



Ruimtelijke onderbouwing

Dokter de Liefdestraat 12-18 Haarlem

Opdrachtgever: M. Steenkist

Datum: 07-07-2021

Status: definitief

Planruimte

Frans Lehárlaan 130
2102 GW Heemstede

+31 (0)6 23 922 839 Telefoon

info@planruimte.nl E-mail

www.planruimte.nl Internet

Inhoud

1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING	3
1.2	LIGGING PLANGEBIED	3
1.3	VIGEREND BESTEMMINGSPLAN	4
1.4	LEESWIJZER.....	5
2	BESTAANDE SITUATIE	6
3	BELEIDSKADER	8
3.1	RIJKSBELEID	8
3.2	PROVINCIAAL BELEID	10
3.3	GEMEENTELIJK BELEID	10
4	NIEUWE SITUATIE	15
5	OMGEVINGSASPECTEN.....	18
5.1	WATER.....	18
5.2	BODEM.....	19
5.3	FLORA EN FAUNA	20
5.4	CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE.....	21
5.5	GELUID.....	21
5.6	LUCHTKWALITEIT	23
5.7	EXTERNE VEILIGHEID.....	24
5.8	BEDRIJVEN EN MILIEUZONERINGEN	25
5.9	KABELS, LEIDINGEN EN TELECOMMUNICATIE INSTALLATIES	26
5.10	MILIEUEFFECTRAPPORTAGE / M.E.R.-(BEOORDELINGS)PLICHT	26
6	UITVOERBAARHEID	28
6.1	FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	28
6.2	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	28
BIJLAGE 1	STEDENBOUWKUNDIG PLAN
BIJLAGE 2	WATERTOETS.....
BIJLAGE 3	PARKEERONDERZOEK
BIJLAGE 4	BEZONNINGSTUDIE.....

1 Inleiding

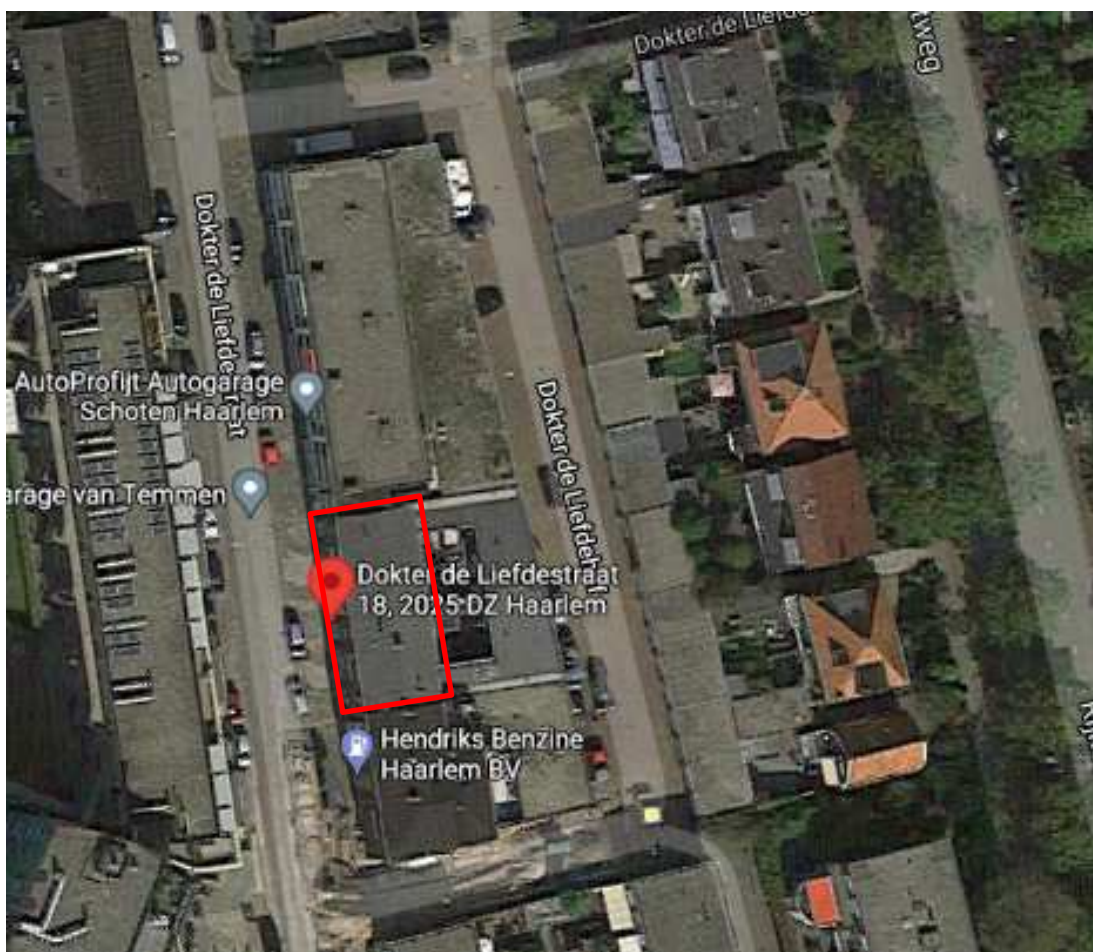
1.1 Aanleiding

Het plan betreft het uitbreiden van het bestaande appartementencomplex aan de Dokter de Liefdestraat 12-18 te Haarlem. De 3 appartementen die nu verdeeld zijn over 2 bouwlagen op 1^e en 2^e verdieping worden aan de achterzijde uitgebreid en gesplitst in naar één appartement per verdieping. Hierdoor worden ontstaan 6 appartementen. Daarnaast wordt twee appartementen op de bovenste bouwlaag van het appartementencomplex gerealiseerd.

Het plan ligt binnen het bestemmingsplan Delftwijk - Waterbuurt en heeft de bestemming Gemengde doeleinden (GDa, GDb). Binnen deze bestemming is wonen toegestaan. De uitbreiding van de appartementen aan de achterzijde valt ook binnen het bouwvlak en binnen de toegestane bouwhoogte van 10 m. Met het plan wordt door het realiseren van een extra bouwlaag wel de maximale bouwhoogte overschreden.

Aangezien het plan strijdig is het vigerend bestemmingsplan zal een uitgebreide omgevingsvergunningsprocedure doorlopen moeten worden. Hiertoe is de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

1.2 Ligging plangebied



Ligging plangebied

Het plangebied betreft een appartementencomplex aan de Dokter de Liefdestraat 12-18 te Haarlem. Het plangebied wordt ontsloten via de Dokter de Liefdestraat. Aan de zuidzijde van het pand ligt een garagebedrijf en het tankstation Hendriks. Op de begane grond van het pand zijn 5 appartementen gevestigd. De drie voorste appartementen hebben een ingang aan de Dokter de Liefdestraat. De twee achterste appartementen een ingang aan de Dokter de Liefde Hof en hebben beiden een patio. Aan de achterzijde van het pand aan de Dokter de Liefdehof zijn tegenover het pand ook diverse garageboxen aanwezig.

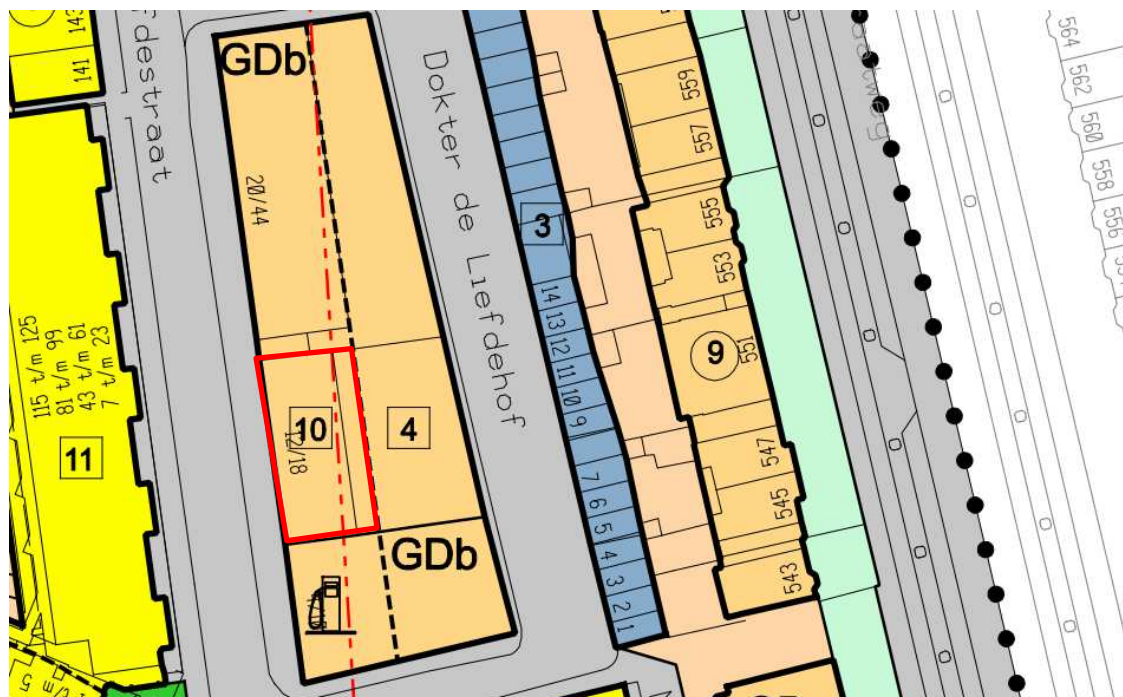
1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied ligt in het op 15 oktober 2009 vastgestelde bestemmingsplan Delftwijk – Waterbuurt. Het pand heeft de bestemming Gemengde doeleinden (GDa, GDb). Binnen deze bestemming is wonen toegestaan.

De uitbreiding van de bestaande appartementen aan de achterzijde valt binnen het bouwvlak en de toegestane bouwhoogte van 10 m. Met het plan wordt door het realiseren van een extra bouwlaag wel de maximale bouwhoogte van 10 m overschreden.

Daarnaast geldt het Reparatieplan C Haarlem 2020. Hierin is een aanvullende regeling opgenomen zodat het realiseren van onzelfstandige wooneenheden alleen via een omgevingsvergunning kan worden toegestaan en is een regel opgenomen om de bestemming Groen om te zetten naar Tuin-1. Tenslotte is een dubbelbestemming Waarde-Archeologie 4 opgenomen waardoor voor projecten van meer dan 2.500 m² en dieper dan 30 cm beneden maaiveld een archeologisch rapport dient te worden opgesteld. Het Reparatieplan C legt geen aanvullende beperkingen op ten aanzien van het plan aangezien geen onzelfstandige wooneenheden worden gerealiseerd en geen bodemverstoringen plaatsvinden.

Tenslotte geldt het bestemmingsplan Parkeren en Wonen 2018. In het parapluplan is het gemeentelijk parkeerbeleid vastgelegd. In hoofdstuk 4 is een nadere onderbouwing opgenomen waaruit geconcludeerd kan worden dat het plan past binnen de beleidsregels 'Stappenplan Parkeernormen bij bouwproject'.



Uitsnede bestemmingsplan 'Delftwijk – Waterbuurt'.

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het plan strijdig is met de toegestane bouwmogelijkheden in het bestemmingsplan Delftwijk – Waterbuurt. Met het plan wordt de bouwhoogte overschreden.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de bestaande situatie beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de nieuwe situatie beschreven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 5 is de gewenste ontwikkeling getoetst aan de relevante milieuaspecten. Hoofdstuk 6 gaat in op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

2 Bestaande situatie

Het pand aan de Dokter de Liefdestraat 12-18 te Haarlem betreft een appartementencomplex van drie lagen met op de begane grond 5 appartementen en op de 1^e en 2^e verdieping 3 appartementen. De ruimtes op de begane grond zijn in gebruik voor bedrijfsmatige opslag. Deze hebben zowel aan de voorzijde als achterzijde van het pand een toegang.

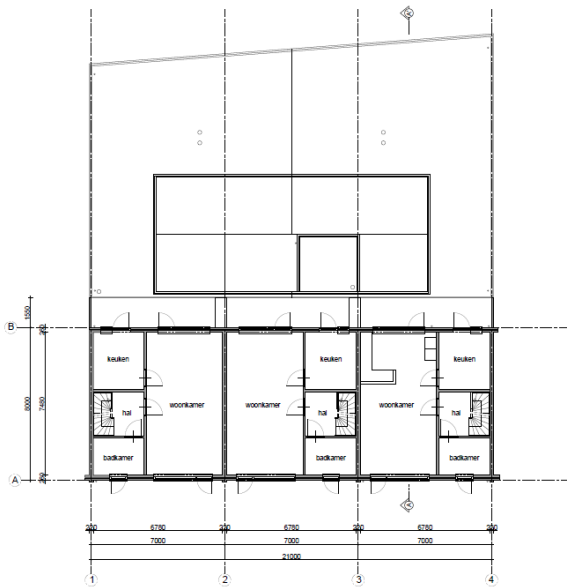
Op de 1^e en 2^e verdieping zijn momenteel drie appartementen aanwezig. De appartementen hebben allen een eigen ingang aan de voorzijde op de begane grond en zijn bereikbaar via een inpandig trappenhuis. In de bijlage zijn de tekeningen van de bestaande situatie opgenomen.



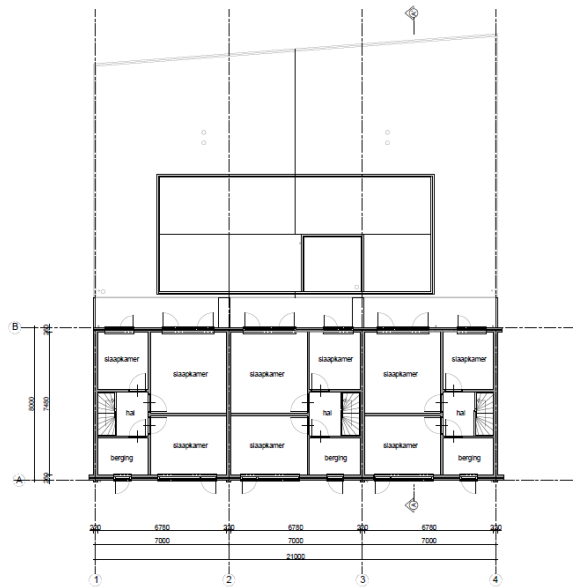
Voorzijde appartementencomplex (Dokter de Liefdestraat)



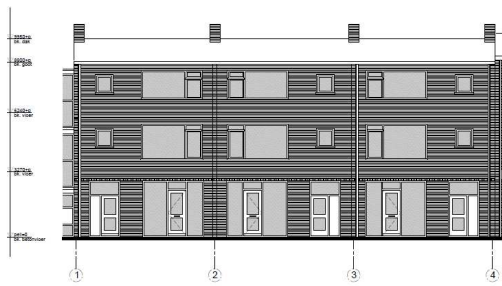
Achterzijde appartementencomplex (Dokter de Liefdehof)



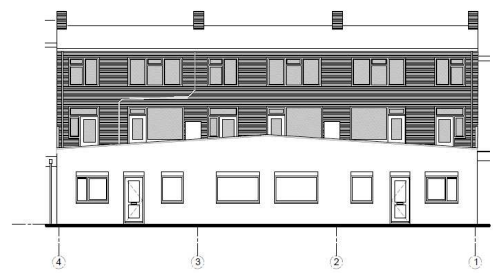
PLATTEGROND EERSTE VERDIEPING - BESTAAND
schaal 1:100



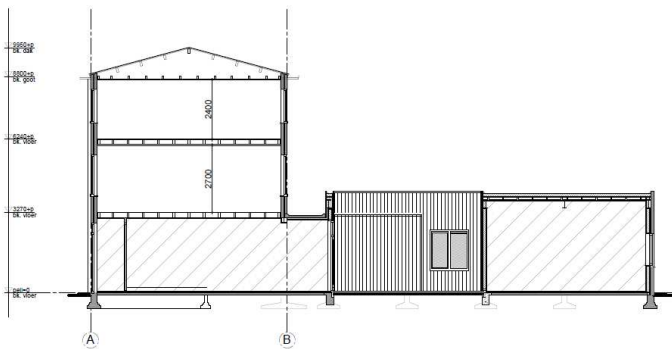
PLATTEGROND TWEDE VERDIEPING - BESTAAND
schaal 1:100



AANZICHT VOORGEVEL (WEST) - BESTAAND
schaal 1:100



AANZICHT VOORGEVEL (OOST) - BESTAAND
schaal 1:100



LANGSDOORSNEDE A-A' / BESTAAND
schaal 1:100

3 Beleidskader

Het kader voor een ruimtelijk plan wordt gevormd door diverse nationale, provinciale, (deel) regionale, en (deel)gemeentelijke nota's. Dit beleid stelt planologische en bestuurlijke beleidskaders (randvoorwaarden) aan de ruimtelijke (on)mogelijkheden voor het plangebied waarmee rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk wordt voor het plangebied het relevante algemene beleid beknopt samengevat.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie is de opvolger van de Nota Ruimte en de Nota mobiliteit. Het Rijk kiest daarin een aantal doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. De SVIR is de eerste rijksnota die de onderwerpen infrastructuur en ruimte integraal behandelt. In de SVIR richt het Rijk zich vooral op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau.

Door urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening nemen de ruimtelijke verschillen toe. Vanaf 2035 groeit de bevolking niet meer. De samenstelling van de bevolking, en daarmee de samenstelling van huishoudens, verandert. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het Rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden. Dit moet voor zowel het landelijk als het stedelijk gebied gelden. In de SVIR is verder vastgelegd dat provincies en (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk zijn voor programmering van verstedelijking. (Samenwerkende) gemeenten zorgen voor (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering die past binnen de provinciale kaders. Ook zijn de gemeenten verantwoordelijk voor de uitvoering van de woningbouwprogramma's.

Planspecifiek

De SVIR is verder niet specifiek van toepassing op het plangebied. De Ladder voor duurzame verstedelijking is wel van toepassing. Deze wordt toegelicht in paragraaf 2.1.3.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011)

Om uitvoering te geven aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, is op 30 december 2011 het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Hierin staat een aantal projecten beschreven die van Rijksbelang zijn en waarmee gemeenten rekening dienen te houden bij het vaststellen van bestemmingsplannen en wijzigings- of uitwerkingsplannen. De projecten zijn exact ingekaderd en voorzien van regels, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Het betreft de onderstaande projecten:

- Rijksvaarwegen

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam
- Kustfundament
- Grote rivieren
- Waddenzee en waddengebied
- Defensie
- Hoofdwegen en landelijke spoorwegen
- Elektriciteitsvoorziening
- Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen
- Natuurnetwerk Nederland
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte)
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde
- Ruimtereservering parallelle Kaagbaan

Planspecifiek

Voorliggend plan ligt niet in een van de benoemde gebieden of aandachtsvelden als bedoeld in het Barro. Vanuit het Barro volgen dan ook geen aanvullende randvoorwaarden voor het plan.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd en is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' hieraan toegevoegd. Overheden dienen op grond van het gewijzigde Bro nieuwe stedelijke ontwikkelingen te motiveren om tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling te komen. Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.

De ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in artikel 3.1.6 van het Bro. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt. In de nieuwe systematiek worden de huidige definities niet gewijzigd. Ten aanzien van de "treden" van de Ladder zijn er wel wijzigingen: in de nieuwe Ladder zijn de treden 1 en 2 samengevoegd en trede 3 is geschrapt, waardoor er geen sprake meer is van verschillende treden. In artikel 1.1.1 Bro worden relevante begrippen gedefinieerd.

Planspecifiek

Het plan valt niet onder de definitie van stedelijke ontwikkeling. Dit aangezien het plan binnen bestaand stedelijk gebied ligt een niet meer dan 11 woningen worden gerealiseerd. Het verder doorlopen van een ladder toets is daarom niet vereist. Aanvullend wordt opgemerkt dat het plan grotendeels binnen de bestaande mogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan past en invulling geeft aan de grote behoefte aan woningen binnen Haarlem.

3.1.4 Conclusie rijksbeleid

Het plan past binnen de kaders van het rijksbeleid, zoals beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Barro.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2040

De Omgevingsvisie Noord-Holland 2040 gaat uit van versterking van de economische structuur en werkgelegenheid, gericht op een duurzame ontwikkeling. Deze is essentieel voor een goede (internationale) concurrentiepositie. Versterking betekent ook het zoeken naar de balans tussen een positief effect op welvaart en welzijn van burgers en de belasting die economische groei kan vormen voor landschap, milieu en natuur.

Planspecifiek

Vanuit de Omgevingsvisie Noord-Holland 2040 zijn geen belemmeringen voor het plan aangezien het plan een inbreidingslocatie binnen bestaand stedelijk gebied betreft en bijdraagt aan het creëren van nieuwe woningen binnen bestaand stedelijk gebied. Ook draagt het plan bij aan een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit voor de omgeving.

3.2.2 Omgevingsverordening NH 2040

Op 22 oktober is de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie worden verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Deze vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

Planspecifiek

Het gevraagde is niet in strijd met de regels die de Omgevingsverordening NH 2040 stelt voor dit gebied. Het betreft geen nieuwe stedelijke ontwikkeling aangezien het plan grotendeels binnen de bestaande mogelijkheden van het vigerend bestemmingsplan past, binnen bestaand stedelijk gebied ligt en niet meer dan 11 woningen worden gerealiseerd.

3.2.3 Conclusie regionaal beleid

Het bestemmingsplan past binnen de kaders van het provinciale beleid, zoals beschreven in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Omgevingsverordening NH 2040.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurplan Haarlem 2020

De gemeenteraad van Haarlem heeft op 20 april 2005 het Structuurplan Haarlem 2020 vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen de ruimtelijke ontwikkeling van de stad voor de komende 15 jaar. Ambities en wensen over gebruik van de (beperkte) ruimte zijn hierin vastgelegd. In de toekomst wil Haarlem de bestaande aantrekkelijkheid behouden en verder aanbouwen. 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.

Planspecifiek

Haarlem heeft in Noordvleugelverband een taakstelling op zich genomen om 4.000 woningen binnen de stad bij te bouwen in de periode na 2010. De woningbouwopgave vóór 2010 komt grotendeels voort uit het in de Toekomstvisie benoemde speerpunt Duurzaam Goed Wonen: in het OPH is besloten dat Haarlem in die periode 3.000 woningen toevoegt. Haarlem heeft vooral

behoefte aan extra middeldure en dure woningen en op termijn aan studentenhuisvesting en wil dit - gezien het ruimtegebrek - vooral bouwen in een (hoog)stedelijke setting.

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het plan voor het omzetten van het pand naar een appartementencomplex met 8 woningen past is binnen de gemeentelijke ambitie om meer woningen in Haarlem te bouwen. Hierbij is vooral behoefte aan middeldure en dure woningen.

3.3.2 Rapportage Woningbouw Haarlem 2019

De rapportage woningbouw Haarlem 2019 laat zien hoeveel woningen in de afgelopen jaren zijn toegevoegd en onttrokken aan de Haarlemse woningvoorraad. Daarnaast geeft de rapportage een prognose van de woningbehoefte voor de periode tot en met 2025 en inzicht in de beschikbare plancapaciteit. De plancapaciteit maakt duidelijk in hoeverre de gewenste ambitie kan worden gerealiseerd.

De ontwikkeling van de woningvoorraad, woningbehoefte en plancapaciteit zijn afgezet tegen de ambitie om in de periode 2016 tot en met 2025 10.000 woningen toe te voegen aan de Haarlemse woningvoorraad.

Planspecifiek

Op basis van de huidige kennis van de woningbouwplannen is voor de periode 2019 tot en met 2025 op papier een groei mogelijk van nog eens bijna 10.000 woningen. De ervaring leert dat 30% van de plannen niet volgens planning wordt gerealiseerd. Op basis van voorgaande jaren zal bovenop de nieuwbouwplannen nog een aantal woningen worden toegevoegd in de categorie 'toevoegingen anderszins'.

De segmentering van de woningbouw is in de nota 'Kaders en instrumenten sociale huur en middensegment' (2018/273161) verder geconcretiseerd. Voor de woningbouwopgave is een segmentering naar prijsklasse vastgelegd. Deze segmentering is gebaseerd op de verdeling 40% sociale huur, 40% middensegment en 20% vrij sector. Deze segmentering wordt vaak aangeduid als '40-40-20'. Voor woningbouwprojecten kleiner dan 30 woningen geldt deze segmentering niet.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het plan voor de realisatie van een appartementencomplex een bijdrage levert aan de grote woningbouwbehoefte in Haarlem. Hierbij past het plan binnen de gemeentelijke ambitie om 10.000 woningen in 2025 te realiseren. Indien niet meer dan 30 woningen worden gerealiseerd hoeft geen rekening te worden gehouden met de segmentering '40-40-20'.

3.3.3 Woonvisie Haarlem 2017-2020 'Doorbouwen aan een (t)huis

In de woonvisie heeft de gemeente Haarlem haar woonbeleid vastgelegd. Haarlem kiest voor behoud en versterking van de aantrekkelijkheid van Haarlem als kwalitatief goede woonstad. De stad wil een thuis bieden aan een brede groep inwoners met verschillende inkomens, opleidingsniveaus, leeftijden en culturen. Een ongedeelde stad met gemengde wijken waar plaats is voor iedereen.

De opgave geformuleerd in de woonvisie bedraagt het toevoegen van 7.500 woningen, waarvan 1.900 in het sociale huursegment: 1.200 sociale huurwoningen voor het westelijke deel van de stad en 700 (waarvan 400 in Schalkwijk) voor het oostelijke deel. Daarnaast dient ook geïnvesteerd te worden in de sociale infrastructuur. Ook het verduurzamen van zowel de bestaande als de nieuwe woningvoorraad heeft hoge prioriteit in Haarlem. Uitgangspunt bij nieuwbouw is dat er aandacht wordt besteed aan levensloopbestendig bouwen, flexibiliteit en duurzaamheid. Haarlem is een aantrekkelijke stad waar mensen graag (blijven) wonen. Er zijn daarom meer woningen nodig. Het versnellen van de bouw van woningen staat daarom hoog

op de agenda. De inzet is daarom vanuit het coalitieakkoord Duurzaam Doen! Verhoogd van het toevoegen van 7.500 woningen naar 10.000 woningen voor 2025. Hierbij maakt de gemeente zicht ook sterk voor (collectief) particulier opdrachtgeverschap.

Planspecifiek

Het plan levert een bijdrage aan de grote woningbouwbehoefte in Haarlem en speelt in op de wens van de gemeente voor meer particuliere projecten. Het plan past hiermee binnen de kaders van de woonvisie.

3.3.4 Nota ruimtelijke kwaliteit

In de Nota ruimtelijke kwaliteit 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, in de zin van 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. De Nota Ruimtelijke Kwaliteit (2012) bestaat uit twee delen. Het eerste deel is de Visie op Ruimtelijke Kwaliteit. Deel twee is het Beoordelingskader voor Ruimtelijke Kwaliteit. De in deel 2 opgenomen criteria hebben betrekking op alle vergunningplichtige plannen.

Planspecifiek

Het plangebied valt in het gebiedstype divers. Stratenpatroon en bebouwing zijn in dit gebied weinig coherent. Meestal gaat het om een ouder gebied dat al ingrijpend is veranderd en waaraan vaak nog wordt gewerkt.

Uit het beoordelingskader blijkt dat bij de ruimtelijke bebouwingsstructuur wordt ingezet op het aanbrengen van samenhang tussen openbare ruimte en architectuur, historische element als uitgangspunt worden genomen bij de herstructurering, de bebouwing georiënteerd moet zijn op de openbare ruimte en niet fysiek of visueel afgesloten van zijn omgeving en de overgang openbaar - privé wordt ontworpen en helder gedefinieerd.

Qua massa en vorm is het toevoegen van nieuwe bouwtypologieën mogelijk en moeten de entreegebieden een positieve bijdragen leveren aan het openbaar gebied. Qua materiaal, kleur en detaillering moeten duurzame materialen worden gebruikt, samenhangend kleurschema per gebouw worden gebruikt en de detaillering, materiaal- en kleurgebruik de architectuur ondersteunen van het pand.

Bij het plan is rekening gehouden met de criteria uit het beoordelingskader. Het betreft een geringe aanpassing van het pand waarbij een extra daklaag wordt gecreëerd. Gezien de directe omgeving is het bouwplan passend in de schaal van de buurt en vindt geen aantasting plaats van het straatbeeld. Qua dakvorm, omvang en materialisatie wordt aangesloten bij de bestaande woonbebouwing, waarbij gebruik wordt gemaakt van duurzame materialen. Ook qua kleur en detaillering sluit het plan goed aansluiten bij de reeds aanwezige bebouwing.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het plan past binnen de kaders van de Nota Ruimtelijke kwaliteit.

3.3.5 Beleidsregels parkeernormen Gemeente Haarlem 2015

In de beleidsregels parkeernormen gemeente Haarlem 2015 is het gemeentelijk parkeernormen beleid vastgelegd. Deze is juridisch verankerd in het Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018.

Gebruik is gemaakt van de CROW-normen (ASVV-2004). Gekozen is voor de categorie "zeer sterk stedelijk" en voor de minimumnormen binnen de bandbreedte van de CROW-normen. De normen gelden voor de hele stad maar uitsluitend voor nieuwe, na het van kracht worden van

de aangepaste HBV ingediende bouwinitiatieven. De -krappere- normen uit "Parkeren in Balans" zoals deze voor een deel van de binnenstad (het centrum) gelden, vervallen hiermee. Conform de CROW normen wordt onderscheid gemaakt tussen de binnenstad, de schil daaromheen en de rest van de stad. Verder wordt het onderscheid tussen de diverse functies aangehouden zoals dat in de CROW-normen gehanteerd wordt. Dit met twee uitzonderingen: omdat in de binnenstad de beperkte ruimte de bepalende factor is, wordt daar geen onderscheid tussen dure, middeldure of goedkope woningen gemaakt, maar wordt er één gemiddelde norm gehanteerd. Benadrukt wordt tenslotte dat de normen nooit absoluut kunnen zijn. Per bouwplan moeten maatwerk en individuele beoordeling mogelijk zijn.

Voor bouwprojecten heeft de gemeente het beoordelingskader "Stappenplan Parkeernormen bij bouwproject" opgesteld waarbij via een stappenplan gemotiveerd afgeweken kan worden van deze norm.

3.3.6 Beleidsnota archeologie gemeente Haarlem

De uitgangspunten voor gemeentelijke beslissingen in Haarlem zijn vastgelegd in een beleidsnota archeologie. De archeologische verwachtingen die voor het Haarlems grondgebied gelden zijn vertaald naar de Archeologische Beleidskaart Haarlem (ABH). De kaart geeft aan in welke gebieden bodemversturende activiteiten van een bepaalde omvang vergunningplichtig zijn. Dit wordt aangegeven in de vorm van verschillende categorieën. Voor elk van deze categorieën heeft de gemeente bepaald vanaf welke planomvang rekening gehouden moet worden met het (laten) opstellen van een waardestellend archeologisch rapport, het zogenaamde regime.

De regimes gelden voor bodemroerende activiteiten die plaats zullen vinden in het kader van plannen waarvoor het vereist is om het volgende aan te vragen:

- een reguliere omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen;
- een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- een omgevingsvergunning het slopen van een bouwwerk binnen beschermd stadsgezicht.

Bij uitvoering van het gemeentelijk beleid dient tevens rekening gehouden te worden met beschermingsmaatregelen vanuit het Rijk.

Planspecifiek

Op basis van de archeologische beleidskaart heeft het plangebied een archeologische verwachtingswaarde (cat. 4). Hiervoor geldt dat bij bodem versturende activiteiten van meer dan 2.500 m² en dieper dan 30 cm – maaiveld archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. In de regels van het bestemmingsplan is hiertoe een dubbelbestemming opgenomen Waarde-Archeologie 4 opgenomen. Aangezien met het realiseren van een extra bouwlaag geen bodemingrepen plaatsvinden is geen nader archeologisch onderzoek noodzakelijk.

3.3.7 Duurzaamheid en energie

Duurzaam bouwen is het op zodanige manier bouwen dat gedurende de gehele levensloop van het gebouw en de gebouwde omgeving zo min mogelijk (milieu-)belasting ontstaat. Aandacht voor duurzaamheid betekent expliciete aandacht voor een gezond, leefbaar binnenmilieu van de woning, beperkingen van de negatieve gevolgen voor mens en milieu en beperking van de woonlasten op termijn (energierkening). Duurzame stedenbouw is een belangrijk en voorwaardenscheppend onderdeel van duurzaam bouwen. Verschillende nieuwe, maar zeker ook al bestaande, initiatieven en/of maatregelen worden in het kader van duurzaam bouwen samengevoegd tot concept plan.

Praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw

Gemeente Haarlem en Omgevingsdienst IJmond hebben ter ondersteuning en invulling van deze beleidsdoelstellingen een lokaal beleid geformuleerd. De gemeente Haarlem hanteert sinds 2006 de beleidsnota "Praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw". Hiermee is bepaald dat alle ruimtelijke relevante plannen moeten voldoen aan de basiskwaliteit duurzame stedenbouw en waar mogelijk aan de streefkwaliteit. De praktijkrichtlijn duurzame stedenbouw geeft uitgangspunten. Deze bestaat uit een checklist en uitgangspunten voor duurzame stedenbouw. De checklist bevat een opsomming van stedenbouwkundige maatregelen waarmee per project de basis-en streefkwaliteit duurzame stedenbouw bepaald kan worden. De belangrijkste uitgangspunten voor duurzame stedenbouw relevant voor dit kleinschalig project zijn:

- Koppel stedelijke functies aan het stedelijke verkeersinfrastructuur (OV, fiets, auto)
- Betrek milieurandvoorwaarden in het stedenbouwkundig ontwerp
- Zorg voor een intensieve inrichting van het stedelijk gebied
- Zorg dat je wijken en gebouwen flexibel ontwerpt en herstructureert
- Tracht zongerichte verkaveling zo veel mogelijk in het ontwerp mee te nemen
- Bevorder door het stedelijk ontwerp het gebruik van fiets en openbaar vervoer
- Tracht sloop van kwalitatief goede wijken en gebouwen te vermijden.

Haarlem Klimaatneutraal

In maart 2007 heeft de Haarlemse gemeenteraad in meerderheid uitgesproken dat Haarlem in 2030 een klimaat neutrale stad moet zijn. Kern van de aanpak is dat bij ieder (nieuw)bouwproject het energieaspect nader aandacht moet krijgen, waarbij in eerste instantie het gebruik van energie zo beperkt mogelijk moet worden gemaakt via bijvoorbeeld isolatie en zuinige apparatuur. Daarnaast dient zo veel mogelijk van duurzame energie gebruik te worden gemaakt, door bijvoorbeeld zonne-energie in combinatie met warmtekoede opslag toe te passen. In de laatste plaats kan eventueel naar compensatiemaatregelen worden gezocht. Deze compensatiemaatregelen kunnen ook bestaan uit investeren in andere energie maatregelen buiten het gebied.

Planspecifiek

In het ontwerpen de bouwkundige uitwerking van het project wordt met deze richtlijnen expliciet rekening gehouden. Hierbij wordt ingezet op een intensievere inrichting van het stedelijk gebied, de zongerichte verkaveling zoveel mogelijk meegenomen in het ontwerp en het bestaande pand duurzaam hergebruikt. Daarnaast wordt het pand wordt geheel geïsoleerd. Hierbij wordt gestreefd naar een zo hoog mogelijk rendement. De thermische isolatiewaarde van het pand wordt hierdoor sterk verbeterd. Ook worden energiezuinige installaties gebruikt. Het plan past daarmee binnen de kaders van het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Haarlem.

3.3.8 Conclusie gemeentelijk beleid

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het plan deels past binnen de kaders van het gemeentelijk beleid. Het plan draagt bij het realiseren van nieuwe woningen in Haarlem en past daarmee binnen de woonvisie van de gemeente. Ook past het plan binnen kaders van de Nota Ruimtelijke kwaliteit en het duurzaamheidsbeleid van de gemeente.

Ten aanzien van parkeren is rekening gehouden met het Stappenplan Parkeernormen bij bouwproject'. Aangezien niet op eigen terrein kan worden geparkeerd, het verkleinen van het bouwvolume of verkeersmanagement geen zin heeft en het niet mogelijk is om binnen een straal van 500 m parkeerplaatsen te kopen, huren of te creëren in openbare ruimte is door bekeken of de parkeerbehoefte in openbare ruimte kan worden opgelost. Hieruit blijkt dat door het plan de bezettingsgraad wel iets toe neemt (circa 80 -81%) maar ruim beneden de door de gemeente Haarlem gehanteerde acceptabele bezettingsgraad van 85% blijft. Dit betekent dat de geringe verhoging van de parkeerdruk niet leidt tot een onwenselijke situatie.

4 Nieuwe situatie

Het plan betreft het uitbreiden van het appartementencomplex aan de Dokter de Liefstraat 12-18 te Haarlem (zie bijlage). De 3 appartementen die nu verdeeld zijn over 2 bouwlagen op 1^e en 2^e verdieping en worden aan de achterzijde uitgebreid en gesplitst in één appartement per verdieping. Hierdoor worden ontstaan 6 appartementen met ieder een eigen inpandig balkon aan de achterzijde van het pand. De appartementen hebben allen omvang van 48 m2 G.O.

Daarnaast wordt twee appartementen van 72 m2 G.O. op de bovenste bouwlaag van het appartementencomplex met een flauwe kap gerealiseerd. De voorgevel van deze appartementen worden iets terugliggend gesitueerd, waardoor aan de voorzijde twee balkons kunnen worden gerealiseerd. Hierdoor past het plan goed in de bestaande stedenbouwkundige opzet van de bebouwing aan de Dokter de Liefdestraat.



Voorgevel nieuwe situatie



Achterevel nieuwe situatie

Onderbouwing

Het plan voor het realiseren van 8 nieuwe kleinschalige appartementen draagt bij aan het creëren van meer woningen in het kleinere segment, waardoor invulling wordt gegeven aan de grote woonbehoefte in Haarlem. Het plan past ook goed binnen de bestaande stedenbouwkundige structuur. Gezien de directe omgeving is het bouwplan passend in de schaal van de buurt en vindt geen aantasting plaats van het straatbeeld.

Het plan wordt grotendeels binnen het bestaande pand gerealiseerd, waarbij de appartementen op de bovenste bouwlaag iets terugliggend worden gerealiseerd. Hierdoor is het ook mogelijk om aan de voorzijde twee balkons voor de appartementen te realiseren. De 6 appartementen op de 1^e en 2^e verdieping krijgen ook ieder een eigen buitenruimte in de vorm van een inpandig balkon.

Qua dakvorm, omvang en materialisatie wordt aangesloten bij de bestaande woonbebouwing. Het plan levert een duidelijke verbetering op voor de woonomgeving ten opzichte van de bestaande situatie. Ook draagt het plan bij aan duurzaam hergebruik van de gronden en worden 8 nieuwe appartementen met een kwalitatief hoogstaand niveau gerealiseerd.

Duurzaamheid

Bij het plan is rekening gehouden met de duurzaamheidsambities van de gemeente Haarlem. Het pand wordt geheel geïsoleerd. Hierbij wordt gestreefd naar een zo hoog mogelijk rendement. De thermische isolatiewaarde van het pand wordt hierdoor sterk verbeterd. Ook worden energiezuinige installaties gebruikt. Het plan past daarmee binnen de kaders van het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Haarlem.

Parkeren

De gemeente Haarlem heeft op 17 mei 2018 het Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018 vastgesteld. Hierin is het gemeentelijke parkeerbeleid juridisch verankerd.

Het plangebied valt onder gebiedstype schil. Op basis van het parkeerbeleid geldt voor 1,2 parkeerplaatsen per goedkope woning.

	centrum	schil	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	opmerkingen
woning duur	1,2	1,5	1,7	0,3 pp per woning	
woning midden	1,2	1,4	1,6	0,3 pp per woning	
woning goedkoop	1,2	1,2	1,3	0,3 pp per woning	
serviceflat/aanleunwoning	0,3	0,3	0,3	0,3 pp per woning	Per woning (zelfst. won. met beperkte zorgvoorz.)
kamerverhuur	0,2	0,2	0,2	0,2 pp per woning	
binnenstedelijke/hoofdwinkelgebieden	2,5	-	-	85%	Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 40 m2 bvo
stadsdeelcentra	-	2,8	3,0	85%	Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 40 m2 bvo

Uitsnede Parkeernormentabel Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018

In de huidige situatie zijn reeds drie appartementen aanwezig. Met het plan worden ten opzichte van de bestaande situatie dus 5 nieuwe appartementen gerealiseerd. Hierdoor neemt de parkeerdruk toe met $5 \times 1,2 = 6$ parkeerplaatsen. Hierdoor bedraagt de parkeerbehoefte van het plan 6 parkeerplaatsen.

Voor bouwprojecten heeft de gemeente het beoordelingskader "Stappenplan Parkeernormen bij bouwproject" opgesteld waarbij via een stappenplan gemotiveerd afgeweken kan worden van deze norm.

Op deze locatie kan niet op eigen terrein worden geparkeerd. Ook heeft het verkleinen van het bouwvolume of het toepassen van verkeersmanagement geen zin (stap 1). Daarnaast is het niet mogelijk gebleken om in de omgeving binnen een straal van 500 m de benodigde

parkeerplaatsen te kopen, te huren of in de aangrenzende openbare ruimte te creëren (stap 2 en 3). Daarom zal gekeken moeten worden of een vrijstelling van de parkeernorm op deze locatie mogelijk is.

Voor het plan is bekeken of de parkeerbehoefte in openbaar gebied kan worden opgelost. Hiertoe is door het verkeerskundig bureau Meetel een parkeerdrukmeting uitgevoerd (zie bijlage).

Uit het parkeerdrukmeting blijkt dat binnen een straal van 200 m van het plangebied in totaal 149 openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn. Daarnaast blijkt dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen op twee maatgevende momenten respectievelijk 36 en 35 parkeerplaatsen bedraagt, waarbij de bezettingsgraad tussen de 80% en 77% ligt.

Door het plan zal het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de omgeving afnemen naar circa 29 a 30 parkeerplaatsen. Hierdoor neemt de bezettingsgraad iets toe tot circa 80 %. De gemeente Haarlem hanteert een bezettingsgraad van 85% als acceptabel. Dit betekent dat de geringe verhoging van de parkeerdruk niet leidt tot een onwenselijke situatie.

Op basis van het bovenstaande kan gesteld worden dat voldaan wordt aan de parkeernormen zoals vastgelegd in het bestemmingsplan Parkeren en Wonen.

5 Omgevingsaspecten

Voor het plangebied zijn diverse onderzoeken gedaan om de haalbaarheid van de plannen te toetsen. Daarnaast geven deze onderzoeken de randvoorwaarden waar de planontwikkeling in het plangebied aan moet voldoen.

5.1 Water

5.1.1 Wet- en regelgeving en beleid

Europese Kaderrichtlijn Water

De *Europese Kaderrichtlijn Water* richt zich op de bescherming van water in alle wateren en stelt zich ten doel dat alle Europese wateren in 2015 een 'goede toestand' hebben en dat heel Europa duurzaam omgaat met water.

Waterwet

De *Waterwet* (2009) regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet helpt Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie.

Het Nationaal Waterplan

Het *Nationaal Waterplan* geldt voor de planperiode 2016-2021 en heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water.

Waterprogramma 2016-2021 (WBP 5)

In het Waterprogramma 2016-2021 (voorheen waterbeheersplan) worden de bouwstenen met de programma's en beheerstaken van het hoogheemraadschap beschreven. Hiermee wordt tevens een prioritering aangebracht en aangegeven aan hoe het hoogheemraadschap in de bouwstenen willen participeren.

De Keur

In dit beleidsdocument staan de regels voor het beheer, gebruik en onderhoud van waterstaatswerken. Particulieren, bedrijven en andere overheden zijn verplicht zich aan de Keur te houden. Indien er niet aan de Keur wordt gehouden, zal het hoogheemraadschap genoodzaakt zijn maatregelen te nemen.

5.1.2 Onderzoek water

Oppervlaktewater

In het plangebied bevinden zich geen watergangen.

Grondwater

Ten aanzien van het grondwater worden geen problemen verwacht.

Waterketen

Om wateroverlast, kwantitatief en kwalitatief, te voorkomen wordt het regenwater niet direct naar de riolering afgevoerd maar volgens de trits 'vasthouden-bergen-afvoeren' behandeld. Het hemelwater van de dakvlakken wordt afgekoppeld.

Waterberging

Door het plan neemt het verhard oppervlak niet toe, aangezien het terrein al geheel verhard is. Hierdoor hoeven geen aanvullende maatregelen te worden genomen op het gebied van waterberging.

Watertoets

In het kader van de watertoets is het plan voorgelegd aan het hoogheemraadschap van Rijnland. Het hoogheemraadschap geeft hierbij aan geen bezwaar te hebben tegen het plan (zie bijlage).

5.1.3 Conclusie water

Er worden ten aanzien van het oppervlaktewater, grondwater en waterketen geen problemen verwacht. Ook neemt het verhard oppervlak niet toe, waardoor geen compensatie nodig is. Het plan zal dan ook geen nadelige gevolgen hebben voor de waterhuishouding in en in de nabijheid van het plangebied. Het plan is in het kader van de watertoets voorgelegd aan het hoogheemraadschap van Rijnland.

5.2 Bodem

5.2.1 Wet- en regelgeving en beleid

Volgens artikel 3.1.6 van het *Besluit ruimtelijke ordening* dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak.

In de *Wet bodembescherming* (1996) is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen moeten bij voorkeur op schone grond worden gerealiseerd.

Voor ruimtelijke plannen moet ten minste een historisch onderzoek worden verricht (conform NEN 5725). Als uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging, moet een verkennend bodemonderzoek worden verricht (conform NEN 5740).

5.2.2 Bodemonderzoek

Het betreft een geringe functiewijziging ten opzichte van het reeds toegestane gebruik uit het vigerend bestemmingsplan. Ook zijn geen verontreinigen bekend op basis van de gemeentelijk bodemsysteem. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het plan geen belemmering oplevert ten aanzien van het aspect bodem.

5.2.3 Conclusie bodemonderzoek

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor het plan.

5.3 Flora en fauna

5.3.1 Wet- en regelgeving en beleid

Natuurbescherming in Nederland

De Wet natuurbescherming (Wnb) beschermt Nederlandse natuurgebieden en planten- en diersoorten. De wet geldt sinds 1 januari 2017 en vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrictlijn. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Gebiedsbescherming vanuit de Wet Natuurbescherming

De Wet Natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden en de Beschermde natuurmonumenten. De Vogelrichtlijn- en Habitatrictlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijk significant effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied (of Beschermde natuurmonument) zijn vergunning plichtig.

Gebiedsbescherming vanuit Provinciaal beleid

De provinciale groenstructuur bestaande uit het Natuurnetwerk Nederland (voormalig EHS) en het Programma Groen zijn ruimtelijk vastgelegd in de Agenda Groen. Het Natuurnetwerk Noord-Holland is een robuust netwerk van natuurgebieden en tussenliggende verbindingzones bestaand uit het Natuurbeheerplan Noord-Holland en de structuurvisie. Dit netwerk bestaat uit bestaande natuurgebieden, nieuwe aan te leggen natuur en verbindingzones tussen de gebieden. De feitelijke beleidsmatige gebiedsbescherming vindt plaats middels de uitwerking van het provinciaal beleid in de gemeentelijke bestemmingsplannen.

5.3.2 Onderzoek flora en fauna

Het betreft een bestaand pand. Behoudens realiseren van een extra bouwlaag en het uitbreiden van bestaande appartementen aan de achterzijde worden geen uiterlijke wijzigingen aangebracht aan het pand. Het pand is ook ongeschikt voor beschermde soorten als huismussen en vlermuizen vanwege het ontbreken van gevelopeningen en uitpandige dakgoten.

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Kennemerland-Zuid) ligt op 1,5 km van het plangebied. Aangezien het gaat om een kleinschalige verbouwing kan worden uitgesloten dat het plan een significante verhoging geeft van de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden (zie ook paragraaf 5.6). Hierdoor kan gesteld worden het plan geen negatieve effecten heeft op het nabijgelegen Natura 2000-gebied.

Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat het plan niet leidt tot een verstoring van eventuele aanwezige beschermde soorten. Vanuit flora- en fauna worden daarom geen belemmeringen verwacht ten aanzien van dit plan.

5.3.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat als gevolg van het plan geen negatieve effecten op beschermde gebieden of de populaties van beschermde planten of dieren te verwachten zijn.

5.4 Cultuurhistorie en archeologie

5.4.1 Wet- en regelgeving en beleid

Erfgoedwet

De Erfgoedwet (2017) regelt de bescherming van het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed). Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden. De uitgangspunten van de wet zijn: archeologische waarden worden zoveel mogelijk in de bodem bewaard en alleen opgraven als behoud in de bodem niet mogelijk is, vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie en bodemverstoorders betalen archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen (principe verstoorder betaalt). De kosten voor noodzakelijke archeologische werkzaamheden komen ten laste van de initiatiefnemer tot de bodemversturende activiteit.

5.4.2 Onderzoek cultuurhistorie

Het pand en de omgeving van het pand heeft geen bijzondere cultuurhistorische waarde. Het pand betreft ook geen rijksmonument of gemeentelijk monument. Er worden vanuit cultuurhistorie dan ook geen belemmeringen verwacht ten aanzien van het plan.

5.4.3 Onderzoek archeologie

In het Reparatieplan C Haarlem 2020 is een dubbelbestemming Waarde-Archeologie 4 opgenomen. Hierbij geldt dat voor projecten van meer dan 2.500 m² en dieper dan 30 cm beneden maaiveld een archeologisch rapport dient te worden opgesteld.

Aangezien door het plan geen bodemverstoringen plaatsvinden hoeft geen archeologisch onderzoek plaats te vinden. Ook kan hierdoor worden gesteld dat geen archeologische waarden worden aangetast.

5.4.4 Conclusie cultuurhistorie en archeologie

Geconcludeerd wordt dat archeologie en cultuurhistorie geen belemmering vormt voor het plan.

5.5 Geluid

5.5.1 Wet- en regelgeving en beleid

Wegverkeer

De Wet geluidhinder bepaalt dat het bevoegd gezag bij vaststelling van omgevingsvergunning de wettelijke grenswaarden in acht moet nemen. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de Wet geluidhinder vindt plaats per weg. Uitzondering hierop betreft de toetsing bij rijkswegen. Als meerdere rijkswegen in de directe nabijheid van een plan zijn gelegen dient het gecumuleerde geluidsniveau van deze wegen te worden gehanteerd bij de toetsing aan de Wet geluidhinder (SWUNG1).

Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer moet op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een weg voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB. Als dit geluidsniveau wordt overschreden kan de gemeente een hoger geluidsniveau toestaan de zogenaamde 'Hogere waarde'. De Hogere waarde mag alleen worden verleend als uit akoestisch onderzoek blijkt dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting brengen niet mogelijk is. Aan de 'Hogere waarde' is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in

binnenstedelijke situaties is dit 63 dB en in buitenstedelijke situaties is dit 53 dB. Deze niveaus zijn na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder¹. Voor de aanleg van een weg geldt een maximale geluidsbelasting van resp. 53 en 58 dB op bestaande woningen in buitenstedelijk respectievelijk stedelijk gebied. Voor de nieuwbouw van agrarische woningen geldt een maximale geluidsbelasting van 58 dB.

Railverkeerslawaai

Het geluidsniveau ten gevolge van het railverkeer moet op de gevels van nieuwe (of te wijzigen) woningen in de geluidszone van een spoorwegtraject voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 55 dB. De maximale hogere waarde voor nieuwe woningen in de zone van een spoorwegtraject bedraagt 68 dB.

Industrielawaai

Op basis van artikel 40 van de Wet geluidhinder kunnen (delen van) industrieterreinen worden aangewezen als gezoned industrie terrein met een zonegrens. Dit betreft industrieterreinen waarop zich gronden bevinden die zijn aangewezen voor mogelijke vestiging van zogenaamde 'zware lawaaimakers' als genoemd in artikel 41 lid 3 van de Wet geluidhinder en artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting vanwege het industrie terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan. De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde) op woningen in de geluidszone van een industrie terrein bedraagt 50 dB(A). De maximaal toelaatbare geluidsbelasting op nieuwe woningen bedraagt 55 dB(A), voor bestaande woningen bedraagt deze 60 dB(A). De op 1 januari 2007 geldende ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen – vastgelegd in eerder genomen besluiten – blijven gelden.

Cumulatie

Bij de vaststelling van hogere grenswaarden verplicht de Wet geluidhinder het inzichtelijk maken van het gecumuleerde geluidsniveau. Dit betreft het gezamenlijk geluidsniveau van alle relevante geluidsbronnen (weg, rail, industrie). Een bron is relevant indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De gemeente kan een hoger grenswaarde vaststellen als er sprake is van een aanvaardbare gecumuleerde geluidsbelasting.

5.5.2 Onderzoek geluid

De N208 en de Rijksstraatweg zijn relevante bronnen in het kader van de Wet geluidhinder. De N208 betreft een provinciale weg met een 70 km/uur regime en de Rijksstraatweg een 50 km/uur regime. Het plangebied ligt binnen de geluidszone van beide wegen. De overige omliggende wegen waaronder de Dokter de Liefdestraat hebben een 30 km/uur regime en kunnen buiten beschouwing worden gelaten.

Aangezien het gaat om een kleine uitbreiding van een bestaand pand waar reeds wonen is toegestaan mag ervan uitgegaan worden dat in de bestaande situatie reeds sprake was van een akoestisch aanvaardbaar geluidsniveau op de gevels van de bestaande woning. Dit blijkt ook uit de geluidsbelastingskaarten van de gemeente Haarlem. Hieruit blijkt dat zowel de geluidsbelasting van zowel de N208 als de Rijksstraatweg (Lden) lager ligt dan 50 dB waardoor kan worden gesteld dat sprake is van een acceptabele geluidsbelasting.

¹ Conform artikel 110g mag een correctie worden toegepast op het berekende geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer. Voor wegen waar 70 km/uur of harder gereden mag worden is de aftrek 2 dB en voor de overige wegen 5 dB. De wettelijk toegestane snelheid is hier van belang. Voor wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur geldt geen aftrek aangezien deze wegen geen zone hebben en hierdoor niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder vallen. Enkel bij toetsing in het kader van het aspect "goede ruimtelijke ordening" wordt ten behoeve van een goede beoordeling de aftrek wel toegepast.

Daarnaast geldt dat in het kader van het Bouwbesluit 2012 het appartementencomplex reeds een van rechtens verkregen niveau heeft. Deze geluidssituatie verbetert zelfs aangezien de initiatiefnemer is voornemens om de gevels van pand extra te isoleren. Hierdoor kan worden gesteld dat in de nieuwe situatie ook sprake is van een acceptabele geluidsbelasting en het wettelijke binnen niveau voor transformatie van 38 dB wordt gehaald. Er hoeft daarom ook geen aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden.

Aangezien het pand reeds geschikt is voor meerdere appartementen en goed geïsoleerd is wordt verwacht dat er geen geluidoverlast ontstaat tussen de appartementen of omliggende bebouwing.

5.5.3 Conclusie geluid

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er vanuit het aspect geluid geen belemmeringen zijn ten aanzien van het plan.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Wet- en regelgeving en beleid

Wet luchtkwaliteit

De *Wet luchtkwaliteit* legt de belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit vast. De hoofdlijnen van deze wet zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De luchtregelgeving is uitgewerkt in een aantal Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en Ministeriele Regelingen.

Wet Milieubeheer

In bijlage II van de *Wet milieubeheer* staan voor de volgende stoffen grenswaarden voor de concentratie in de buitenlucht: stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), koolmonoxide (CO). In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) problemen op in relatie tot de wettelijke normen.

De wijze waarop het aspect luchtkwaliteit in acht genomen dient te worden bij planvorming is geregeld in artikel 5.16 en 5.16a van de *Wet milieubeheer*. Op basis van deze wetgeving kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer worden niet overschreden, of;
- per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of;
- het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit (aan concentratie PM₁₀ en NO₂), of;
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)².

In aanvulling op het bovenstaande toetsingskader stelt de AMvB '*Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)*' dat bij de voorgenomen realisering van gevoelige bestemmingen, zoals

² Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Met het NSL is in 2005 gestart omdat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kon voldoen. Nederland heeft een plan gemaakt waaruit duidelijk wordt hoe de grenswaarden wel worden bereikt. In het NSL zijn allerlei grote projecten opgenomen die men wil uitvoeren samen met maatregelen die worden uitgevoerd om de concentratiebijdrages van deze grote projecten te compenseren. De concentratiebijdrage van NIBM-projecten wordt tevens gecompenseerd door deze maatregelen. Voor de projecten die in het NSL zijn opgenomen, hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

scholen, kinderdagverblijven, verzorgingshuizen ed. op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet worden onderzocht of op die locaties sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ en/of NO₂. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen.

Het maakt voor de vestiging van gevoelige bestemmingen niet uit of het deel uitmaakt van 'niet in betekenende mate' projecten of 'in betekenende mate' projecten. De AMvB 'Gevoelige Bestemmingen' moet in beide gevallen worden nageleefd.

5.6.2 Onderzoek luchtkwaliteit

Voor het plan is onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit. Voor de toetsing is gebruik gemaakt van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM). Hieruit blijkt dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

5.6.3 Onderzoek stikstofdepositie

Op 1,5 km afstand van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Bij het plan is echter sprake van een geringe uitbreiding van een bestaand pand (het toevoegen van een extra bouwlaag) en splitsing van de bestaande appartementen. Het plan heeft daarom naar verwachting geen significante effecten op de stikstofdepositie, zowel voor de aanleg als gebruiksfase. Op basis hiervan kunnen effecten op beschermd Natura 2000-gebied worden uitgesloten.

5.6.4 Conclusie

Het plan geeft geen gevolgen voor de luchtkwaliteit of de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Wet- en regelgeving en beleid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer - over weg, water en spoor en door buisleidingen - van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's van het gebruik van luchthavens en de mogelijke aanwezigheid van explosieven vallen onder externe veiligheid. Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de *Wet ruimtelijke ordening* getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi) en de bijbehorende *Regeling externe veiligheid inrichtingen*, zoals deze op dit moment luiden (Revi II) bevat de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen. Denk hierbij aan risico's van onder andere tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties

De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (voor zowel weg, spoor als water) is gebaseerd op de *Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen* (RNVGS) (2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Een voorstel voor een wettelijke regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen is in voorbereiding.

Het *Besluit externe veiligheid buisleidingen* (Bevb, 2011) is gebaseerd op de *Wet milieubeheer* en de *Wet ruimtelijke ordening*. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi).

5.7.2 Onderzoek externe veiligheid

Voor het plan is onderzoek gedaan naar externe veiligheid. Hiervoor is gebruik gemaakt van de risicokaart.nl. De mogelijke risicobronnen rond het plangebied zijn hierbij in kaart gebracht.

Risicovolle inrichtingen

De woningen zijn kwetsbaar objecten. Nabij het plangebied zijn geen BEVI inrichtingen aanwezig. Wel ligt nabij het plangebied een tankstation van Hendriks. De afstand tot het plan bedraagt circa 10 m. Het tankstation heeft twee pompen. Er wordt geen LPG wordt verkocht.

Aangezien het gaat om een reeds bestaande situatie waarbij de nabijheid van woningen al beoordeeld is in het kader van het bestemmingsplan en het plan slechts leidt tot een geringe verhoging van het aantal personen is het niet noodzakelijk om nader onderzoek te verrichten.

Propaantank

Voor propaantanks gelden op grond van het Activiteitenbesluit veiligheidsafstanden. Deze afstanden zijn van ruimtelijk belang als ze strekken tot buiten de perceelsgrens van de milieu-inrichting (bedrijf). Propaantanks kennen veiligheidszones van 10 meter. Nabij het plangebied zijn geen propaantanks aanwezig.

Vervoer gevaarlijke stoffen door leidingen

Nabij het plangebied zijn geen risicovolle leidingen aanwezig.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water

Nabij het plangebied zijn geen spoorlijnen of waterwegen waar transport van gevaarlijke stoffen over plaats vindt waarvan het invloedsgebied over het plangebied ligt. Over de Delftlaan / Westelijke Randweg vindt wel transport van gevaarlijke stoffen plaats. Deze weg ligt op meer dan 200 m van het plan waardoor deze weg buiten beschouwing kan worden gelaten.

In de rapportage “Risico’s wegtransport gevaarlijke stoffen provincie Noord-Holland” komt deze weg niet als relevante route naar voren. Uit de rapportage blijkt verder dat langs geen enkele weg in Noord-Holland de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico wordt overschreden. De oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt in Noord-Holland alleen langs een aantal delen van de A-10 overschreden.

5.7.35.7.4 Conclusie externe veiligheid

Vanuit externe veiligheid zijn geen belemmeringen voor het plan.

5.8 Bedrijven en milieuzoneringen

5.8.1 Wet- en regelgeving en beleid

De aard van de bedrijvigheid en daaraan gekoppeld de milieubelasting maken het gewenst binnen de bedrijvenbestemmingen een onderscheid aan te brengen op basis van milieucriteria. Dit geldt ook voor andersoortige bestemmingen, als niet uit de bestemmingsplanomschrijving (al) blijkt welke (milieu)categorie bedrijfsactiviteiten het betreft.

De gemeente heeft voor wat betreft het aspect bedrijven en milieuzoneringen een specifiek beleid. Het gehele grondgebied van de gemeente Haarlem is ingedeeld in gebieden of zones. Deze opdeling is bepaald aan de hand van specifieke kenmerken van die gebieden of zones.

5.8.2 Onderzoek bedrijven en milieuzoneringen

In het plangebied ligt in een gebiedstypologie wonen en overwegend sprake is van laagbouw in hoge dichtheden. Hier wordt uitgegaan van een maximaal toegestane bedrijfs categorie B (indien het bestemmingsplan die bedrijvigheid althans toe laat).

	Typologie	Omschrijving	Maximaal toegestane bedrijfs categorie
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 centra	C
B	Werken		
	Corridors/ Gemengd gebied	Hoofdfunctie is werken. Bedrijven zijn gemengd met woningen. Werkfuncties langs stadsstructuurwegen.	C
	Bedrijvigheid	Bedrijven geconcentreerd in een gebied	C of D

Bron: Nota Milieuzonering Haarlem

Voor deze woontypologieën zijn categorie B bedrijven in principe altijd toegestaan. Categorie B activiteiten dienen dan wel bouwkundig gescheiden te zijn van woningen en kwetsbare bestemmingen. Naast het appartementencomplex op de begane grond een garagebedrijf aanwezig. Dit betreft een categorie B bedrijf.

Het garagebedrijf en het appartementencomplex zijn bouwkundige fysiek gescheiden van het appartementen. Daarom zijn vanuit de bedrijven en milieuzoneringen geen belemmeringen te verwachten ten aanzien van het plan en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de nieuwe appartementen.

5.8.3 Conclusies bedrijven en milieuzoneringen

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat vanuit bedrijven en milieuzoneringen geen belemmeringen zijn ten aanzien van het plan en sprake is van een adequaat woon- en leefklimaat.

5.9 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

Er zijn geen kabels en leidingen dan wel telecommunicatie installaties in het plangebied aanwezig die met een contour beschermd moeten worden.

5.9.1 Conclusies en aanbevelingen

Er zijn geen belemmeringen te verwachten ten aanzien van kabels en leidingen dan wel telecommunicatie installaties in of nabij het plangebied.

5.10 Milieueffectrapportage / M.e.r.-(beoordelings)plicht

5.10.1 Wet- en regelgeving en beleid

Milieueffectrapportage is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. De Wm is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het milieubeleid staan beschreven. In het Besluit m.e.r. staat voor welke plannen en besluiten in welke gevallen een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Het besluit bevat bijlagen waaronder de C- en D- lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Bij een (directe) m.e.r.-

plicht dient hoe dan ook een MER opgesteld te worden. Bij een m.e.r.-beoordelingsplicht dient te worden beoordeeld of de activiteit vanwege bijzondere omstandigheden toch belangrijke milieugevolgen kan hebben. Indien dat het geval is dan ligt een m.e.r.-procedure in de rede. Zo niet, dan dient het bevoegd gezag expliciet te besluiten dat geen m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Een derde situatie die zich kan voordoen betreft de situatie waarbij de betreffende activiteit qua omvang beneden de drempelwaarde voor m.e.r.-beoordeling blijft. Ook in dat geval is, op grond van art. 2 lid 5 van het Besluit m.e.r., nog een beoordeling nodig, zij het dat dit een vormvrije beoordeling betreft.

5.10.2 Onderzoek M.e.r. (beoordelings)plicht

Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die m.e.r- (beoordelings)plichtig zijn.

5.10.3 Conclusie M.e.r. (beoordelings)plicht

Geconcludeerd wordt dat er voor het plan geen m.e.r of m.e.r-beoordeling hoeft te worden uitgevoerd.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

Er is sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro als onderdeel van afdeling 6.4 inzake de grondexploitatie. Een exploitatieplan is niet verplicht indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie van de in het plan opgenomen gronden op een andere wijze is verzekerd (artikel 6.12, lid 2 sub a Wro)

Het betreft hier een private ontwikkeling waarbij het risico geheel gedragen wordt door de eigenaar. De kosten voor de ruimtelijke procedure worden gedekt via de leges. Met de initiatiefnemer zal ook een planschadeovereenkomst worden gesloten. Hierdoor zijn de kosten anderszins verzekerd. Het plan wordt daarmee economisch uitvoerbaar geacht.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Participatie

Conform de participatie en inspraakverordening Haarlem en het Programma Nieuwe Democratie is zorgvuldig geparticipeerd over het plan. Hierbij zijn de direct omwonenden en omliggende bedrijven geïnformeerd over het plan. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat zij bezwaren hebben tegen het plan.

6.2.2 Overleg

De ruimtelijke onderbouwing is voorgelegd aan het hoogheemraadschap van Rijnland. Aangezien het plan geen provinciale belangen raakt is het niet nodig om de provincie om een reactie te vragen.

Bijlage 1 Stedenbouwkundig plan

Bijlage 2 Watertoets

Bijlage 3 Parkeeronderzoek

Bijlage 4 Bezonningstudie