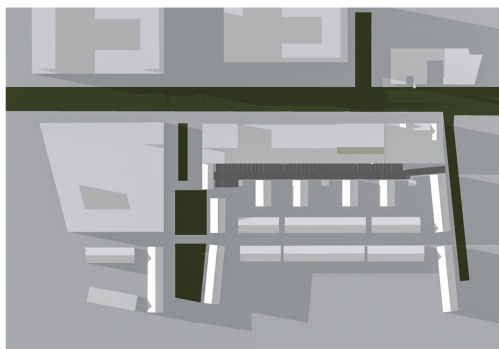
12.00



13.00



14.00



15.00

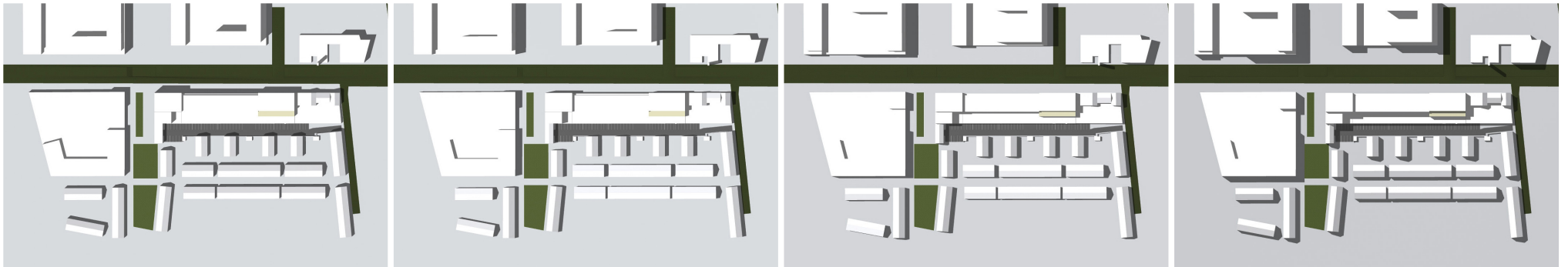


16.00



17.00

21 juni

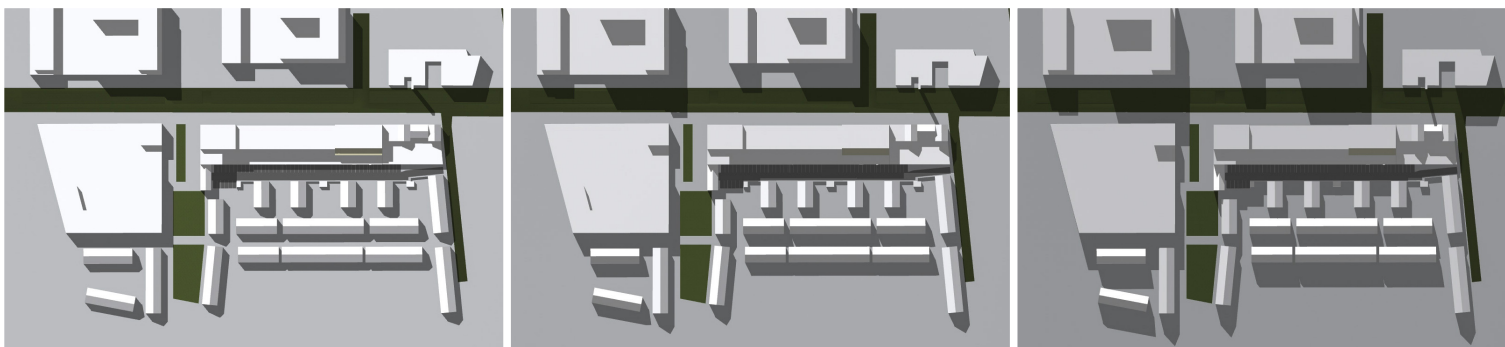


12.00

13.00

14.00

15.00



16.00

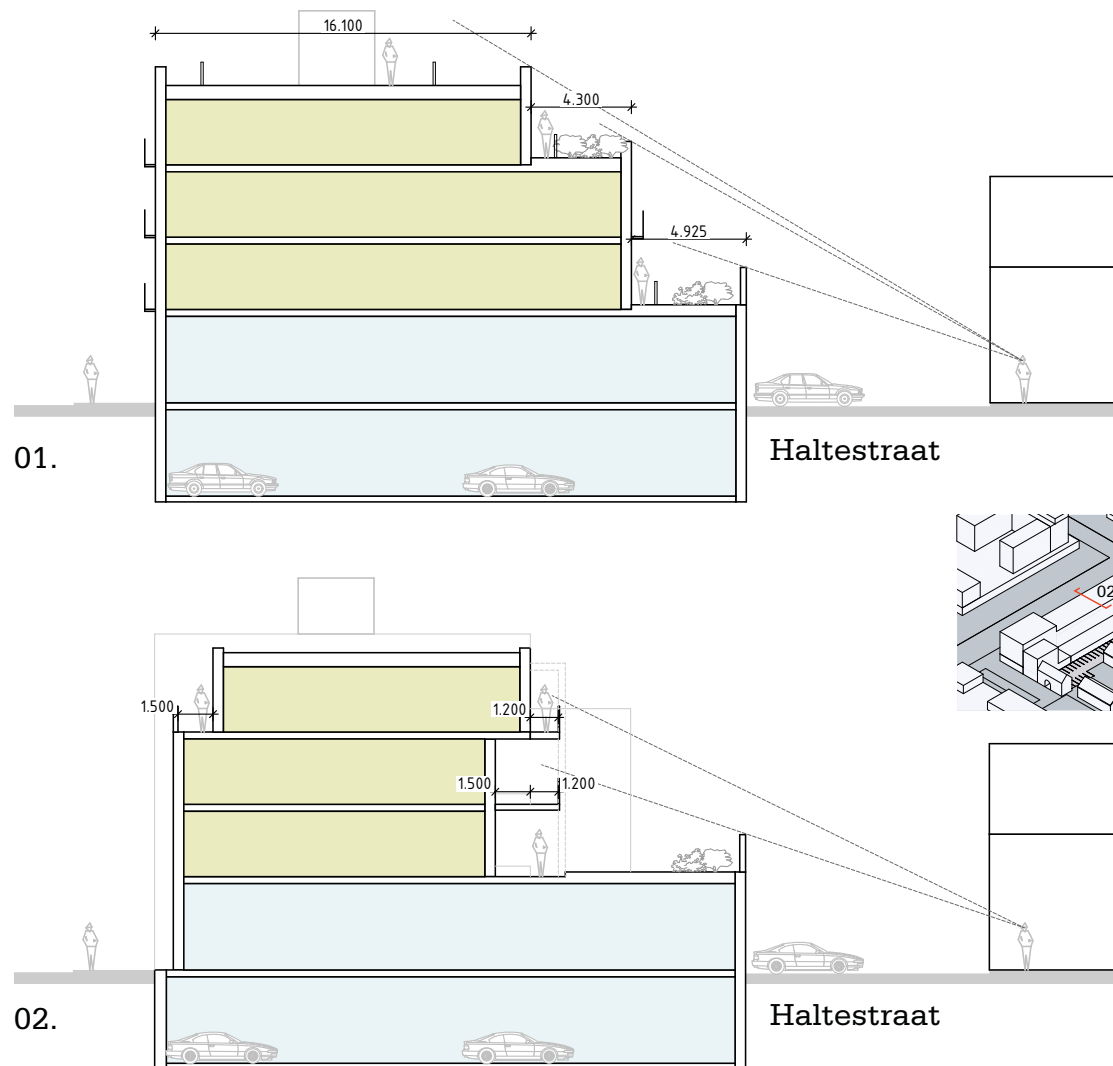
17.00

18.00

Privacy

De privacy van omwonenden, met name de bewoners achter de Haltestraat, is zorgvuldig afgewogen in deze ontwikkeling. In 2021 is de stedenbouwkundige opzet met de omwonenden besproken. Uit het gesprek kwam naar voren dat er zorgen zijn over de privacy t.g.v. de buitenruimtes. Om die reden is de privacy van omwonenden, met name de bewoners achter de Haltestraat, zorgvuldig afgewogen in deze ontwikkeling.

Aan de achterzijde van het bouwdeel 2 komen leefgalerijen voorzien van groen om een prettig aangezicht te vormen, en de dakopstand van de commerciële plint wordt iets verhoogd om buitenruimtes op dat niveau uit het zicht te krijgen. Aan de achterzijde van het bouwdeel 1 zullen uitsluitend franse balkons van 60cm diep worden gerealiseerd, in plaats van de volwaardige balkons in het VO in 2021. Hier zullen uitsluitend buitenruimtes worden gerealiseerd op de dakvlakken, terugliggend ten opzichte



van de dakranden, waarbij de dakranden worden verhoogd. De vrije sector woningen in bouwdeel 1, kleiner dan 40m² VG kunnen gebruik maken van het collectieve dakterras op het hoofdvolume.

Dit collectieve dakterras wordt aan de Stephensonstraat-zijde gepositioneerd, om de de privacy van bewoners aan Haltestraat-zijde te respecteren.



Beeldkwaliteit

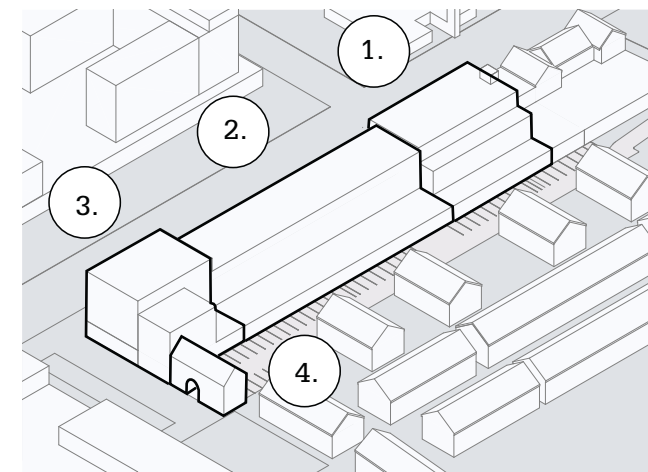
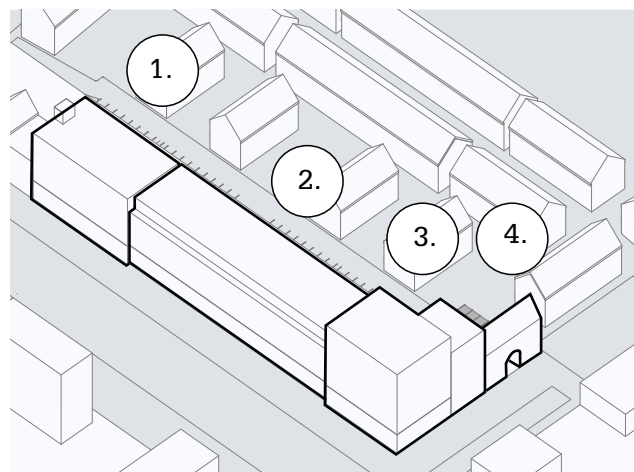


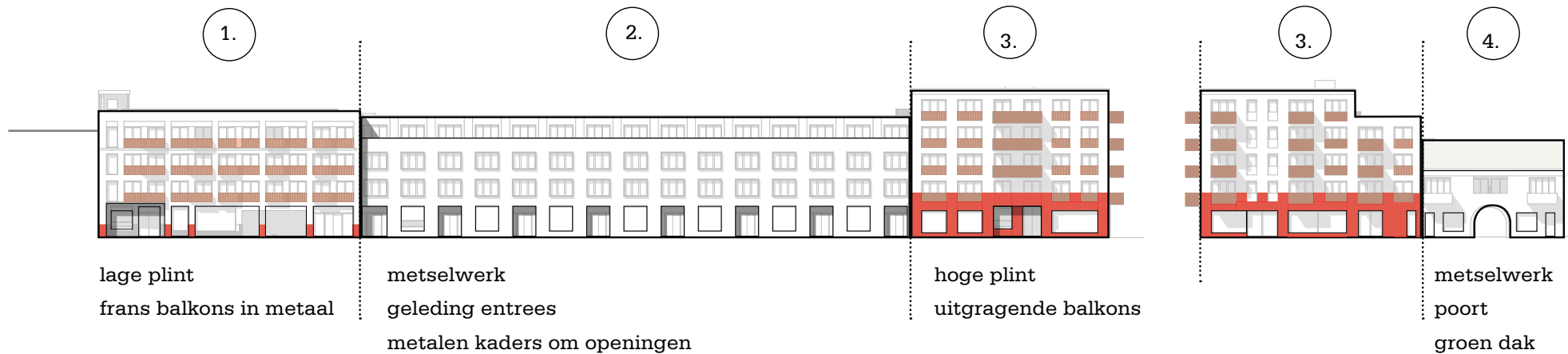
Geleding

Het plan is opgebouwd uit een ensemble van vier gebouwdelen: een staartblok: tpv Stephensonstraat 38 (1.) ; een middendeel (2.) ; een kopblok op de hoek Remiseplein-Stephensonstraat (3.) ; en een overgang naar de grondgebonden woningen aan het Remiseplein (4.). Om de geleding van de 3 gebouwdelen aan de Stephensonstraat leesbaar en krachtig te krijgen is gebouwdeel 2 met 55cm uit de rooilijn teruggezet. Gebouwddeel 4 vormt een intermediair tussen de 3 gebouwdelen naar de grondgebonden woningen aan het Remiseplantsoen. Het volume zal

uit eenzelfde baksteen worden vormgegeven, maar worden voorzien van een hellende langskap voorzien van sedum. Gezien de sprong in rooilijn van de belendingen naar gebouwdeel 4, zal

aandacht moeten worden besteed aan de kopgevel van het dit deel zoals ook aan aansluiting op tuin van naastgelegen bebouwing.





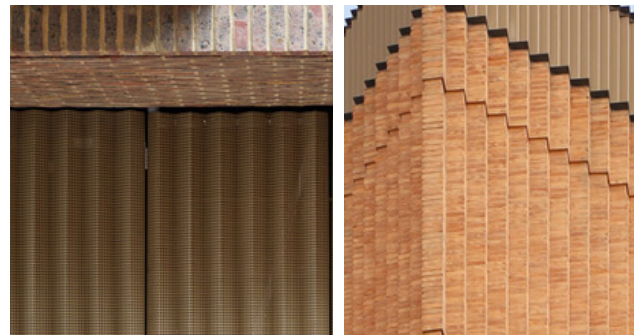
Plinten

De vormgeving van de plinten verschilt per gebouwdeel en versterkt daarmee de differentiatie van gebouwdelen. Het materiaal en kleurgebruik echter, zijn een constante en verschillen niet per gebouwdeel. Entrees van woningen en commerciële ruimten worden gemarkeerd door een setback of een luifel.

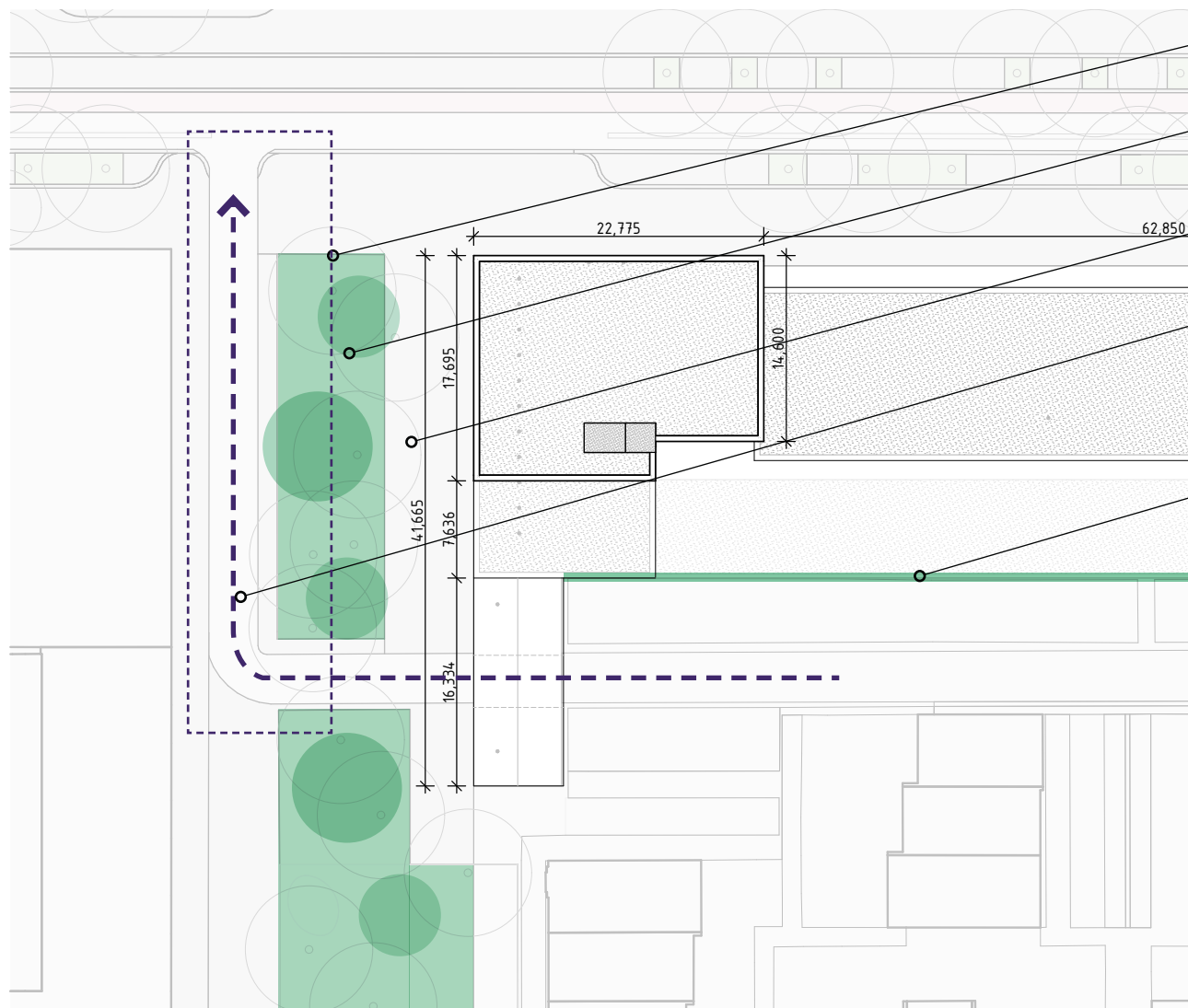
De markering van het metselwerk in de plinten vindt plaats doormiddel van een wijziging in metselwerkverband. De stenen worden onder 45graden geplaatst, waardoor een zig-zag patroon ontstaat.

Balustrades en (frans)balkons

De zig-zag thematiek die ontstaat in de bewerking van het metselwerk in de plinten wordt doorgezet in de geperforeerd metalen balustrades, die een translucet scherm vormen waarmee buitenruimtes worden opgenomen in de gevel architectuur.



Openbare ruimte



Zoekgebied 12 ijdelijke
parkeerplaatsen voor invalideparkeren
en elektrische auto's

Plantsoen:
lage beplanting met inheemse
kleine bomen

Ruimte voor kleinschalig horeca
terras

Uitrit bewoners Haltestraat

wand tpv parkeren Haltestraat
vergroenen middels hangplanten
en klimplanten





Plantvakken bij verhogen afzomen met zitmogelijkheden



Voldoende diversiteit en dichtheid



Aansluiten op Remiseplantsoen

Bewegende Stad

Mobiliteit

De locatie van het project Stephensonstraat 38-46 sluit optimaal aan op de infrastructuurnetwerken voor fiets en auto in Haarlem. Ook toegang tot het (lokaal) openbaar vervoer via de buslijn Heemstede-Haarlem ligt op loopafstand. Bewoners hebben daardoor de keuze uit diverse vormen van mobiliteit. Het ontwerp van de openbare ruimte draagt bij tot het stimuleren van het gebruik van lopen en fietsen. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de noodzakelijk duurzame mobiliteitstransitie (minder auto, en meer gebruik van duurzame vervoerwijzen). Dit wordt ondersteund door het faciliteren van deelauto's en eventuele andere vormen van deelmobiliteit.

Bereikbaarheid

De locatie ligt aan de fietslaan, een belangrijke drager van het fietsroutenetwerk van Haarlem gekoppeld aan station Heemstede

Aerdenhout en het centrum van Haarlem, voor verplaatsingen binnen de stad kan de fiets dan ook worden beschouwd als de primaire vervoerwijze. Voor verplaatsingen buiten de stad zijn openbaar vervoer en de (deel-) auto de aangewezen vervoerwijzen. Door de nabijheid van de regionale hoofdinfrastructuur (Westelijke Randweg N208) via de Pijlsiaan wordt de stedelijke infrastructuur minimaal belast.

Parkeren

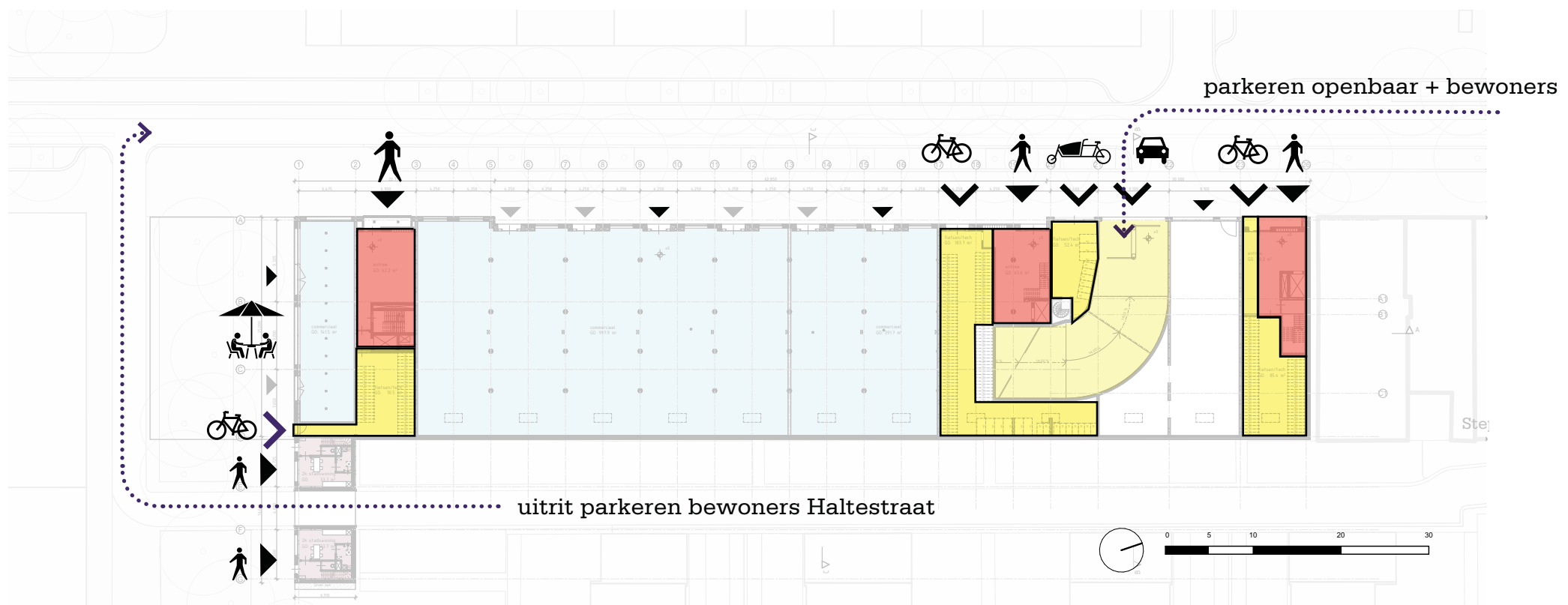
Voor het parkeren van fietsen wordt in zowel naar kwantiteit als naar kwaliteit ruim voldoende fietsparkeermogelijkheden ingepast. De gemeentelijke Beleidsregel fietsenbergingen bij nieuwe woongebouwen is hierbij uitgangspunt. De fietsparkeervoorziening wordt goed toegankelijk, daardoor wordt het voor bewoners gemakkelijker de fiets te nemen dan de auto voor een verplaatsing. Dit stimuleert het fietsgebruik. Bij het ontwerp van de parkeermogelijkheden

wordt rekening gehouden met de grote variëteit in typen fietsen. Recent onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteit van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangetoond dat in de stedelijke omgeving het autobezit stabiliseert en zelfs afneemt. Voor de berekening van de parkeerbehoefte van Stephensonstraat 38-46 wordt daarom uitgegaan van voor de locatie passende parkeergetallen. Onder het gebouw wordt een parkeergarage gerealiseerd. Voor de bewoners van de vrije sectorwoningen is voorzien in parkeercapaciteit in deze parkeergarage. Overige bewoners en bezoekers zijn aangewezen op openbare parkeervoorzieningen, die vooralsnog voldoende beschikbaar zijn als straatparkeren in het gebied. Wanneer parkeerregulering in het gebied wordt ingevoerd kunnen deze parkeerders (tegen betaling van het geldende tarief) gebruik maken van de betaalde parkeervoorzieningen.

Uitvoering

De ontwikkeling vindt plaats in een dichtbebouwde omgeving. Derhalve is het van belang om bij de verdere uitwerking aandacht te hebben voor de

bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en communicatie tijdens de uitvoering. Hiervoor zal in overleg met de gemeente, hulpdiensten en omgeving een plan worden opgesteld om dit te borgen.



Duurzaamheid

De aspecten waar de focus vanuit het ontwerp en projectteam liggen zijn ecologie en biodiversiteit, klimaatadaptatie en sociale integratie. De beschreven aspecten zijn voornamelijk kwalitatief van aard en zijn moeilijk meetbaar maar niet minder belangrijk. Voor de verschillende stakeholders in de ontwikkeling zoals ontwikkelaar, gemeente en woningbouwvereniging zijn deze aspecten van essentieel belang in het welslagen van de ontwikkeling.

De nieuwbouw aan de Stephensonstraat 38-46 zal gerealiseerd worden conform de meeste recente duurzaamheidseisen. De onlangs ingevoerde landelijke BENG-eisen zijn dan ook van toepassing.

Het gebruik van fossiele energiebronnen wordt zoveel mogelijk beperkt door de vraag zoveel mogelijk te beperken en door lokale bronnen in te zetten om energie te oogsten. Het complex wordt gasloos en zal worden verwarmt en gekoeld middels bodemenergie.

Eventuele traforuimtes en oplaadpunten voor auto's en fietsen worden in de nieuwbouw opgelost en gerealiseerd.

Het project voegt een gezonde balans van woningtypologieën toe aan dit deel van de stad en de horecafunctie aan het Remiseplein brengt de ambitie om mensen samen te brengen en te laten verblijven. Door het realiseren van een hoge plint in de commerciële ruimten borgen wij mogelijkheden met betrekking tot flexibiliteit in toekomst. Ook de puien van deze commerciële ruimten komen niet tot aan de vloer, waardoor flexibel gebruik in de toekomst ook vanuit het gevelbeeld niet ondenkbaar is. Ook in de woningen wordt een zekere mate van toekomstige flexibiliteit gewaarborgd, niet iedere woningscheidende wand is constructief waardoor kleine woningen in de toekomst eventueel vergroot en samengevoegd zouden kunnen worden.

De biodiversiteit wordt gestimuleerd en er is gezocht naar de juiste oplossingen om tot een klimaatadaptieve ontwikkeling te komen door een aantal maatregelen in dit plan toe te passen.

De daken van het plan zullen zoveel als mogelijk worden voorzien van groen in diverse vormen. De hoger gelegen daken worden voorzien van extensief groen, met daaronder kratten t.b.v. waterretentie om 70mm 24uur te kunnen bergen. De daken op de eerste verdieping zullen worden voorzien van intensief groen, waarbij bloemen en kruiden kunnen bloeien, om zo een natuurinclusieve ontwikkeling te bevorderen en hittestress te beperken. In de gevels zullen enkele voorzieningen worden meegenomen voor het nesten van insecten en vogels.

Bij het ontwerp van de openbare ruimte aan het Remiseplein zal groen inpassing worden meegenomen, om zo in het openbare gebied hittestress tegen te gaan en natuurinclusiviteit en biodiversiteit te bevorderen.



beperken
hittestress



bevorderen
biodiversiteit



piekbuiën



waterretentie

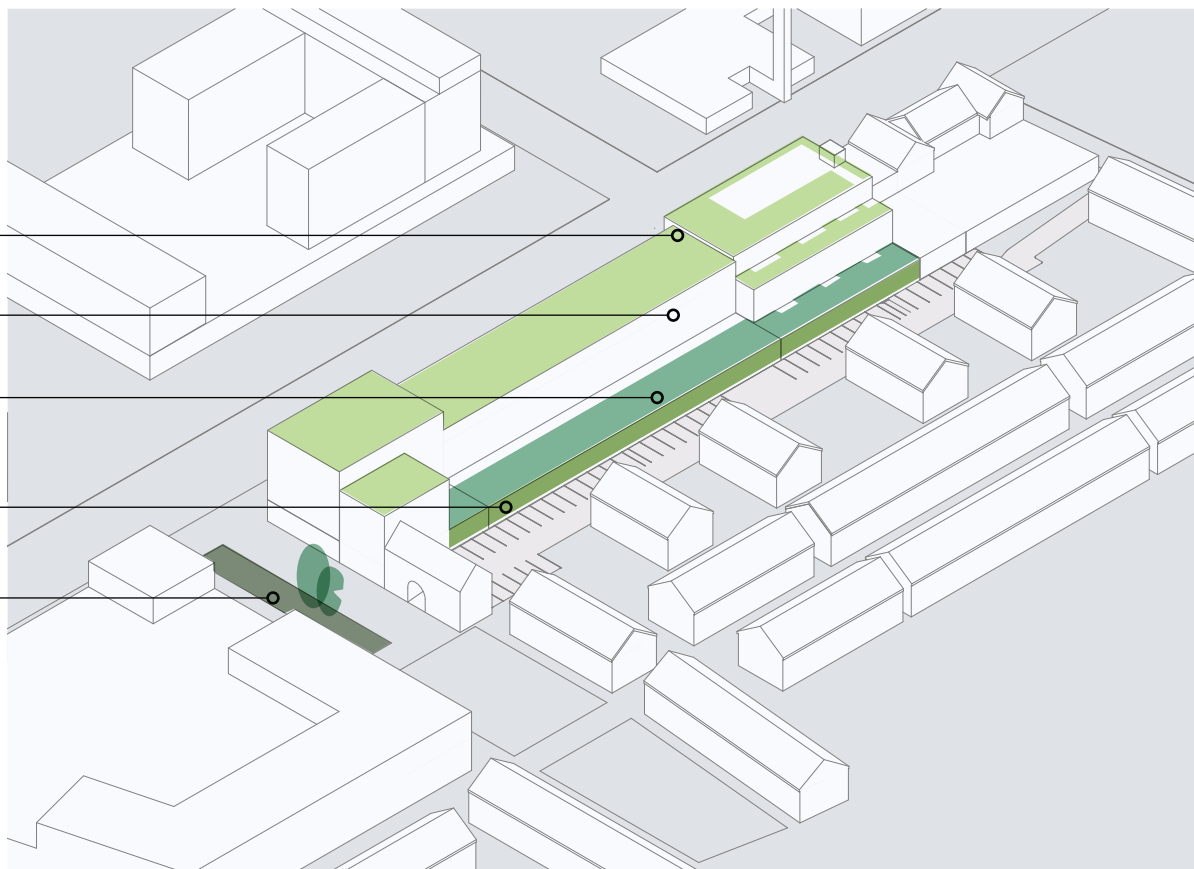
extensief groendak
en waterretentie

gevel voorzieningen
nesten

intensief groendak
en waterretentie

wand vergroenen

groen
plein inrichting



Gezondheid

Binnen het woongenot staat gezondheid centraal, een woning is een plek waar mensen op een gezonde wijze kunnen vertoeven. Geluid, Lucht en Trillingen kunnen hinder vormen en daarmee negatief invloed uitoefenen op het woongenot. Tijdens de voorfase van dit project, zijn deze invloeden onderzocht middels milieuonderzoeken. Tijdens het opstellen van het bestemmingsplan zijn de uitkomsten van de onderzoeken gewogen en zijn de nodige overwegingen getroffen om het woongenot aanvaardbaar te houden.

Weg en spoorweggeluid

Een aspect binnen gezondheid is de impact van omgevingsgeluid op het woongenot. Denk hierbij aan geluid dat ontstaat door voorbij passerende auto's of treinen op de spoorwegen en de toevoeging van horeca aan het plangebied.

Weg en spoorweggeluid

In de directe omgeving van het project bevinden zich de volgende wegen: de Leisevaart, Pijlslaan, Stephensonstraat en de Westelijke Randweg N208. Naast deze wegen bevindt zich ook de spoorwegbevinging Haarlem – Leiden in Noordwestelijke richting van het project. Zowel de spoorweg als het wegverkeer van de Stephensonstraat hebben geluidsimpact op de locatie. De cumulatieve geluidbelasting blijft onder de maximale ontheffingswaarde. Met een verhoogde karakteristieke geluidswering van de toe te passen gevels kan het vereiste minimale binnenklimaat uit het Bouwbesluit worden gerealiseerd.

Bedrijvengeluid

In de plint van het gebouw is ruimte gereserveerd voor de toevoeging van commerciële ruimte. Deels zal de plint ingevuld worden met horeca waarbij de hoofdactiviteit gericht is op het verstrekken van maaltijden en hoogstens sprake van achtergrondmuziek.

Achtergrondmuziek is rustige muziek, wat sfeer verhogend werkt, en niet bedoeld is om specifiek naar te luisteren. Daarentegen zal er geen sprake zijn van versterkt muziekgeluid dat als overlastgevend bestempeld kan worden. De bedrijvigheid in de plint beperkt zich daarmee tot type inrichtingen waarmee een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden geborgd. Dit is inclusief de bestaande verfgroothandel binnen het plangebied. Vanuit bedrijvigheid in de omgeving van het plan is ook geen sprake van milieuhinder. Daarnaast wordt de plint bouwkundig gescheiden van de appartementen waarmee een goed binnenklimaat kan worden gerealiseerd.

Lucht

Uit luchtkwaliteitsonderzoek is gebleken dat de luchtkwaliteit voldoet aan de maatgevende waarden. Op basis daarvan kan gesteld worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor het aspect luchtkwaliteit.

Trillingen spoor

In de nabijheid van het project ligt een belangrijke spoorlijn, die Haarlem met Leiden verbindt. Op circa 110 meter kunnen treinen op hoge snelheid passeren met trillingen als mogelijk gevolg. De dichterbij gelegen twee sporen zijn doodlopend en passeren derhalve geen treinen op hoge snelheid. Op basis van trillingenonderzoek is geconcludeerd dat te verwachten trillingen ten gevolge van voorbij treinverkeer beneden de streefwaarde zullen blijven. De aanwezigheid van de spoorlijn zal het woon- en leefklimaat niet negatief beïnvloeden.

Toegankelijkheid

In eerste instantie wordt het project aangesloten op de bestaande wegen en paden om het plangebied. Dat houdt in dat de locatie toegankelijk is via de, Stephensonstraat (voorzijde) met de auto, op de fiets en te voet. Auto's

kunnen daarbij geparkeerd worden aan de achterzijde, in het zogenaamde parkeerhof gelokaliseerd aan de haltestraat.

Uitvoering

De ontwikkeling vindt plaats in een dichtbebouwde omgeving. Derhalve is het van belang om bij de verdere uitwerking aandacht te hebben voor de bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en communicatie tijdens de uitvoering. Hiervoor zal in overleg met de gemeente, hulpdiensten en omgeving een plan worden opgesteld om dit te borgen.

Toegankelijkheid hulpdiensten

De locatie is gelegen aan de Stephensonweg, welke een doorgaande weg is en voldoende ruimte biedt voor hulpdiensten. Tevens zouden hulpdiensten ook aan de achterzijde van het pand komen wanneer men de Haltestraat gebruikt.

Participatie

In oktober 2019 is het Stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) door het college vrijgegeven voor de inspraak. Inspraak was mogelijk van 18 oktober – 28 november 2019. In die periode kon iedereen een reactie geven (zienswijzen indienen) Op 5 november was er een inloopavond waarbij de gemeente en Hoorne Vastgoed aanwezig waren om het SPvE en de procedure toe te lichten en vragen te beantwoorden. De zienswijzen zijn verwerkt in het SPvE waarna het begin 2021 is vastgesteld.

Op basis van de ruimtelijke uitgangspunten in dit SPvE is een voorlopig ontwerp (VO) gemaakt. In deze fase (2021) zijn de wijkraad en de bewoners geraadpleegd en geïnformeerd. Dit VO dient als basis voor het nieuwe bestemmingsplan.

Ook het bestemmingsplan wordt vrijgegeven voor inspraak. Ten behoeve van het bestemmingsplan wordt na de zomer een informatieavond georganiseerd waarbij Hoorne Vastgoed samen met de gemeente de procedure toelicht en vragen beantwoordt. Naast de informatieavonden wordt de buurt via een nieuwsbrief en de website geïnformeerd.

Rijnboutt Amsterdam

Moermanskkade 317
1013 BC, Amsterdam

T +31 (0)20 530 48 10
info@rijnboutt.nl
rijnboutt.nl

 @rijnboutt

HOORNE Vastgoed

Loet 2
1911 BR, Uitgeest

T +31 (0)251 66 22 80
info@hoornevastgoed.nl
hoornevastgoed.nl



Bijlage 15 Advies VRK

Aan het college van de Gemeente Haarlem
Postbus 511
2003 PB Haarlem

Datum 25 juli 2022
Aanvraagnummer 20163462
Contactpersoon M. Rutte
Mailadres Risicobeheersing@vrk.nl
Telefoonnummer 023-5674043
Volgnummer brief 20205785
Bijlage(n) -
Onderwerp Advies Bestemmingsplan Stephensonstraat 38-46, Stephensonstraat 38-46 Haarlem

Geacht college,

Op 21 juli 2022 verzocht de heer Brink mij om te adviseren op het voorontwerp bestemmingsplan Stephensonstraat 38-46, te Haarlem.

Op basis van artikel 13, lid 3 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transport (Bevt), en artikel 12, lid 2 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) bied ik u hierbij mijn reactie aan. Bij het opstellen van dit advies is gebruik gemaakt van het door de gemeente aangereikte plan en kaart (13-07-2022) en de EV-signaleringskaart.

Onderhavig bestemmingsplan maakt een gewijzigde ontwikkeling mogelijk van de bouw van sociale koopwoningen als onderdeel van het project voormalig Remiseterrein. Het plangebied is gelegen aan de Stephensonstraat 38-46 en grenst aan de achterzijde aan de Haltestraat.

Een systematische beoordeling van de aangereikte gegevens toont dat er aan het onderhavige plan geen externe veiligheidsaspecten zijn verbonden.

Risicobronnen

De gemaakte inventarisatie in het bestemmingsplan is niet geheel volledig. Aan de Leidsevaart op een afstand van ca.140 meter bevindt zich een Shell tankstation. De effecten van een mogelijke calamiteit (plasbrand, maximale effectafstand ca.75 m) tijdens het bevoorraden van het tankstation rijken echter niet tot het plangebied. Daarmee is deze risicobron ook niet relevant voor de ontwikkeling in het plangebied.

Advies

In de huidige situatie zijn er in of in de nabijheid van het plangebied geen risicobronnen gesitueerd. Het is dan ook niet noodzakelijk om maatregelen te treffen om de risico's te beperken en de mogelijkheden tot zelfredzaamheid en hulpverlening te vergroten.



Verzenddatum: 25 juli 2022
Volgnummer brief: 20205785
Pagina: Pagina 2 van 2

Opgemerkt dient te worden dat ik mij met betrekking tot het uitbrengen van dit advies heb beperkt tot de zaken die betrekking hebben op c.q. gerelateerd zijn aan (externe) veiligheid. Graag verneem ik uw besluit met betrekking tot dit advies. Daarnaast adviseer ik u gaarne in de verdere procedure(s) tot vaststelling van het bestemmingsplan.

Voor nadere vragen en opmerkingen kunt u contact opnemen met de opsteller van dit advies.

Hoogachtend,
Het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Kennemerland
Namens deze,

Ing. M. Rensen
Teammanager Regie

Regels

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

- 1.1 aan-huis-verbonden beroep:**
het uitoefenen van een beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, educatief, kunstzinnig of technisch vlak of daarmee gelijk te stellen activiteiten niet zijnde detailhandel, dat een uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is.
- 1.2 aanbouw en uitbouw:**
een aangebouwd gebouw behorende bij een op hetzelfde bouwperceel gelegen hoofdgebouw.
- 1.3 aanduiding:**
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.
- 1.4 aanduidingsgrens:**
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.
- 1.5 aanlegvergunning:**
omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder b van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
- 1.6 achtergevelrooilijn:**
bebouwingsgrens aan de van de weg afgekeerde zijde van het bebouwingsvlak.
- 1.7 antenne-installatie:**
installatie bestaande uit een antenne, een antennedragers, de bedrading en de al dan niet in een of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.
- 1.8 archeologisch deskundige:**
professioneel archeoloog die op basis van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie bevoegd is om archeologische onderzoek uit te voeren en programma's van eisen op te stellen en te toetsen.

- 1.9 archeologisch onderzoek:**
diverse vormen van onderzoek naar de archeologische waarde binnen een plangebied, uitgevoerd volgens de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie.
- 1.10 archeologisch rapport:**
in rapportvorm vervat verslag van een volgens de in de archeologische beroepsgroep gebruikelijke normen verricht archeologisch onderzoek, op basis waarvan een conclusie kan worden getrokken over de aanwezigheid en de waarde van archeologische resten.
- 1.11 archeologisch waardevol gebied:**
gronden waar archeologische waarden aanwezig of te verwachten zijn.
- 1.12 archeologische waarde:**
vindplaats of vondst met een oudheidkundige waarde. Het betreft hier met name archeologische relicten in hun oorspronkelijke ruimtelijke context.
- 1.13 balkon:**
uitkraging aan een gevel waarvan het bovenvlak vanuit het gebouw toegankelijk is en als buitenruimte fungeert.
- 1.14 bebouwing:**
één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.
- 1.15 bebouwingspercentage:**
een op de verbeelding aangegeven percentage dat de grootte van het deel van het bouwvlak aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd.
- 1.16 bed & breakfast:**
het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs)woning met behoud van de woonfunctie.
- 1.17 bedrijf:**
een onderneming gericht op het produceren, bewerken, herstellen, installeren of inzamelen van goederen, alsmede verhuur, opslag en distributie van goederen.
- 1.18 bedrijfswoning:**
een woning in of bij een gebouw of op een terrein, kennelijk slechts bedoeld voor één huishouden, wiens huisvesting daar gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein noodzakelijk is.

1.19 begane grond:

een bouwlaag waarvan het vloerniveau (nagenoeg) ter hoogte van het aansluitende peil ligt.

1.20 bestaande (situatie)

onder "bestaande" goot- of bouwhoogte, kap- en dakvorm, gevelindeling, maatvoering en oppervlakte wordt verstaan de goot-/bouwhoogte, kap- en dakvorm, nokrichting, gevelindeling, maatvoering en oppervlakte zoals die op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan rehtens bestaat of rehtens mag bestaan.

1.21 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.22 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.23 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.24 bijbehorend bouwwerk:

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd en met de aarde verbonden bouwwerk met een dak.

1.25 bijgebouw:

een gebouw dat, zowel in bouwkundige als in functionele zin ondergeschikt is aan en ten dienste staat van een hoofdgebouw.

1.26 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.27 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

1.28 bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd.

1.29 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

- 1.30 bouwperceelgrens:**
de grens van een bouwperceel.
- 1.31 bouwvlak:**
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijn toegelaten.
- 1.32 bouwwerk:**
een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.
- 1.33 bruto vloeroppervlak (bvo):**
de totale vloeroppervlakte van alle tot het gebouw behorende binnenruimten, met inbegrip van de bouwconstructie, bergingen, trappenhuizen, interne verkeersruimten, magazijnen, dienstruimten et cetera, met uitzondering van balkons, galerijen, parkeer- en stallingsvoorzieningen.
- 1.34 dakhelling:**
de hoek die een dakvlak maakt met het horizontale vlak.
- 1.35 dakkapel:**
een zich in een dakvlak bevindende uitbouw.
- 1.36 dakopbouw:**
een extra bouwlaag boven de goot met een platte afdekking.
- 1.37 dakterras:**
een met een omheining afgezette buitenruimte op een gebouw.
- 1.38 detailhandel:**
het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit, met uitzondering van horeca.
- 1.39 dienstverlening:**
het verlenen van diensten in de vorm van publieksgerichte en niet-publieksgerichte dienstverlening.
- 1.40 gastouderopvang:**
gastouderopvang als bedoeld in artikel 1.1 van de Wet kinderopvang en kwaliteitseisen peuterspeelzalen, die een uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is.

1.41 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.42 gebruiksoppervlak (GBO)

het totale vloeroppervlakte tussen de omsluitende wanden minus vaste obstakels van omvang. Het GBO wordt vastgesteld aan de hand van NEN2580.

1.43 grondwaterneutraal bouwen

het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast.

1.44 hoofdgebouw:

een of meer panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

1.45 horeca 1:

horecabedrijven die hoofdzakelijk overdag eenvoudige etenswaren verstrekken en als nevenactiviteit licht- en niet-alcoholische dranken verstrekken, zoals lunchrooms, ijssalons, koffie/theehuizen, broodjeszaken en daarmee gelijk te stellen horecabedrijven.

1.46 horeca 2:

horecabedrijven die hoofdzakelijk maaltijden verstrekken en als nevenactiviteit alcoholische en niet-alcoholische dranken verstrekken waarbij de nadruk ligt op het verstrekken van maaltijden, zoals restaurants en eethuisjes, snackbars en daarmee gelijk te stellen horecabedrijven.

1.47 huishouden:

één persoon, een gezin of een hiermee gelijk te stellen groep van personen van beperkte omvang, die bij verblijf in een woning de daar aanwezige essentiële woonvoorzieningen deelt;

1.48 kantoor:

een gebouw voor het verlenen van diensten en het uitvoeren van handelingen, waarbij de nadruk ligt op de administratieve afwikkeling van die handelingen.

1.49 kunstwerk:

civieltechnisch werk voor de infrastructuur van wegen, water, spoorbanen, waterkeringen en/of leidingen niet bedoeld voor permanent menselijk verblijf.

1.50 leisure:

commerciële vrijetijdsvoorzieningen waar men betaalt voor het ervaren van een belevenis.

1.51 maatschappelijke voorzieningen:

educatieve, sociaal-medische, sociaal-culturele, levensbeschouwelijke, sport- en recreatieve voorzieningen en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening.

1.52 niet-publieksgerichte dienstverlening:

het verlenen van diensten zonder rechtstreeks fysiek contact met het publiek.

1.53 onderdoorgang/overbouwning:

een op de verbeelding aangegeven gebied waar binnen het bouwvlak een doorgang mogelijk is, waarboven bebouwing mag worden opgericht.

1.54 pand:

de kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig-constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is.

1.55 peil:

- a. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan;
- c. indien in of op het water wordt gebouwd: het plaatselijk gemiddelde waterpeil.

1.56 perifere detailhandel:

detailhandel die moeilijk inpasbaar is in bestaande winkelgebieden vanwege de volumineuze aard en de bevoorrading (zoals boten, auto's, caravans, tuincentra artikelen, bouwmarkt, grove bouwmaterialen, keukens, sanitair en meubels).

1.57 plan:

het plan met identificatienummer NL.IMRO.BP2120007-on01 van de gemeente Haarlem.

- 1.58 plat dak:**
een afdekking onder een hoek van maximaal 5 graden ten opzichte van het horizontale vlak.
- 1.59 publieksgerichte dienstverlening:**
het verlenen van diensten met rechtstreeks contact met het publiek in de vorm van zakelijke, consumentverzorgende, openbare en (para)medische dienstverlening (hieronder worden onder andere huisartsenpraktijken, apotheken of fysiotherapeuten verstaan), inclusief ondergeschikte nevenfuncties.
- 1.60 prostitutie:**
het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.
- 1.61 seksinrichting:**
de voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotische-pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting worden in elk geval verstaan: een (raam) prostitutiebedrijf, seksbioscoop, seksautomatenhal, seks theater, een parenclub of een besloten huis, waaronder tevens begrepen een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar.
- 1.62 setback:**
teruggelegen bovenste verdieping, soms voorzien van een dakterras.
- 1.63 sloopvergunning:**
omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder g van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
- 1.64 sociale huurwoning:**
huurwoning zoals genoemd in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder d. van het Besluit ruimtelijke ordening.
- 1.65 sociale koopwoning:**
koopwoning zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder e. van het Besluit ruimtelijke ordening.
- 1.66 verbeelding:**
de analoge en digitale voorstelling van de in het bestemmingsplan opgenomen ruimtelijke informatie.

- 1.67 verkooppunt van motorbrandstoffen:**
een inrichting waar door middel van een of meer pompinstallaties motorbrandstoffen worden verkocht en geleverd.
- 1.68 verkoopvloeroppervlakte:**
het voor publiek toegankelijke deel van de winkelvloeroppervlakte, inclusief etalageruimte en de ruimte achter de toonbank dan wel kassaruimte.
- 1.69 voorgevelrooilijn:**
de bouwgrens aan de wegzijde van het bouwvlak.
- 1.70 voorzieningen van openbaar nut:**
voorzieningen ten behoeve van openbare verlichting, telecommunicatie, gas-, water- en elektriciteitsdistributie alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen ondergrondse kabels en leidingen, transformatorhuisjes, pompstations, gemalen, telefooncellen en zendmasten.
- 1.71 wet:**
de Wet ruimtelijke ordening.
- 1.72 woning:**
een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de huisvesting van een huishouden.

Artikel 2 Wijze van meten

2.1 Bij de toepassing van de regels wordt als volgt gemeten:

afstand tot de bouwperceelsgrens

tussen de grens van het bouwperceel en een bepaald punt van het bouwwerk, waar die afstand het kortst is.

bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw inclusief borstwering of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte onderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen onderdelen. Siergevels zoals trapgevels, halsgevels, klokgevels en lijstgevels worden niet meegerekend bij het bepalen van de bouwhoogte.

de dakhelling

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

goothoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, dan wel de druiplijn, het boeiboord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel. Bij de aanwezigheid van een doorgemetselde borstwering bij een buitenruimte wordt de druiplijn van de vloer van het dakterras gezien als goothoogte.

verticale diepte van een ondergronds bouwwerk

vanaf het peil tot aan de bovenzijde van de laagstgelegen vloer.

inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

de hoogte van een windturbine

vanaf het peil tot aan de (wieken)as van de windturbine.

breedte dakvlak bij dakdoorbreking

de meetlijn wordt gelegd op de helft van de hoogte van de dakdoorbreking.

2.2 Overschrijden bouwgrenzen

Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bouwgrenzen te overschrijden ten behoeve van:

- a. stoepen, stoeptreden, funderingen, plinten, pilasters, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, verdikte gevelstenen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke ondergeschikte

- onderdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,5 m;
- b. gevel- en kroonlijsten, overstekende daken en dergelijke onderdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 10 % van de breedte van de aangrenzende straat en met een maximum van 1 m. Deze werken mogen niet lager gelegen zijn dan 4,2 m boven de rijweg met inbegrip van een strook van 0,6 m breedte ter weerszijde van de rijweg, dan wel 2,2 m boven een fiets- en/of voetpad;
 - c. balkons met een maximum van 0,6 m. Deze werken mogen niet lager gelegen zijn dan 4,2 m boven de rijweg met inbegrip van een strook van 0,6 m breedte ter weerszijde van de rijweg, dan wel 2,2 m boven een fiets- en/of voetpad;
 - d. hijsinrichtingen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1 m en deze werken niet lager zijn gelegen dan 5 m boven peil.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd - 2

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

3.1.1 Begane grond

- a. woningen, al dan niet in combinatie met de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep, gastouderopvang of bed & breakfast;
- b. bedrijven of bedrijfsactiviteiten tot en met categorie B zoals genoemd in de bij deze regels behorende zoneringslijst;
- c. publieksgerichte dienstverlening;
- d. kantoor, praktijkruimte;
- e. cultuur en ontspanning zoals: oefenruimten, ateliers, kleinschalige leisure en daaraan naar aard en omvang gelijk te stellen activiteiten;
- f. kleinschalige detailhandel, niet zijnde perifere detailhandel;
- g. buitenschoolse opvang;
- h. horeca tot en met categorie 2 ter plaatse van de aanduiding 'horeca t/m categorie 2';
- i. ondergrondse parkeergarage;
- j. in- en uitrit (ondergrondse) parkeergarage ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer in- en uitrit parkeergarage';
- k. bij de bestemming behorende 'bouwwerken geen gebouw zijnde', galerijen, groenvoorzieningen, wegen en paden, parkeervoorzieningen, tuinen, erven en terreinen, waterlopen en waterpartijen, (in pandige) technische voorzieningen, nutsvoorzieningen en traforuimte.

3.1.2 Overige verdiepingen

- a. woningen, al dan niet in combinatie met de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep, gastouderopvang of bed & breakfast.
- b. dakterrassen, balkons, galerijen, gezamenlijke buitenruimte op het dak.

3.2 Bouwregels

Binnen de bestemming 'Gemengd - 2' gelden de bouwregels zoals aangegeven in artikel 7.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Specifieke gebruiksregels - oppervlakten

Naast het bepaalde in artikel 3.1.1 en artikel 8 gelden met betrekking tot het gebruik de volgende regels:

1. de totale omvang van de functies binnen deze bestemming, zoals genoemd onder artikel 3.1.1 sub b t/m h, bedraagt gezamenlijk maximaal 2000 m² bruto vloeroppervlak;
2. in aanvulling op het bepaalde onder 1. bedraagt de totale omvang van

- kleinschalige detailhandel als bedoeld in artikel 3.1.1 sub f maximaal 600 m² bruto vloeroppervlak;
3. in aanvulling op het bepaalde onder 1. bedraagt de totale omvang van de buitenschoolse opvang als bedoeld in artikel 3.1.1 sub g maximaal 200 m² bruto vloeroppervlak;
 4. in aanvulling op het bepaalde onder 1. bedraagt de totale omvang van horeca tot en met categorie 2 als bedoeld in artikel 3.1.1 sub h maximaal 175 m² bruto vloeroppervlak.

3.3.2 Voorwaardelijke verplichting geluid

1. Een woning mag uitsluitend in gebruik genomen worden nadat:
 - a. de woning minimaal één geluidsluwe zijde bevat met dien verstande dat de buitenruimten, die als buitengebruiksruimten worden gebruikt, aan de geluidsluwe zijde zijn gesitueerd;
 - b. de indeling van een woning, waarbij sprake is van een geluidsbelasting op de gevel van een woning van groter dan 53 dB vanwege wegverkeerslawaai, aan de eis voldoet dat tenminste één slaapkamer aan de geluidsluwe zijde ligt.
2. Artikel 3.3.2 lid 1 sub a is niet van toepassing indien uit een akoestisch onderzoek blijkt dat een geluidsluwe gevel niet noodzakelijk is, omdat aangetoond is dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als bedoeld in artikel 82 van de Wet geluidhinder.
3. In afwijking van het bepaalde in artikel 3.3.2 lid 1 sub a en b, mogen buitenruimten die als gebruiksruimten worden gebruikt aan de niet geluidsluwe zijde worden gesitueerd en mag worden afgeweken van de woningindelingseis, indien het college van burgemeester en wethouders daartoe heeft besloten in een besluit Hogere Waarden als bedoeld in artikel 110a van de Wet geluidhinder.
4. De bouwtekening bij de aanvraag omgevingsvergunning dient aan te tonen dat voldaan wordt aan het eerste lid, tenzij lid 2 of lid 3 van toepassing is.

3.3.3 Overige gebruiksregels

Naast de algemene gebruiksregels genoemd in artikel 8 gelden met betrekking tot het gebruik de volgende regels:

- a. een woning dient voor de huisvesting van maximaal één huishouden;
- b. minimaal 70% van de woningen dient gerealiseerd te worden als sociale en moet gedurende ten minste 25 jaar na de eerste ingebruikname voor de doelgroep beschikbaar blijven;
- c. het gebruik van een woning voor een aan-huis-verbonden beroep, gastouderopvang en/of bed & breakfast mag in totaal niet meer bedragen dan 35 procent van het bruto vloeroppervlak met een maximum van 50 m², waarbij het aanbod voor bed & breakfast zich beperkt tot maximaal 2 kamers en maximaal 4 personen tegelijk.

3.4 Afwijken van de gebruiksregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.1.1 en functies toestaan die niet zijn genoemd, en die naar hun aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen zijn met functies die ter plaatse bij recht zijn toegestaan.

Artikel 4 Verkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. straten en wegen
- b. voet- en fietspaden;
- c. (ondergrondse) parkeervoorzieningen inclusief in- en uitrit;
- d. een onderdoorgang van de parkeervoorziening naar de supemarkt aan de Stephensonstraat 50;
- e. een parkeerterrein bij de aanduiding 'parkeerterrein';
- f. overhangende balkons;
- g. alsmede een terras behorende bij een horecavoorziening als bedoeld in artikel 3.1.1 sub h;
- h. bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, speel- en sportvoorzieningen, kunstwerken, kunstobjecten, waterberging, bergbezinkbassins, warmte-koudeopslag, warmte-koude transport.

4.2 Bouwregels

Binnen de bestemming 'Verkeer' gelden de bouwregels zoals aangegeven in artikel 7.

4.3 Specifieke gebruiksregels

Terrassen bij horecavoorzieningen dienen tussen 23.00 uur - 09.30 uur te zijn gesloten voor het publiek.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Artikel 5 Waarde - Archeologie

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden.

5.2 Bouwregels

1. In aanvulling op het bepaalde bij de andere daar voorkomende bestemming(en) gelden de volgende regels:
 - a. ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' dient de aanvrager van een omgevingsvergunning waarvan bodemverstorende bouwwerkzaamheden deel uitmaken, in geval de oppervlakte van het project meer dan 10.000 m² betreft en de bouwwerkzaamheden dieper dan 0,30 m onder het maaiveld plaatsvinden, een waardestellend archeologisch rapport te overleggen;
2. Indien uit een waardestellend archeologisch rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden worden verstoord door het bouwen van een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning is vereist, kunnen aan een omgevingsvergunning zoals bedoeld in lid 5.2 onder 1 de volgende voorschriften worden verbonden:
 - a. het treffen van maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
 - b. het doen van opgravingen;
 - c. begeleiding van de bodemverstorende activiteiten door een archeologisch deskundige.
3. Het bepaalde in lid 5.2 onder 1 is niet van toepassing op een bouwplan dat betrekking heeft op vervanging van een reeds bestaand bouwwerk waarbij de oppervlakte niet wordt uitgebreid en de bestaande fundering wordt benut.

5.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen aan de situering, de inrichting en het gebruik van de gronden die vallen binnen de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie', indien uit onderzoek is gebleken dat ter plaatse beschermingswaardige archeologische resten aanwezig zijn. Toepassing van de bevoegdheid mag niet leiden tot een onevenredige beperking van het meest doelmatige gebruik.

5.4 Afwijken van de bouwregels

1. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 5.2 onder 1, met inachtneming van de voor de betrokken bestemmingen geldende (bouw)regels.
2. Een omgevingsvergunning, zoals bedoeld in dit lid, wordt verleend indien naar het oordeel van het bevoegd gezag de aanvrager van de omgevingsvergunning aan de hand van:
 - a. nader archeologisch onderzoek heeft aangetoond dat op de betrokken

locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn of als er, mede naar het oordeel van het bevoegd gezag, geen archeologische waarden te verwachten zijn;

- b. andere informatie heeft aangetoond dat door bodemverstoringen op de betrokken locatie geen archeologische waarden verstoord zullen worden.

5.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

1. Voor de volgende werken of werkzaamheden is een aanlegvergunning vereist:
 - a. aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen;
 - b. bodem verlagen of afgraven, ophogen, egaliseren dan wel anderszins aanbrengen van wijzigingen in het maaiveld;
 - c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
 - d. het verrichten van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk;
 - e. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
 - f. het aanleggen van kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies;
 - g. diepploegen;
 - h. het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen;
 - i. het uitvoeren van werkzaamheden ter verlaging van de grondwaterstand;
 - j. het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.
2. Geen aanlegvergunning is vereist voor werken of werkzaamheden die:
 - a. de oppervlakte- en de dieptemaat niet overschrijden, behorende bij de categorie 'Waarde - Archeologie' genoemd in lid 5.2 die voor die gronden van toepassing zijn;
 - b. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende aanlegvergunning of een ontgrondingvergunning;
 - c. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning, zoals in lid 5.4 bedoeld, is verleend;
 - d. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.
3. Een aanlegvergunning wordt in ieder geval verleend, indien:
 - a. de aanvrager aan de hand van een waardestellend archeologisch rapport aantoont dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn dan wel dat de aanwezige archeologische waarden naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgesteld.
4. Ter bescherming van betrokken archeologische waarden kunnen aan de aanlegvergunning voorwaarden worden verbonden gericht op:
 - a. het treffen van maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
 - b. het doen van opgravingen;
 - c. begeleiding van de bodemversturende activiteiten door een

archeologisch deskundige.

5.6 Wijzigingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan het plan wijzigen in die zin, dat de verbeelding wordt gewijzigd door van één of meerdere bestemmingsvlakken de begrenzing te veranderen of de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' toe te voegen of te verwijderen, dan wel deze bij een ander archeologiecategorie, zoals vermeld in lid 5.2 in te delen, als archeologische bevindingen daar aanleiding toe geven.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Artikel 7 Algemene bouwregels

Tenzij in de bouwregels van de betreffende bestemming anderszins is bepaald gelden voor het bouwen de volgende regels:

7.1 Bouwregels

7.1.1 Gebouwen algemeen

De volgende bouwregels zijn van toepassing:

- a. hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. er mogen maximaal 96 woningen worden gebouwd;
- c. een sociale huurwoning of een sociale koopwoning heeft een minimale afmeting van 40 m² gebruiksoppervlakte;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' is ten hoogste de aangegeven bouwhoogte toegestaan;
- e. ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m)' is ten hoogste de aangegeven goothoogte toegestaan. Boven de maximale goothoogte is het toegestaan;
 1. een hellend dakvlak aan de zijde van de Stephensonstraat van maximaal 4 meter boven deze goothoogte en een dakhelling van maximaal 70 graden, of een setback binnen deze contouren;
 2. een hellend dakvlak aan de zijde van de Brockwaystraat van maximaal 4 meter boven deze goothoogte en een dakhelling van maximaal 70 graden;
- f. Een balkon mag maximaal 60 cm voorbij de betreffende gevel steken.
- g. In afwijking van sub f. mag een balkon aan het deel van het gebouw dat gelegen is op de hoek Stephensonstraat/Brockwaystraat maximaal 1,5 meter voorbij de gevel steken.

7.1.2 Bouwwerken geen gebouw zijnde

- a. 'bouwwerken geen gebouw zijnde' mogen alleen worden opgericht vanaf 1 m achter de voorgevelrooilijn van het hoofdgebouw;
- b. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen achter de voorgevelrooilijn, niet grenzend aan openbaar gebied, mag niet meer dan 2 m bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 1 m bedragen;
- d. dakopbouwen voor een trappenhuis, liftschacht, technische installaties e.d. mogen alleen binnen de toegestane bouwhoogte;
- e. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 m bedragen.

7.1.3 Dakterras

een dakterras op de hoofdbebouwing is toegestaan mits:

- a. de afscheiding op een afstand van minimaal 2 m van de dakrand aan de voorzijde wordt geplaatst bij een straatprofielbreedte van minder dan 20 m. De afstandseis van 2 m geldt niet voor werken ten behoeve van een vluchtroute;

- b. er geen overige bouwwerken op het dak worden geplaatst, tenzij anders op de verbeelding aangegeven;
- c. het dakterras van binnenuit wordt ontsloten;
- d. indien er een architectonische aanleiding is voor bijvoorbeeld een borstwering of een doorgetrokken dakvlak ten behoeve van een dakterras, kan van sub a worden afgeweken.

7.1.4 Onderdoorgang

Ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' dienen de gronden te worden ingericht als onderdoorgang, waarbij de minimale vrije doorgangshoogte 3 m dient te zijn.

7.2 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeerssituatie ter plaatse;
- c. de privacy en bezoning van omwonenden;
- d. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- e. de brandveiligheid en rampenbestrijding.

7.3 Voorwaardelijke verplichtingen geohydrologisch onderzoek

1. Het bouwen van ondergrondse bouwwerken ten behoeve van parkeervoorzieningen (en een onderdoorgang) is uitsluitend toegestaan wanneer naar het oordeel van het bevoegd gezag uit geohydrologisch onderzoek afdoende blijkt dat sprake is van grondwaterneutraal bouwen.
2. Het bevoegd gezag kan op basis van de uitkomsten uit het geohydrologisch onderzoek nadere eisen stellen aan het ondergrondse bouwwerk als bedoeld in lid 1 ter bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen als genoemd in 1.43.
3. Een geohydrologisch onderzoek bij de aanvraag omgevingsvergunning dient aan te tonen dat er sprake is van grondwaterneutraal bouwen.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

8.1 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval gerekend het gebruiken of laten gebruiken voor:

- a. prostitutie en seksinrichtingen;
- b. het opslaan van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, waaronder kampeermiddelen, van aan hun gebruik onttrokken machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond en bodemspecie, puin- en vuilstortingen. Deze bepaling is niet van toepassing op opslag van materialen welke noodzakelijk is voor de realisering van de bestemming, welke voortvloeien uit het normale dagelijkse onderhoud;
- c. bijgebouwen als zelfstandige woning;
- d. dienstverlening ten behoeve van vervoer.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

9.1 Afwijken van de regels algemeen

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. de voorgeschreven maten ten aanzien van goothoogten, bouwhoogten, oppervlakten en bebouwingspercentages met ten hoogste 10%;
- b. de in het plan aangegeven bouwgrenzen voor het realiseren van luifels, buitentrappen of andere ondergeschikte delen van een gebouw tot een maximum van 1,5 m;
- c. van de in het plan aangegeven hoogten ten behoeve van centrale technische voorzieningen, waaronder een liftopbouw, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 3 m mag bedragen en de oppervlakte niet meer mag bedragen dan 20% van de oppervlakte van het hoofdgebouw;
- d. de bestemmingsbepalingen en toestaan dat een Wmo-voorziening in openbaar toegankelijk gebied wordt geplaatst, mits:
 1. er geen achterom aanwezig is bij de woning;
 2. de hoogte van de voorziening maximaal 1,3 m mag bedragen;
 3. de oppervlakte van de voorziening maximaal 4 m² mag bedragen.

9.2 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan bij het verlenen van een omgevingsvergunning als genoemd in lid 9.1 onder a tot en met d nadere eisen stellen met betrekking tot de situering en toetsen of geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeerssituatie ter plaatse;
- c. de bezonningssituatie;
- d. de gebruiksmogelijkheden en privacy van aangrenzende gronden;
- e. de brandveiligheid en rampenbestrijding;
- f. cultuurhistorische waarden.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Artikel 10 Overige regels

10.1 Parkeren, laden en lossen

10.1.1 Aanbrengen ruimte voor parkeren, laden en lossen

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen en/of het gebruiken van gronden of bouwwerken geldt dat in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht en in stand worden gehouden op eigen terrein voor parkeer- of stallingsgelegenheid en laad- en losmogelijkheden overeenkomstig de 'Nota Parkeernormen, duurzame parkeeroplossingen in ruimtelijke ontwikkelingen (2023)'.

10.1.2 Beleidsregels

Het bevoegd gezag past de in sublid 10.1.1 genoemde regels toe met inachtneming van de 'Nota Parkeernormen, duurzame parkeeroplossingen in ruimtelijke ontwikkelingen (2023)' met inbegrip van eventuele wijzigingen van deze beleidsregels zoals die gelden ten tijde van de ontvangst van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

10.1.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval gerekend het gebruiken of laten gebruiken van gronden of bouwwerken waarbij niet in voldoende mate ruimte is aangebracht en in stand wordt gehouden op eigen terrein voor het genoemde in sublid 10.1.1 overeenkomstig de beleidsregels als bedoeld in sublid 10.1.2.

10.1.4 Afwijken

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in sublid 10.1.1 overeenkomstig de afwijkingsmogelijkheden die vastliggen in de beleidsregels als bedoeld in sublid 10.1.2.

10.2 Voorwaardelijke verplichting inrichting buitenruimte

1. Binnen twee jaar na ingebruikname van de eerste woning dient er op gronden met de bestemming Verkeer sprake te zijn van realisatie en instandhouding van de buitenruimte conform de inrichtingsschets voor de buitenruimte als bedoeld in lid 2.
2. De inrichtingsschets voor de buitenruimte moet voldoen aan de Spelregels Openbare Ruimte van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Stephensonstraat 38-46 dat op 26 maart 2020 is vastgesteld door de gemeenteraad.
3. Een inrichtingsschets buitenruimte bij de aanvraag omgevingsvergunning dient aan te tonen dat is voldaan aan het bepaalde in lid 2. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd de inrichtingsschets vast te stellen.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Bouwen

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning, en afwijkt van het plan, mag mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

11.2 Afwijken

Het bevoegd gezag kan eenmalig met een omgevingsvergunning afwijken van lid 11.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.

11.3 Uitzondering overgangsrecht bouwwerken

Lid 11.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.4 Gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

11.5 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 11.4 te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdige gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

11.6 Verboden hervatten gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in lid 11.4 na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

11.7 Uitzondering overgangsrecht gebruik

Lid 11.4 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Artikel 12 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan 'Stephensonstraat 38-46'.

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Bijlagen bij de regels

bestemmingsplan "Stephensonstraat 38-46" (vastgesteld)

Bijlage 1 Zoneringslijst

Bij het opstellen van een bestemmingsplan is milieuzonering een standaardinstrument voor de ruimtelijke ordening. Milieuzonering is bedoeld om indicatief te beoordelen in hoeverre de woon-, werk- en recreatieve functies, of (indirect) verkeer, belemmeringen voor elkaar opleveren. Het doel is deze eventuele hinder of belemmeringen te voorkomen in nieuwe situaties en te verhelfen of te beperken in bestaande situaties.

Toepassing milieuzonering

Om de afweging of een bestemming ergens wel of niet past te kunnen maken biedt milieuzonering handvatten (een gebiedstypering en een bedrijvenlijst). Het grondgebied van Haarlem is ingedeeld in gebieden of zones zoals het college van burgemeester en wethouders van Haarlem in november 2002 vaststelde als onderdeel van de nota Milieuzonering. Deze nota is in 2008 geactualiseerd, waarbij de indeling in gebieden of zones uit 2002 is behouden.

Gebiedstypering

Het toenemend intensief en doelmatig ruimtegebruik vraagt om een integrale benadering van de kwaliteit van de leefomgeving. Door te weten waar theoretisch welke bedrijfsactiviteiten en welke duurzaamheidsmaatregelen mogelijk zijn, wordt het ruimtelijk plannen eenvoudiger. Zodoende is één integrale kaart en typeringsomschrijving ontwikkeld. In de praktijk bevat het plangebied van een bestemmingsplan meestal meer gebiedstypen en is ieder plangebied weer uniek. Dit is van groot belang voor de ruimtelijke indeling van verschillende functies. In de gebiedstypologie is vrijwel het gehele grondgebied van de gemeente Haarlem terug te vinden. De hoofdgroepen wonen, werken en natuur & recreatie geven de belangrijkste functie binnen een gebiedstype weer (de tabel typeert op hoofdlijnen. De verfijning vindt plaats op bestemmingsplanniveau).

	Typologie	Omschrijving	Maximaal toegestane bedrijfscategorie
A	Wonen		
	Overwegend laagbouw in een lage dichtheid	Dichtheid < 40 w/ha	B
	Overwegend laagbouw in een hoge dichtheid	Dichtheid = 40 w/ha	B
	Flatwijk	= 50% van het aantal woningen zijn flatwoningen	B
	Stedelijke centra	Historisch centrum en moderne stadswinkelcentra	C
B	Werken		
	Corridors/ Gemengd gebied	Hoofdfunctie is werken. Bedrijven zijn gemengd met woningen. Werkfuncties langs stadsstructuurwegen.	C

	Bedrijvigheid	Bedrijven geconcentreerd in een gebied	3 of 4
C	Natuur en recreatie		
	Stadsnatuur	Alle stedelijke parken en plantsoenen	n.v.t.
	Dagrecreatie	Recreatie gericht op ontspanning voor minder dan een dag	Recreatiegebonden
	Buitengebied/ natuurontwikkeling	Landelijke gebied met en zonder woningen	B (gebiedsgebonden)

Ad A Wonen

Voor de drie eerstgenoemde woontypologieën zijn in principe categorie B bedrijven altijd toegestaan. Wel kan via het bestemmingsplan besloten worden om in afzonderlijke wijkdelen of straten slechts categorie A bedrijven toe te staan. Feitelijke juridische vastlegging van een dergelijke milieuzonering vindt plaats in bestemmingsplannen. Daarom blijft het onderscheid tussen categorie A en B bestaan. Tot de vierde woontypologie 'stedelijke centra' wordt de vergrote binnenstad gerekend.

Ad B Werken

Wat betreft de typering 'corridors/gemengd gebied' geldt dat corridors doorgaande routes/verkeersassen met openbaar vervoer zijn, die een verbinding vormen met het centrum (of centrum Schalkwijk) met nadruk op de werkfunctie. Hiertoe wordt de direct nabij gelegen bebouwing links en rechts gerekend. Categorie C bedrijven zijn hier toegestaan. De typering van het achterliggende gebied en de bijbehorende toegestane bedrijfs categorieën zijn bepalend voor de toegestane milieuhinder aan de achterzijde van bebouwing in een corridor. In het bestemmingsplan zullen de details nader worden bepaald. Tussen woonwijken en corridors kan nog een tussenvorm herkend worden, wijkontsluitingswegen, die om reden van vereenvoudiging niet apart is getypeerd. Langs deze wegen overheerst de woonfunctie, maar de verkeersintensiteit is relatief hoog en ook hier rijdt vaak openbaar vervoer. Categorie C bedrijven zijn niet ondenkbaar langs wijkontsluitingswegen, maar het aantal dient duidelijk lager te liggen dan in corridors.

Ad C Natuur en recreatie

Onder 'stadsnatuur' worden naast openbare parken ook begraafplaatsen gerekend. Onder 'dagrecreatie' wordt naast groengebied buiten de stad ook sport gerekend. In deze gebiedstypen kunnen gebiedsgebonden activiteiten worden toegestaan en kan eventueel horeca ook een plek krijgen. Voor het 'buiten-/ natuurontwikkelingsgebied' geldt dat gebiedsgebonden bedrijfsactiviteiten tot categorie B zijn toegestaan. In sommige gevallen zal categorie C toelaatbaar zijn, afhankelijk van de nabijheid van gevoelige bestemmingen en de verkeersaantrekkende werking.

Bedrijvenlijst

De door bedrijven veroorzaakte mate van hinder is weergegeven in een

categorie indeling. Daarbij geldt hoe lager het categoriecijfer des te minder hinder een bedrijf oplevert. De categorieën A en B zijn in principe in de hele stad Haarlem toegestaan. Voor een specifieke locatie (zoals een woonwijk in lage dichtheid) kan bepaald worden dat alleen een categorie A of geen bedrijvigheid is toegestaan. Bedrijven van categorie C dienen per definitie nader beoordeeld te worden op de daadwerkelijke hinder (in relatie tot de geplande locatie). Dit geldt voor alle nieuwe bestemmingsplannen.

Steeds meer bedrijven vallen onder het Activiteitenbesluit milieubeheer en zijn niet meer vergunningsplichtig. Er zijn dus minder bedrijven waaraan specifieke eisen kunnen worden gesteld via een vergunning. Voor een deel wordt dit ondervangen met de preventieve werking van het instrument milieuzonering. Daarmee is milieuzonering een belangrijk instrument. De bedrijvenlijst (milieuzoneringslijst) garandeert deze preventieve werking voldoende.

Zoneringslijst - Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging		
SBI-code	OMSCHRIJVING	Categorie
17	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	Vervaardiging van textielwaren	B
176, 177	Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	B
18		
18	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	Vervaardiging kleding van leer	B
20		
20	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.	
203, 204, 205	Timmerwerfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m ²	B
205	Kurkwaren-, riet- en vlechtwerfabrieken	B
22		
22	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
221	Uitgeverijen (kantoren)	A
222.6	Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	B
2223	Grafische afwerking	A
2223	Binderijen	B
2224	Grafische reproductie en zetten	B
2225	Overige grafische activiteiten	B
223	Reproductiebedrijven opgenomen media	A
24		
24	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	Farmaceutische produktenfabrieken:	
2442	- verbandmiddelenfabrieken	B

26		
26	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUKTEN	
2615	Glasbewerkingsbedrijven	B
262, 263	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	B
267	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	- zonder breken, zeven en drogen p.o. < 2.000 m ²	B
2681	Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	B
28		
28	VERVAARD. VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)	
281	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m ²	B
284	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d., p.o. < 200 m ²	B
2852	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. <200m ²	B
287	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. <200 m ²	B
30		
30	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	Kantoormachines- en computerfabrieken	B
33		
33	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d.	B
36		
36	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	Meubelstofeerderijen b.o. < 200 m ²	A
362	Fabricage van munten, sieraden e.d.	B
363	Muziekinstrumentenfabrieken	B
3661.1	Sociale werkvoorziening	B
40		
40	PRODUCTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	- < 10 MVA	B
40	Gasdistributiebedrijven:	
40	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. cat. A	A
40	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	B
40	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	- blokverwarming	B
41		
41	WINNING EN DITRIBUTIE VAN WATER	
41	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	- < 1 MW	B
45		
45	BOUWNIJVERHEID	

45	Aannemersbedrijven met werkplaats, b.o. < 1.000 m ²	B
50		
50	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	B
5020.4	Autobekleiderijen	A
5020.5	Autowasserijen	B
503, 504	Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	B
71	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
72		
72	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	A
72	Switchhouses	B

Gebruikte afkortingen en tekens:

<	kleiner dan
>	groter dan
=	gelijk aan
=<	kleiner dan of gelijk aan
b.o.	bedrijfsoppervlak
cat.	categorie
e.d.	en dergelijke
n.e.g.	niet elders genoemd
p.o.	productieoppervlak
v.c.	verwerkingscapaciteit

