

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille E. Cassee
Auteur Dhr. K.W. Glas
Telefoon 5113544 E-mail: kglas@haarlem.nl
STZ/RB Reg.nr. 2011/38588
Te kopiëren: a, b, c
B & W-vergadering van 14 juni 2011

Onderwerp

Vrijstelling en bouwvergunning Leidsevaart 594-596

DOEL: Besluiten

Het verlenen van een vrijstelling als bedoeld in artikel 19, tweede lid, WRO is een bevoegdheid van burgemeester en wethouders. In de vergadering van commissie Ontwikkeling d.d. 27 augustus 2009 heeft de wethouder toegezegd het plan met de commissie Ontwikkeling te bespreken alvorens tot definitieve besluitvorming over te gaan. Om die reden wordt het besluit ter bespreking aan de commissie Ontwikkeling gestuurd.

B&W

1. Het college besluit vrijstelling te verlenen als bedoeld in artikel 19, tweede lid, Wet op de Ruimtelijke Ordening van het ter plaatse geldende bestemmingsplan en een bouwvergunning voor het bouwen van 14 eengezinswoningen en 49 appartementen aan de Leidsevaart 594-596 (AWVN), nadat de commissie Ontwikkeling hierover heeft geadviseerd.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties;
3. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit.

Collegebesluit

Onderwerp: Vrijstelling en bouwvergunning Leidsevaart 594-596

Reg. Nummer: 2011/38588

1. Inleiding

Aanleiding

Op het perceel Leidsevaart 594-596 wordt nieuwbouw beoogd van 14 eengezinswoningen met praktijkruimte, 49 appartementen, werkruimte in de plint en een halfverdiepte parkeergarage. Het geldend bestemmingsplan is sterk verouderd en maakt de ambities voor dit gebied opgenomen in het structuurplan Haarlem 2020 niet mogelijk. Om die reden is door de ontwikkelaar een verzoek tot het verlenen van een vrijstelling van het bestemmingsplan ingediend.

Beschrijving voorafgaande procedure

De ontwerp vrijstelling en ontwerp bouwvergunning hebben van 22 mei 2009 tot en met 2 juli 2009 ter inzage gelegen. Het project heeft de nodige vertraging opgelopen als gevolg van aanvullende onderzoeken naar de verkeersontsluiting, de parkeerbalans en door een kapvergunningsprocedure voor een boom die tussentijds een beschermde status had verkregen. De onderhandelingen met de ontwikkelaar over de grondexploitatie en het verwerven van gemeentegrond, noodzakelijk voor medewerking aan de vrijstelling, zijn onlangs pas afgerond.

Het verlenen van de vrijstelling met bouwvergunning is nu gereed voor vaststelling door het college.

2. Besluitpunten college

1. Het college besluit vrijstelling te verlenen als bedoeld in artikel 19, tweede lid, Wet op de Ruimtelijke Ordening van het ter plaatse geldende bestemmingsplan en een bouwvergunning voor het bouwen van 14 eengezinswoningen en 49 appartementen aan de Leidsevaart 594-596 (AWVN), nadat de commissie Ontwikkeling hierover heeft geadviseerd;
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties.

3. Beoogd resultaat

De voorgestane ontwikkeling van het AWVN-terrein geeft een goede en passende invulling conform het Structuurplan 2020. Er is sprake van een goede functiemix van wonen en werken. De te realiseren woningen passen binnen het door de gemeente gewenste woningaanbod op basis van het Woonwensenrapport.

4. Argumenten

1.1 Het oude recht van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) blijft op de bouwaanvraag en het verzoek tot vrijstelling van toepassing.

De bouwaanvraag is voor 1 juli 2008 ingediend en ontvankelijk verklaard.

Zowel het overgangsrecht van de WRO als van de Wabo zijn op de aanvraag van toepassing. Artikel 9.1.10 van het overgangsrecht van de WRO bepaalt dat de WRO van toepassing blijft op een vrijstelling als bedoeld in artikel 19, tweede lid, WRO waarvan het verzoek is ingediend voor 1 juli 2008. Artikel 1.2, tweede lid van de Invoeringswet Wabo bepaalt dat het recht (WRO) zoals dat gold voor het tijdstip van de inwerkingtreding van de Wabo van toepassing blijft op de voorbereiding en vaststelling van een beschikking op een aanvraag tot een vergunning of een ontheffing als bedoeld in artikel 40 van de Woningwet.

1.2 De toepassing van artikel 19, tweede lid, WRO vereist een goede ruimtelijke onderbouwing. Deze goede ruimtelijke onderbouwing is naar ons oordeel aanwezig (zie bijlage a).

1.3 Het verlenen van een vrijstelling op grond van artikel 19, tweede lid WRO is een bevoegdheid van het college. Op 27 augustus 2009 heeft de wethouder toegezegd het bouwplan met de commissie Ontwikkeling te bespreken voordat het college over de bouwaanvraag en de vrijstelling besluit.

2.1 Het kostenverhaal voor de grondexploitatie is verzekerd.

Met de ontwikkelaar is een koop- en realisatieovereenkomst gesloten (STZ/VG reg.nr 2011/114908) In de overeenkomst is de aankoop van gemeentegrond en de inrichting van de openbare ruimte geregeld. Tevens is hierin bepaald dat mogelijke planschade volledig voor rekening van de ontwikkelaar komt. Op grond van de gemaakte risicoanalyse planschade wordt geen schade verwacht die op basis van artikel 6.1 Wro voor tegemoetkoming in aanmerking komt.

5. Kanttekeningen

-

6. Uitvoering

- Na instemming van het college met de beantwoording wordt het zienswijzenoverzicht verstuurd aan de indieners.
- Communicatie:
 - De indieners van zienswijzen worden uitgenodigd voor behandeling van het vrijstellingsbesluit en de bouwvergunning in de commissie Ontwikkeling;
 - Het vrijstellingsbesluit en de bouwvergunning worden bekend gemaakt in de Stadskrant;
 - Het vrijstellingsbesluit en de bouwvergunning worden op www.haarlem.nl beschikbaar gesteld.
 - Het vrijstellingsbesluit en de bouwvergunning worden de dag na bekendmaking ter inzage gelegd (aanvang beroepstermijn).

7. Bijlagen

- a. ruimtelijke onderbouwing;
- b. conceptbouwvergunning;
- c. zienswijzenoverzicht.

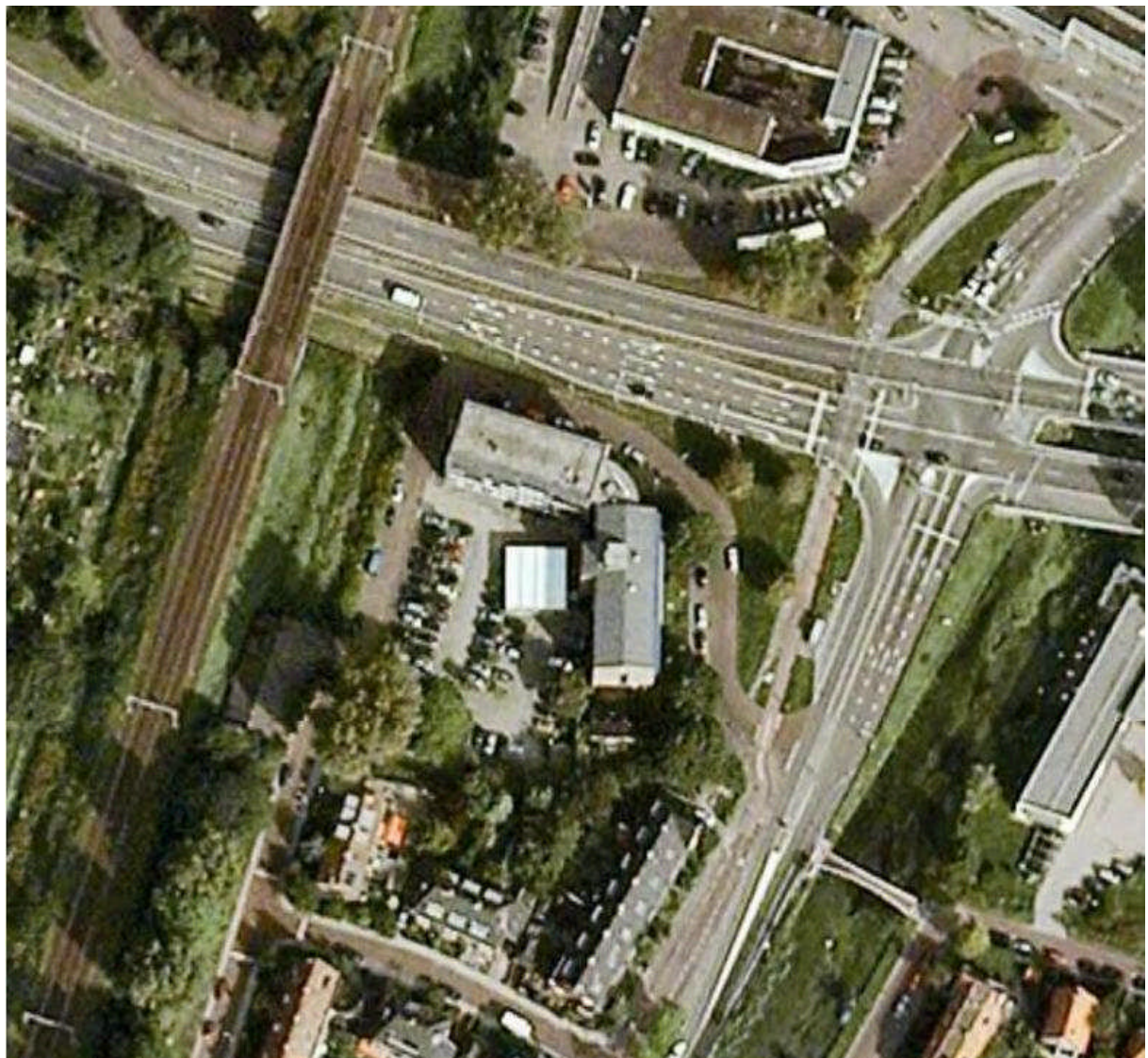
Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING HERONTWIKKELING AWWN-LOCATIE TE HAARLEM

Behorend bij een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 WRO



INHOUD

1.	INLEIDING	1
2.	BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	2
3.	KADER	4
3.1	Rijksbeleid	4
3.2	Provinciaal beleid	4
3.3	Gemeentelijk beleid	5
3.4	Geldend planologisch kader en afwijkingen	6
4.	STEDENBOUWKUNDIGE UITGANGSPUNTEN	9
5.	RUIMTELIJKE ASPECTEN	11
5.1	Ruimtelijke en stedenbouwkundige inpassing	11
5.2	Verkeer en parkeren	13
5.3	Privacy en bezonning	13
6.	MILIEUASPECTEN	14
6.1	Geluid	14
6.2	Bodem	14
6.3	Luchtkwaliteit	14
6.4	Water	14
6.5	Externe veiligheid	18
6.6	Flora en fauna	19
6.7	Archeologie en cultuurhistorie	20
6.8	Kabels en leidingen	20
6.9	Windhinder	20
7.	EIGENDOMSVERHOUDINGEN	21
8.	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	21
9.	MOTIVERING VRIJSTELLING	22

BIJLAGEN

1. Akoestisch onderzoek: Goudappel Coffeng bv, rapportnr. WBA009/Bxt/0020 d.d. 23 november 2007 en rapportnr. HBP005/Kno/0010, 5 november 2008
2. Bodemonderzoek: BK Ingenieurs bv, rapportnr. 20060976, 14 december 2006
3. Verkeersonderzoek: VIA, rapportnr. VNL8044_802 D04-Verkeerskundige toets herontwikkeling AWWN locatie Haarlem, 10 februari 2009
4. Ecologisch onderzoek: Els en Linde, rapportnr. 08.092, december 2008
5. Bezonningsstudie: Mulderblauw architecten, rapportnr. BA530, 4 november 2008

1. INLEIDING

Aanleiding

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

De locatie ligt ingesloten tussen het spoor, de Leidsevaart, de Westelijke Randweg van Haarlem en de woonwijk Spoorbuurt welke in de gemeente Heemstede is gelegen. In het ontwerp is gezocht naar een passende verdichting van het gebied met een aansluiting op de omliggende bebouwing. Het parkeren binnen het plan is opgelost door een half verdiepte stallinggarage en parkeerplaatsen in het openbaar gebied op te nemen. Op de onderstaande luchtfoto is de locatie weergegeven.



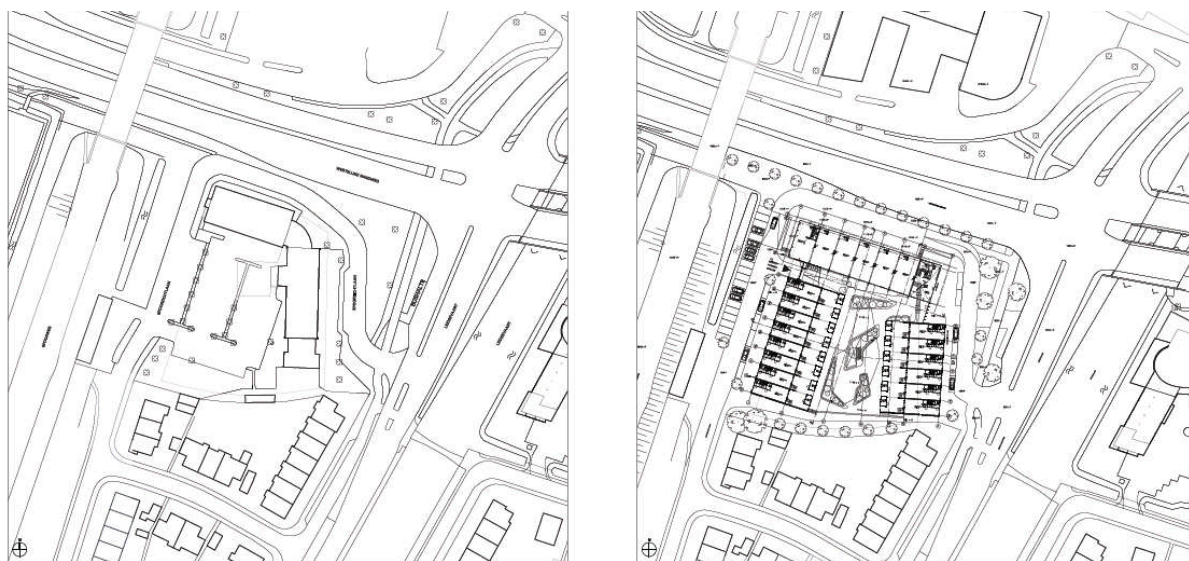
Doelstelling

Vrijstelling van het geldende bestemmingsplan met toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) is nodig om het gewenste gebruik en invulling planologisch mogelijk te maken. De nu voorliggende ruimtelijke onderbouwing is een uitwerking van de ruimtelijke motivering voor de gewenste vrijstelling.

2. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

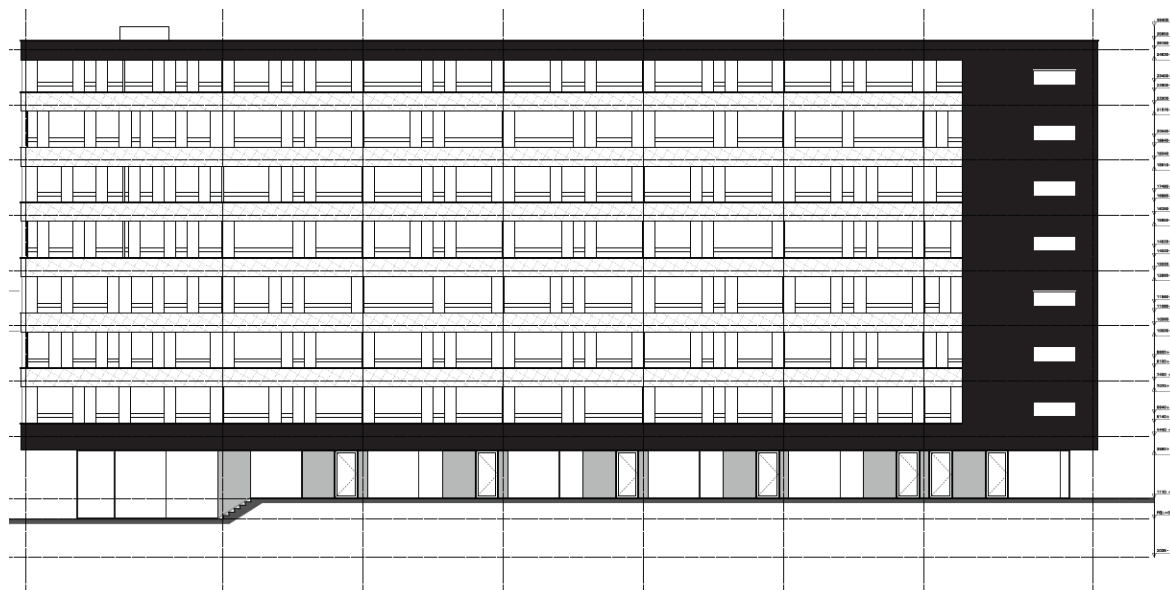
Het plangebied ligt ingesloten tussen het spoor (Haarlem-Leiden), de Leidsevaart, de Westelijke Randweg van Haarlem en de woonwijk Spoorbuurt welke in de gemeente Heemstede is gelegen.

Het bestaande kantoorgebouw met bijbehorende woning maakt plaats voor nieuwbouw. In het ontwerp wordt uit gegaan van 49 appartementen, 14 eengezinswoningen met praktijkruimten, een plint met 610 m² werkruimte en een halfverdiepte stallinggarage met 75 parkeerplaatsen onder het binnenterrein. In het ontwerp is enerzijds aansluiting gezocht met de schaal van de bebouwing langs de Westelijke Randweg (zoals Volvogarage, De Houthof en 't Hoge Hout), anderzijds met de ten zuiden van het plangebied gelegen woonbebouwing aan de Leidsevaart en de Spoorzichtlaan.



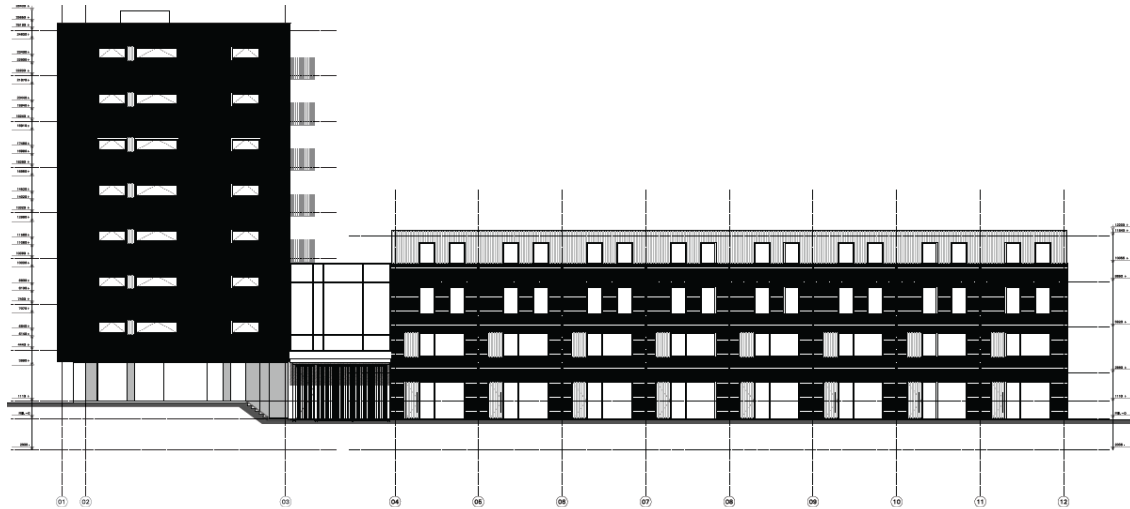
Afbeelding: Huidige (links) en toekomstige situatie AWWN-locatie (rechts)

Het bouwblok aan noordzijde van het plangebied, langs de Westelijke Randweg, bestaat uit 8 bouwlagen. De begane grond is ingericht voor 610 m² werkruimte. Op de overige 7 bouwlagen zijn 49 appartementen opgenomen. Het bouwblok heeft een hoogte van 25,6 meter, exclusief eventuele bouwkundige opbouwen.



Afbeelding: Gevelaanzicht appartementengebouw (gevel noord)

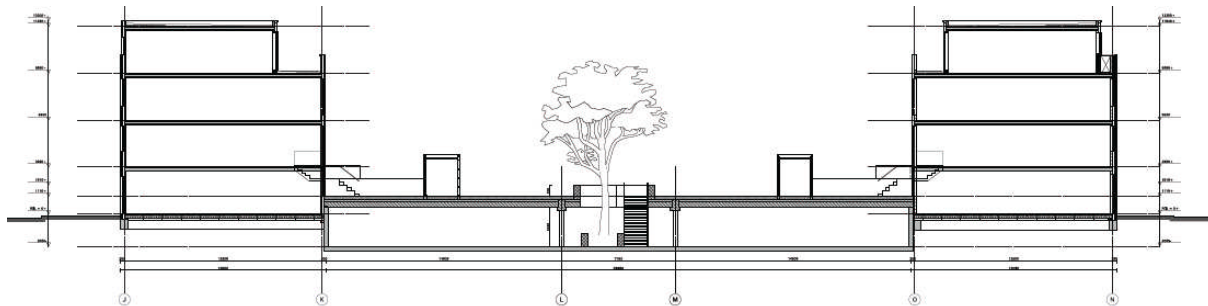
De eengezinswoningen met praktijkruimte worden evenwijdig aan het spoor en de Leidsevaart gerealiseerd. De bouwhoogte van deze woningen bedraagt ongeveer 12,2 meter.



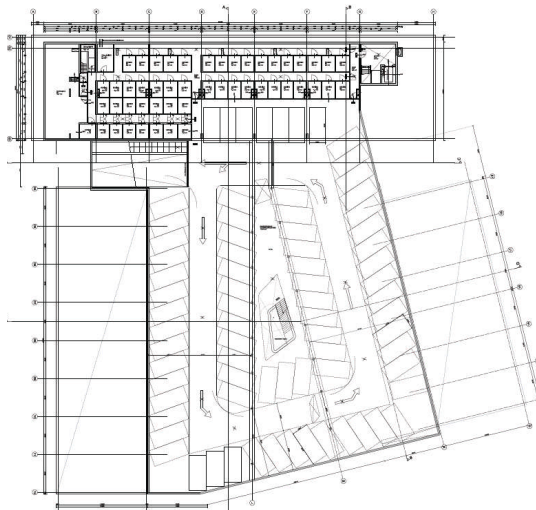
Afbeelding: Gevelaanzicht eengezinswoningen en appartementengebouw (gevel west)

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

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



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



Afbeelding: Indeling kelder met bergingen en parkeerplaatsen

3. KADER

3.1 Rijksbeleid

Nota ruimte

Per 27 februari 2006 is de Nota Ruimte van kracht. Door de nota tracht het kabinet bij te dragen aan een versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, de bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, de borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en de borging van de veiligheid.

Het nationaal ruimtelijke beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Om een eenzijdige samenstelling van de bevolking te voorkomen, stimuleert het Rijk meer variatie in het woningaanbod. Om de trek van midden- en hogere inkomens uit de stad te voorkomen zijn volgens de Nota Ruimte meer hoogstedelijke woonmilieus nodig. Tegelijk blijft stedelijke vernieuwing en herstructurering dringend nodig om de leefbaarheid te vergroten. Nieuwe bebouwing ten behoeve van de bundeling van verstedelijking en economische activiteiten dient grotendeels geconcentreerd tot stand te komen in bestaand bebouwd gebied. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt.

De nieuwbouw van woningen, commerciële ruimte en parkeerplaatsen leidt tot intensivering van het ruimtegebruik binnen bestaand stedelijk gebied en past in het beleid zoals dat is verwoord in de Nota Ruimte.

Vierde Nota Waterhuishouding

De regering heeft in 1998 de Vierde Nota Waterhuishouding vastgesteld. Daarin is het water in de stad apart benoemd. In de nota is een aantal centrale doelstellingen geformuleerd, waaronder het ontwikkelen van een gemeenschappelijke visie van gemeenten en waterbeheerders op het waterbeleid en doorvertaling naar bestemmingsplannen en waterbeheersplannen. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de waterketen in relatie tot duurzaam bouwen. Het beleid van de bovenstaande nota is doorvertaald naar het beleid van Waternet, de waterbeheerder van het gebied. Waternet is bij de ontwikkeling van het bouwplan betrokken (zie de waterparagraaf 6.4).

3.2 Provinciaal beleid

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De nieuwe wet voorziet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Voor het streekplan komt de provinciale structuurvisie in de plaats. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

Op 21 juni 2010 hebben provinciale staten een nieuwe structuurvisie en de verordening vastgesteld. De onderhavige locatie maakt deel uit van Bestaand bebouwd Gebied. De verordening geeft geen nadere regels die relevant zijn voor deze vrijstelling. In de structuurvisie is aangegeven dat de provincie de benutting van de binnenstedelijke ruimte stimuleert. De met deze vrijstelling te realiseren ontwikkeling is daarmee in overeenstemming.

Structuurplan Haarlem 2020 (2005)

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



Afbeelding: Uitsnede structuurplankaart Haarlem 2020

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

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

Binnen het knooppunt rondom station Heemstede zijn reeds diverse functies aanwezig die passen in dat beeld (w.o. onderwijs, woningen en kantoren) en deze worden gehandhaafd. De bocht in de Westelijke Randweg biedt de mogelijkheid tot een manifeste zuidelijke entree van Haarlem met meer identiteit en mogelijkheden voor multifunctionele inrichting en meervoudig grondgebruik en meer open water. De plek biedt, gelet op de omgeving, ruimte voor indicatief 200 woningen en 10.000 m² kantoren en voorzieningen in een parkachtige setting. Bij de ontwikkeling van het gebied is een ontwerp taak weggelegd om een dichtheid te realiseren die een balans kent met de ecologische relatie Binnenduinrand-binnenstedelijk groen (De Hout). Ook zal er voldoende zicht moeten komen op een adequate ontsluiting van dit gebied, e.e.a. in overleg met aangrenzende gemeenten. Deze ontwikkeling kan in gang worden gezet mits een alternatieve locatie wordt gevonden voor de volkstuinen. Het op de kaart in rood aangegeven vlak is het knooppuntgebied dat geïntensiveerd wordt. Vooral het deel ten westen van de spoorbaan zal hierin een rol krijgen. Het oostelijk deel is (of komt) immers al volop in gebruik met knooppuntfuncties. Alleen het perceel AWWN is nog een herontwikkelpunt. Aangezien het kenmerk van een knooppunt een functiemix is van wonen, werken en voorzieningen, wordt op de verdeling daarvan gelet. Wonen ontbreekt nog (ca. 200 eenheden bijbouwen) en de functies Werken en Voorzieningen kunnen gezamenlijk met ca. 1.500 m² b.v.o. aangevuld worden tot ca. 10.000 m² b.v.o. Het volkstuinencomplex leent zich voornamelijk ten behoeve van uitbreiding met de woonfunctie. De plek van het AWWN-pand leent zich voor kantoren, atelierruimte, praktijkruimten en dienstverlening. De bereikbaarheid van de functies op deze locatie voor werknemers en bezoekers per trein en per auto is goed,

het is een zichtlocatie en er gelden geen akoestische beperkingen vanwege spoor- en weglawaai. Om ruimtelijk functioneel goed aan te sluiten op de bestaande buurt dient de woonfunctie te worden toegevoegd. Bij voorkeur wordt een functiemix gerealiseerd waarbij aan de Westelijke Randweg werkfuncties in de plint en onderste bouwlagen worden gerealiseerd. Daarboven kunnen dan woningen komen. Langs het spoor en de Leidsevaart ligt de nadruk op de woonfunctie¹.

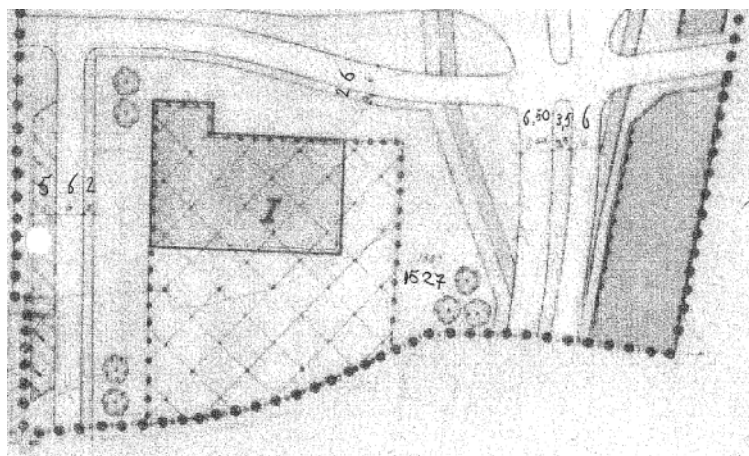
De realisatie van appartementen, eengezinswoningen met praktijkruimte, een plint met werkruimte en een halfondergrondse stallinggarage past bij de kenmerken van een multifunctioneel knooppunt HOV, zoals verwoordt in het structuurplan Haarlem 2020.

3.4 Geldend planologisch kader en afwijkingen

Uitbreidingsplan “Omg. Stephensonstraat en Munterslaan” (1957)

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

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



Afbeelding: Uitsnede uitbreidingsplan “Omgeving Stephensonstraat en Munterslaan, partiele wijziging nr. 2”

Aanvullende voorschriften stedenbouwkundige maatregelen Woningwet 1901

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

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

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

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

Ten aanzien van toegelaten gebruik:

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

Ten aanzien van het bouwen:

Het Uitwerkingsplan bevat geen voorschriften ter zake het bouwen. Gelet op artikel 9 van de Woningwet is de Haarlemse Bouwverordening (HBV) aanvullend van toepassing. In paragraaf 5 van de Haarlemse Bouwverordening zijn aanvullende voorschriften van stedenbouwkundige aard gegeven. In de Haarlemse Bouwverordening is de plaats van de voor- en achtergevelrooilijn nader beschreven. Bouwen wordt toegelaten tussen de voor- en de achtergevelrooilijn tot een in de HBV aangegeven maximale hoogte in de voorgevelrooilijn en een aangegeven maximale hoogte in de achtergevelrooilijn. De hoogte van bouwmasa tussen de voorgevelrooilijn en de achtergevelrooilijn mag niet meer bedragen dan 15 meter. Artikel 2.5.29 bepaald echter dat, in andere gevallen dan bedoelt in artikel 2.5.8.; 2.5.14; 2.5.15; 2.5.16 en 2.5.28, burgemeester en wethouders onder meer vrijstelling kunnen verlenen van de verboden tot bouwen met overschrijding van de voor- en van de achtergevelrooilijn en het verbod tot bouwen met overschrijding van de maximale bouwhoogte mits een besluit ex artikel 21 WRO van kracht is en het bouwwerk niet in strijd is met een ontwerpbestemmingsplan voor dat gebied voor welk ontwerpbestemmingsplan het overleg ex artikel 10 Bro is afgerond of het bouwwerk in overeenstemming is met een ontwerp bestemmingsplan dat ter inzage is gelegd overeenkomstig artikel 25 WRO.

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

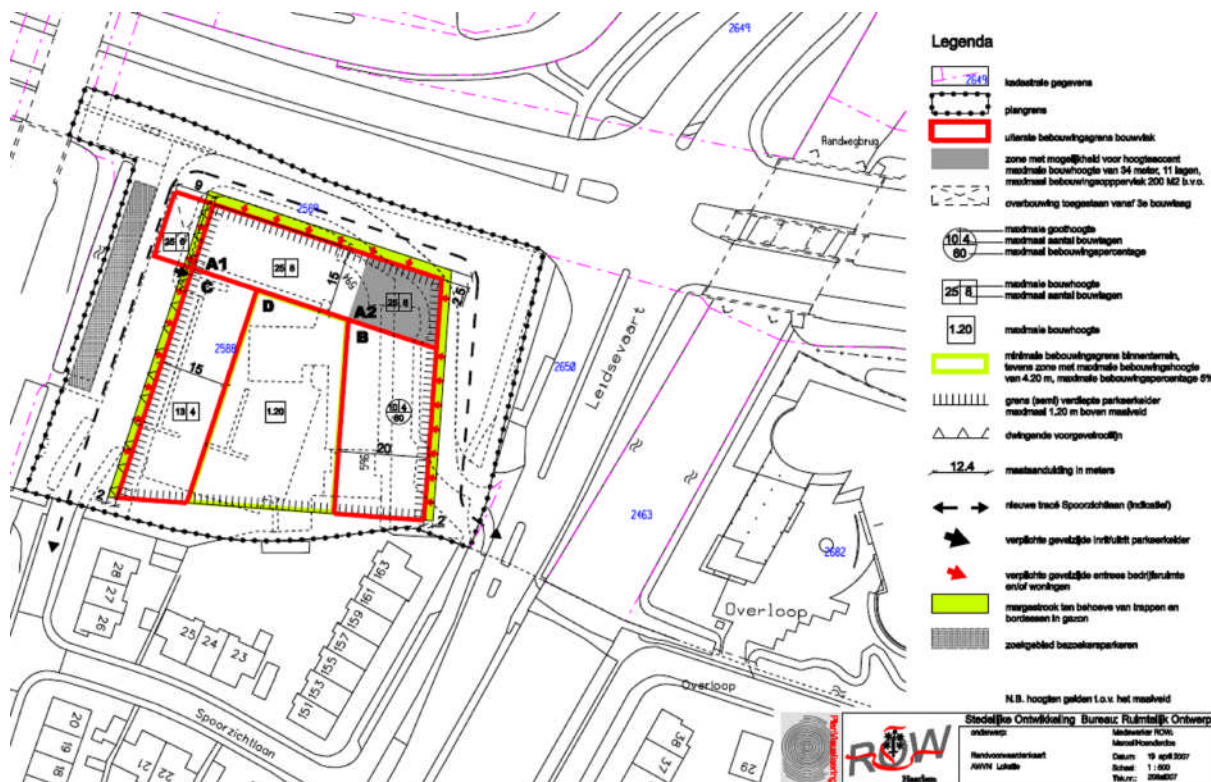
Afwijkingen van het vigerende planologische regime

Het bouwplan wijkt op een aantal punten af van wat op basis van het geldende uitbreidingsplan, de Aanvullende bebouwingsvoorschriften en de Haarlemse Bouwverordening is toegestaan. Voor de volgende punten is vrijstelling nodig:

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

4. STEDENBOUWKUNDIGE UITGANGSPUNTEN

In 2007 zijn voor het onderhavige plangebied een stedenbouwkundige kader² opgesteld. Hierin is naast een uitgebreide analyse van het gebied ook een aantal bindende randvoorwaarden opgenomen. Het gaat hierbij om ruimtelijke en functionele randvoorwaarden, welstandscriteria en parkeernormen.



Afbeelding: Randvoorwaardenkaart AWWN-locatie

De bovenstaande randvoorwaardenkaart vormt onderdeel van het toetsingskader. Hierop zijn onder meer de maximale bebouwingshoogte, uiterste bebouwingsgrenzen, dwingend rooilijn en bebouwingspercentages aangegeven.

Ruimtelijke Randvoorwaarden

- Toepassen halfopen bouwblok verkaveling in parkachtige setting
- Deel A: Stedelijke wand langs Westelijke Randweg maximaal 8 bouwlagen. Maximale bouwhoogte 25 meter.
- Deel A1: Overkraging toegestaan (niet verplicht) in Spoorzichtlaan, aansluitend op rooilijn nieuwbouw Volvo, maximale bouwhoogte 25 meter).
- Deel A2: Op hoek Randweg, Leidsevaart is één hoogteaccent toegestaan met grondvlak van max 200 m² b.v.o. maximaal 11 bouwlagen, maximale bouwhoogte 34 meter.
- Deel B: Volume langs Leidsevaart, maximaal 4 bouwlagen, maximale goothoogte 10 meter.
- Boven de goothoogte is een kap toegestaan van 4,0 meter hoog, hellingshoek max. 70 graden, of setback max. 3,0 meter hoog.
- Deel C: Volume langs Spoordijk (Spoorzichtlaan) maximaal 4 bouwlagen, maximale bouwhoogte 13 meter.
- Hoofdentrees van plintfuncties aan de openbare weg Westelijke Randweg (Spoorzichtlaan), langs de spoordijk (Spoorzichtlaan) en de Leidsevaart.

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

Functionele Randvoorwaarden:

- Er dient minimaal 1.300 m² á 1.500 m² b.v.o. werkfuncties/voorzieningen in het plan te worden gerealiseerd.
- Minimaal 725 m² b.v.o. dient als exclusieve werkruimte in de plint van bouwdeel A aan de Westelijke Randweg te worden gerealiseerd.
- Minimaal 575 m² b.v.o. werkfuncties dient te worden gerealiseerd in bouwdeel B en/of bouwdeel C. Deze functies krijgen een eigen entree aan de openbare weg (Leidsevaart of spoortalud) en mogen intern in verbinding staan met de woonfunctie (woon-werkwoning).
- De volgende werkfuncties/voorzieningen zijn toegestaan: kantoren, atelierruimten, praktijkruimten en dienstverlening.
- De overige ruimte is bestemd voor de woonfunctie.

Welstandskader

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

Parkeren

- Het parkeren dient ondergronds dan wel semi- ondergronds te worden opgelost.
- De parkeergarage steekt niet verder dan 1,20 meter boven het aanliggend maaiveld uit. Er dient bijzonder veel aandacht te worden besteedt aan het ontwerp van de borstwering.
- Bij inpandig parkeren is er maar een beperkte uitwisselbaarheid van plaatsen mogelijk. Daarom dient te worden voorzien in parkeerplaatsen voor bezoekers. Het zoekgebied voor bezoekersparkeren is langs het spoortalud.
- De langsparkeerplaatsen ter plaatse van de noord en oostgevel worden opgeheven ten gunste van een breder gazon.
- Voor de parkeernorm wordt het ASVV2004 (uitgave van het CROW) als richtlijn gehanteerd. Parkeerfactor per functie (ASVV2004):
 - o wonen: 1,7 parkeerplaatsen per woning
 - o kantoren: 1,5 parkeerplaatsen per 100 m² b.v.o. (kantoren zonder baliefunctie)
 - o Dienstverlening: 2,0 parkeerplaatsen per 100 m² b.v.o.
 - o praktijk: 2,0 parkeerplaatsen per behandelkamer

5. RUIMTELIJKE ASPECTEN

5.1 Ruimtelijke en stedenbouwkundige inpassing

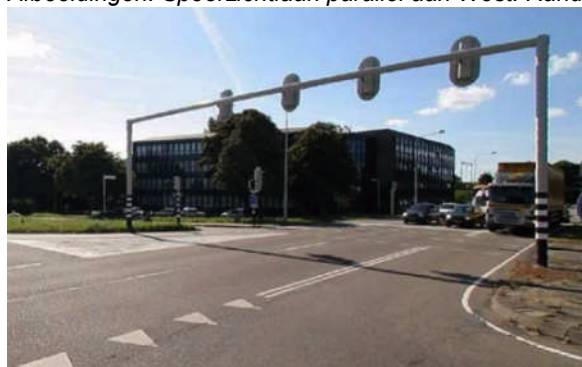
Er heeft een uitgebreide ruimtelijke analyse van het plangebied plaatsgevonden. De belangrijkste aspecten uit deze analyse zijn in dit hoofdstuk verwerkt.

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

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



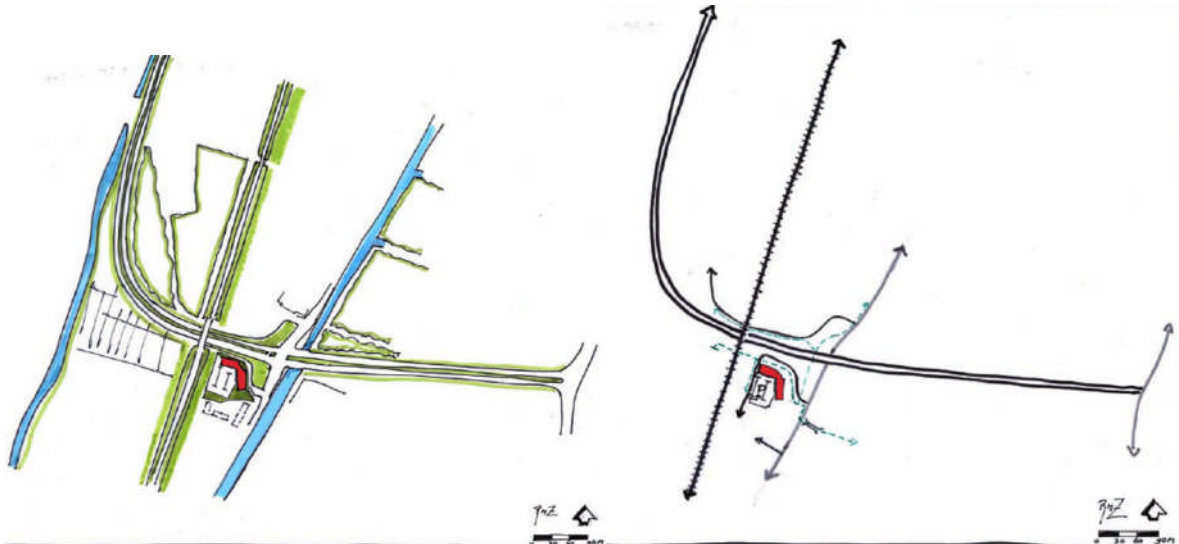
Afbeeldingen: Spoorzichtlaan parallel aan West. Randweg (links) en parkeerterrein achterzijde AWWN-gebouw



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

Groen-Blauw netwerk

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



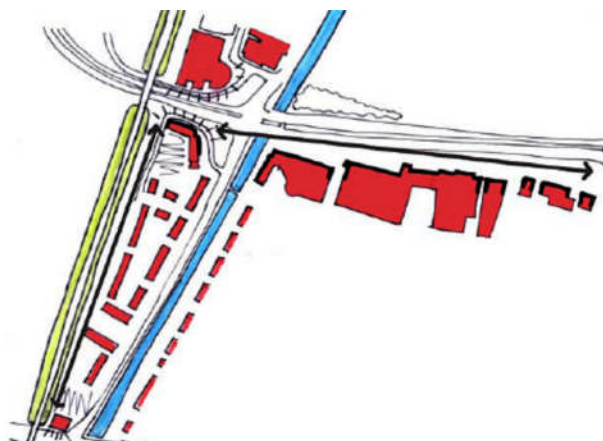
Afbeeldingen: Groen-blauw netwerk (links) en infrastructureel netwerk (rechts)

Infrastructureel netwerk

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

Bebouwing

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



Afbeelding: Bebouwingsstructuur

De visie

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

Monumentale boom

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

5.2 Verkeer en parkeren

Verkeersproductie, -afwikkeling en -veiligheid

In zijn rapportage van 10 februari 2009 (herziening 13 augustus 2009) heeft het verkeerskundig adviesbureau VIA uit Vught studie verricht naar de verkeersproductie en de verkeerskundige afwikkeling ten gevolge van het plan. Geconcludeerd is dat het plan geen of nauwelijks effect zal hebben op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van de Spoorzichtlaan en de Leidsevaartweg.

Op 3 februari 2010 heeft verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng aanvullend het verkeerskundige aspect voor de Ruimtelijke Onderbouwing van deze herontwikkeling onderzocht. Geconcludeerd werd dat de uitgangspunten en aannamen van het onderzoek van VIA op een transparante methode zijn bepaald. Hierdoor wordt niet getwijfeld aan de juistheid van de geprognosticeerde verkeersgeneratie en parkeernomen. Goudappel Coffeng adviseerde zag echter aanleiding het aspect verkeersafwikkeling aanvullend te onderzoeken. Het resultaat van dat onderzoek is dat Goudappel Coffeng concludeerde dat de planbijdrage minimaal is, het kruispunt Leidsevaartweg – Spoorzichtlaan ook met planontwikkeling het verkeer voldoende kan afwikkelen en dat verkeerskundige maatregelen niet noodzakelijk zijn. Aanvullend zijn in een overleg tussen de ontwikkelaar en omwonenden op 9 maart 2010 afspraken gemaakt omtrent maatregelen ter verdere voorkoming van verkeershinder.

Parkeren

Op basis van de door de gemeente gehanteerde parkeernormen en het bouwprogramma van het project is een parkeerbehoefte van 109 parkeerplaatsen berekend. Het gaat hierbij om 79 parkeerplaatsen voor de appartementen, 24 voor de eengezinswoningen met praktijkruimte en 6 parkeerplaatsen voor de werkfuncties. In de parkeergarage zullen 75

parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Hiernaast worden ook nog 34 ankerplaatsen op maaiveld gerealiseerd. Ervan uitgaand dat een aantal parkeerplaatsen dubbel gebruikt kunnen worden, wordt voldaan aan de toekomstige parkeerbehoefte.

5.3 Privacy en bezonning

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

1. Het pad tussen nieuwbouwplan en achtertuinen van de bestaande woningen wordt alleen toegankelijk voor bewoners, zodat dit pad geen doorgaande route wordt en ook geen plek wordt waar hangjongeren zich op kunnen houden.
1. Tussen de nieuwe en bestaande bebouwing bevindt zich naast het pad nog een groenstrook (een groene zone). In deze groene zone zal tegen inkijk vanaf het kelderdek lage begroeiing worden aangebracht zodat privacy van de bestaande woning gewaarborgd blijft. Tegen inkijk vanaf de appartementen zullen enkele bomen geplant worden om ook op deze wijze de privacy van omwonenden te garanderen.
2. De eengezinswoningen die aan de bestaande woningen grenzen krijgen op de borstwering van het dakterras, welke aan de achterzijde op de 3^e verdieping is gelegen, evenwijdig aan de zijgevel een privacy scherm geplaatst krijgen, zodat enige inkijk weggenomen wordt.
3. De zijramen in de zijgevel van de eengezinswoningen worden voorzien van matglas zodat deze woningen niet uitkijken op de achtertuinen van de bestaande woningen.
4. Om de afscheiding aan zuidelijke zijde van het parkeerdek minder massaal te laten overkomen wordt de balustrade terugliggend aangebracht.

De architect heeft een bezonningsstudie (BA 530 4 nov 2008) verricht, waaruit blijkt dat de nieuwbouw door de ligging geen negatieve gevolgen heeft voor de bezonning van de bestaande woningen ten zuiden van het plangebied.

6. MILIEUASPECTEN

6.1 Geluid

Het projectgebied valt binnen de zones van een spoorweg en wegen waar 50 kilometer per uur of meer wordt gereden. Op grond van artikel 77 van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek hiervoor verplicht. Voor de herontwikkeling van het AWWN terrein zijn daarom door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng drie akoestische onderzoeken uitgevoerd. Het eerste onderzoek vond in november 2007 plaats. Het tweede (aanvullend) akoestisch onderzoek heeft op 5 november 2008 plaatsgevonden. In november 2010 is als gevolg van gewijzigde uitgangspunten een derde (aanvullend) akoestisch onderzoek verricht.

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

Om het railverkeerslawaai aan de achterzijde van gebouw te kunnen beperken, om zodoende voor alle woningen een geluidsluwe zijde te creëren, is de toepassing van geluidsabsorberende geluidscoullissen van 1,5 meter diep in combinatie met (glazen) borstweringen van 1 meter hoog een mogelijkheid. Door het toepassen van deze combinatie voldoen alle geluidbelastingen aan de norm, en is de gehele achtergevel van het gebouw geluidsluw.

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

6.2 Bodem

Voor de realisatie van nieuwe bebouwing geldt dat er inzicht dient te zijn in de bodemkwaliteit. De bodem in het projectgebied dient daarom te worden getoetst aan de geldende streefwaarden³ en interventiewaarden⁴ die zijn opgenomen in de Circulaire streefwaarden en interventiewaarden bodemsanering (d.d. 24 februari 2000, VROM). Er is daarbij sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging indien een interventiewaarde van een stof wordt overschreden. Sanering is dan noodzakelijk.

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

6.3 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit van kracht geworden. In deze wet is geregeld dat voor projecten die "niet in betekende mate bijdragen" aan de luchtverontreiniging niet hoeft te worden getoetst aan de grenswaarden. Bepaald is dat een project dat maximaal 1.500 nieuwe woningen mogelijk maakt, "niet in betekende mate" is en daarmee voldoet aan de Wet luchtkwaliteit. De invloed van het project op de luchtkwaliteit is duidelijk geringer dan die van een project met 1.500 woningen (het project betreft 63 woningen) en is daarom "niet in betekende mate". Het project is daarmee in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit.

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

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

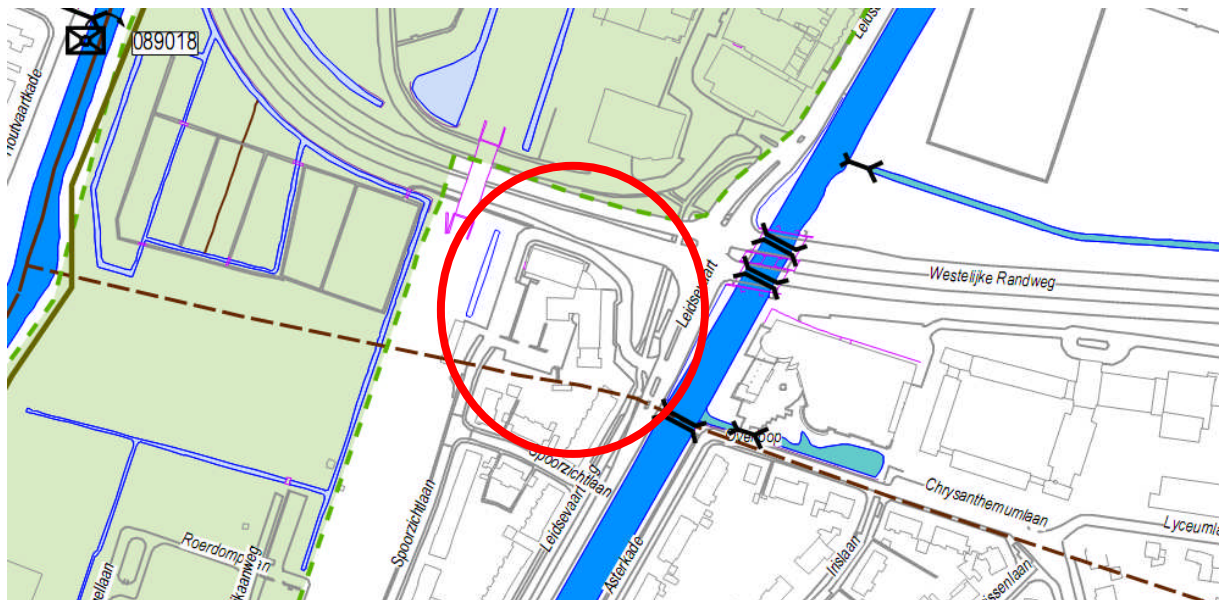
6.4 Water

In het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Op grond van provinciaal beleid dient, indien een planologische procedure wordt doorlopen, een Watertoets te worden uitgevoerd. De Watertoets is een instrument om te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten zoals waterkwaliteit (ruimte voor water) en waterkwantiteit en veiligheid (overstroming).

De watertoetsprocedure is inmiddels doorlopen en heeft geleid tot de verlening van een Keurvergunning door het Hoogheemraadschap op 13 januari 2010.

Waterstructuur

Onderstaande afbeelding is een uitsnede uit de watersysteemkaart die voor het plangebied (rood omcirkeld) van toepassing is.



De stippellijn (Oost-West) geeft de gemeentegrens aan. Oostelijk van het plangebied loopt de Leidsevaart, die door het Hoogheemraadschap is aangemerkt als "primair boezemwater". Direct westelijk aan het plangebied grenzend, tegen het talud van de spoorlijn, loopt een kleine watergang die is aangemerkt als "overig polderwater". Dit is het zuidelijke (doodlopende) uiteinde van de spoorsloot die in het noorden verder doorloopt tot aan de Pijlsaan. De groene stippellijn is de grens van het gebied waar onderbemaling aan de orde is, daar valt het plangebied buiten. Deze waterstructuur wordt door het plan niet veranderd.

Beleid Rijnland

Voor dit plan zijn het waterbeheerplan "Waterwerk Rijnland 2006-2009" en de "Keur en beleidsregels 2006" relevant.

Waterbeheerplan Rijnland

Op 1 maart 2006 heeft het algemeen bestuur van Rijnland het waterbeheerplan, "Waterwerk Rijnland 2006-2009" vastgesteld. In dit plan geeft Rijnland aan wat zijn ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De ambities en maatregelen richten zich op het waarborgen van de veiligheid, het verder verbeteren van het beheer en de inrichting van het waterhuishoudkundig systeem én het

verbeteren van de waterkwaliteit. De verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. De maatregelen in "Waterwerk Rijnland 2006-2009" bereiden het beheergebied de komende jaren voor op deze ontwikkelingen. Rijnland is op meerdere manieren bezig om bovenstaande ambities te verwezenlijken. Enerzijds wordt bekeken of het huidige watersysteem aan de eisen voldoet en rekeninghoudend met klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling ook blijft voldoen. Zo nodig worden maatregelen uitgevoerd als dat niet het geval is (op orde krijgen). Anderzijds wordt er voor gezorgd dat bij veranderingen in het watersysteem als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen het watersysteem blijft voldoen (op orde houden).

Keur en Beleidsregels 2006

De "Keur en beleidsregels 2006" maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor waterkeringen (dijken en kaden), watergangen (kanalen, rivieren, sloten, beken) en andere waterstaatswerken (bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen). Er kan een ontheffing van de in de Keur vastgelegde gebods- en verbodsbepalingen worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt wordt dat geregeld in een Keurvergunning. De Keurvergunning is verleend op 13 januari 2010.

Toename verharding

De verharding in het plangebied zal toenemen met 1.411 m². Ter compensatie wordt een alternatieve waterberging aangelegd in de vorm van een daktuin- en grasdaksysteem en een infiltratievoorziening onder parkeerplaatsen. De aanleg van de compensatie is vastgelegd in de Keurvergunning van 13 januari 2010.

Keuze type riolering

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

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

Afkoppelen verharde oppervlakken

Rijnland stimuleert het afkoppelen van verharde oppervlakken. Dit draagt bij aan de doelstellingen zoals die zijn gesteld in het Waterbeheer 21ste eeuw (vasthouden - bergen - afvoeren). Voor het afkoppelen van verhard oppervlak geldt de eerder genoemde 'Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken' als beleidsuitgangspunt. Voor deze

beslisboom is de kwaliteit van afstromend regenwater van verschillende oppervlakken onderzocht en op basis van deze metingen zijn de verharde oppervlakken opgedeeld in de drie categorieën:

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

Als conform de Beslisboom wordt afgekoppeld, kan voor de lozing worden volstaan met een melding. Er is dan geen vergunning nodig. Bij het afkoppelen dient voldoende ruim oppervlaktewater aanwezig te zijn om het af te koppelen hemelwater te kunnen verwerken. Als alternatief voor het afvoeren van het hemelwater naar oppervlaktewater kan gekeken worden of infiltratie of hergebruik van hemelwater mogelijk is. In verband met het aspect Duurzaam Bouwen vraagt het Hoogheemraadschap aandacht voor het volgende. Diffuse verontreiniging van het oppervlaktewater door bouwmaterialen moet worden voorkomen. Dit kan onder meer door het maken van geschikte materiaalkeuzes bij bouwactiviteiten. In relatie tot de waterkwaliteit zijn wij van mening dat de toepassing van uitloogbare bouwmaterialen, zoals koper, zink en lood, voor dakbedekking, gevelbekleding, regenwaterafvoer of drinkwaterleidingen en straatmeubilair, moet worden voorkomen.

Parkeergarage

In het plan is sprake van een ondergrondse parkeergarage. Als in het kader van de aanleg tot bemaling wordt overgegaan, geldt voor het lozen van water op het oppervlaktewater een meldingsplicht als er meer dan 20 m³/uur wordt geloosd.

6.5 Externe veiligheid

Besluit externe veiligheid inrichtingen

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

Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

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

Vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

Over het baanvak Haarlem – Leiden vindt incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Exacte vervoergegevens zijn niet bekend. Het meeste waarschijnlijke scenario voor een ongeval met gevaarlijke stoffen over dit spoor zou een plasbrand kunnen zijn. Voor dit scenario geldt een geadviseerde veiligheidsafstand van 30 meter, gemeten vanaf het

buitenste baanvak. De herontwikkeling vindt plaats buiten de geadviseerde veiligheidsafstand van 30 meter. Daarnaast heeft de afdeling Milieu van de gemeente Haarlem aangegeven dat er geen Persoonsgebonden Risico zal zijn en dat het Groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde zal blijven, waardoor deze locatie geschikt kan worden geacht voor de beoogde herontwikkeling. Om die reden is er geen aanleiding een mogelijke toename van het groepsrisico in het kader van de vergunningverlening te verantwoorden.

Vervoer gevaarlijke stoffen per weg

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

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

Momenteel wordt ontheffing verleend voor het vervoer van LPG en zeer incidenteel voor het vervoer van vuurwerk. Voor overige gevaarlijke stoffen zijn er geen aanvragen in behandeling. Overigens zijn er in Haarlem west geen afleverpunten voor gevaarlijke stoffen. De LPG-tank aan de Leidsevaart is inmiddels opgeheven.

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

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

Buisleidingen

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

6.6 Flora en fauna

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

In opdracht van HBB is door Els & Linde B.V. een quick scan ecologie uitgevoerd, waarover in december 2008 is gerapporteerd.

Waarnemingen

Het plantsoen heeft een cultuurtechnische begroeiing en wordt onderhouden. Een natuurlijke vegetatie is hier niet te verwachten. De berm van de spoorlijn heeft wel een min of meer natuurlijke vegetatie, deze valt echter buiten de plannen.

Tussen de klinkers van de parkeerplaats groeit een – plaatselijk redelijk ontwikkelde – vegetatie van de associatie van vetmuur en zilvermos (*Bryo-Saginetum procumbentis*). Deze tredvegetatie is zeer algemeen in Nederland en bevat geen beschermde soorten.

De oudere bomen binnen het plangebied zijn onderzocht op aanwezigheid van holten. In een boom is een holte ontstaan door inrotting gevonden. Deze holte is echter erg ondiep en niet geschikt voor vleermuizen of holtebroeders. Ook het kantoorgebouw zelf is niet geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. Belangrijk is dat er geen potentiële invliegopeningen zijn gevonden.

Er is een zeer kleine kans op broedvogels in een van de struiken of bomen. Deze dieren zijn echter alleen tijdens de broedtijd beschermd.

Gezien de ligging in de binnenduinstrand moet rekening gehouden worden dat er op een bouwrijp perceel rugstreeppadden kunnen voorkomen. In de huidige situatie zullen deze dieren niet aanwezig zijn. Aangeraden wordt om het perceel voor sloop van de gebouwen en tijdens de bouw af te schermen voor migrerende rugstreeppadden. Hiermee wordt voorkomen dat de dieren schade ondervinden van de bouwplannen.

Conclusies

In het plangebied worden geen beschermde planten of dieren aangetroffen en zijn daar niet te verwachten. Er is daarom geen ontheffing ex art. 75 Flora en faunawet noodzakelijk.

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

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

6.7 Archeologie en cultuurhistorie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Daarin is bepaald dat bij de vrijstellingsbesluiten conform artikel 19 WRO archeologische waarden in acht moeten worden genomen.

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

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

Deze vijfde categorie geldt voor die gedeelten van het grondgebied van Haarlem die relatief laat voor bewoning geschikt gemaakt zijn. Bij plannen waarbij bodemversturende activiteiten plaatsvinden van meer dan 10.000 m² en dieper dan 30 cm vanaf maaiveld dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

De bodemversturende activiteiten die samenhangen met het onderhavige project omvatten niet meer dan 6.000 m² in totaal. Aangezien dit kleiner is dan 10.000 m² is er geen archeologisch onderzoek verplicht.

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

6.8 Kabels en leidingen

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

6.9 Windhinder

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

6.10 Groen

Ten behoeve van het bouwplan worden 12 bomen gekapt. Het betreft 9 bomen op gronden van de gemeente Haarlem en 4 bomen op de gronden van het bouwperceel. De kapvergunningen voor deze bomen zijn inmiddels verleend. Bij de vergunning is een herplantplicht opgelegd. De 8 bomen van de gemeente worden in de openbare ruimte gecompenseerd en de 4 bomen van de ontwikkelaar op het bouwperceel.

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

7. EIGENDOMSVERHOUDINGEN

De ondergrond van het bouwplan is in onverdeeld eigendom van de initiatiefnemers HBB en de gemeente Haarlem. De kosten van de realisatie van het project worden gedragen door de initiatiefnemers. Het plan is dus economisch uitvoerbaar.

8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Het ontwerpbesluit om vrijstelling te verlenen heeft conform artikel 19a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht vanaf 6 weken ter visie gelegen.

9. MOTIVERING VRIJSTELLING

Het plan gaat uit van de realisatie van 49 appartementen, 14 eengezinswoningen, 610 m² werkruimte en 75 parkeerplaatsen in een halfverdiepte stallinggarage onder het binnenterrein. De eengezinswoningen worden ca. 12,2 meter hoog en het appartementengebouw ca. 25,6 meter hoog (exclusief eventuele bouwkundige opbouwen), waardoor de in het vigerend planologisch kader toegestane hoogtes overschreden worden. Verder worden door de realisatie van het project nieuwe functies toegestaan die in strijd zijn met het uitbreidingsplan. Wonen, commerciële voorzieningen en (halfondergrondse) gebouwde parkeervoorzieningen zijn hier niet toegestaan. De beoogde bebouwing valt tenslotte gedeeltelijk buiten het bebouwingsvlak, waar gebouwen niet zijn toegestaan.

Het vigerend uitbreidingsplan dateert uit 1957 en de Aanvullende bebouwingsvoorschriften uit 1973. Deze voldoen niet meer aan de huidige eisen. Het plan houdt geen rekening met actuele wenselijke ontwikkelingen voor het plangebied. Het project is daarom getoetst aan het actuele beleid van rijk, provincie en de gemeente. Uit de toets is gebleken dat het project past binnen het beleid van zowel rijk, als provincie en gemeente.

Het bouwplan voldoet aan de door de gemeente gestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden. Het project is stedenbouwkundig goed inpasbaar in de omgeving en door de halfondergrondse parkeergarage kan de parkeerdruk in de buurt worden beperkt.

De in het voorafgaande beschreven afwijkingen zijn voor de omgeving van beperkte betekenis en geven geen problemen voor het milieu. Het project is getoetst aan alle belangrijke milieuaspecten, waardoor de uitvoerbaarheid van het project aangetoond is.

Samenvattend kan worden gezegd dat de in dit hoofdstuk beschreven afwijkingen aanvaardbaar zijn en in stedenbouwkundig opzicht gewenst zijn.

Te volgen procedure

Aangezien het vrijstellingsverzoek voor 1 juli 2008 is ingediend, wordt de vrijstellingsprocedure nog volgens 'oude' WRO gevoerd.

Op 19 juli 2005 is het "Beleid inzake de toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening" door gedeputeerde staten vastgesteld. In dat beleid is aangegeven in welke gevallen burgemeester en wethouders gebruik mogen maken van de procedure zoals beschreven in artikel 19 lid 2 en in welke gevallen er een verklaring van geen bezwaar van de provincie nodig is. Bepalend zijn daarbij de speerpunten van beleid en het ruimtelijk beleid van de provincie. Voor projecten die niet afwijken van vastgesteld provinciaal ruimtelijk beleid (bijvoorbeeld streekplan) of van vastgesteld ruimtelijk rijksbeleid (zoals een planologische kernbeslissing) en *geen* speerpunten van beleid betreffen, kan vrijstelling worden verleend op basis van artikel 19 lid 2 zonder verklaring van geen bezwaar.

De realisatie van 49 appartementen, 14 eengezinswoningen, 610 m² werkruimte en 75 parkeerplaatsen in een halfverdiepte stallinggarage binnen bestaand stedelijk gebied past binnen het beleid van de gemeente Haarlem. Het past tevens binnen het Streekplan Noord-Holland Zuid en valt niet onder een speerpunt van beleid. Daarom kan gebruik worden gemaakt van de procedure zoals beschreven in artikel 19 lid 2 WRO, zonder verklaring van geen bezwaar van de provincie.

BESLUIT BOUWAANVRAAG

Nr. 2008/1371/22

Haarlem,

Op 30 juni 2008 ontvingen wij een aanvraag voor een reguliere bouwvergunning van:

naam:	HBB Planontwikkeling B.V.
adres:	Nijverheidsweg 39
postcode en woonplaats:	2102 LK HEEMSTEDÉ

De aanvraag betreft het bouwen van 14 eengezinswoningen, 49 appartementen, 610 m² kantoorruimte en 75 parkeerplaatsen aan de Leidsevaart 594 - 596.

Burgemeester en wethouders hebben besloten de vergunning te verlenen. Hieronder wordt uiteengezet hoe dit besluit tot stand is gekomen, welke wettelijke en gemeentelijke regels van toepassing zijn en aan welke voorwaarden het besluit gebonden is.

WETSBEPALING

Het besluit is gebaseerd op de relevante artikelen van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Woningwet, het Bouwbesluit en de Haarlemse bouwverordening (HBV).

OVERWEGINGEN

Bij de besluitvorming speelden de volgende overwegingen een rol:

1. Formele aspecten

Ter plaatse van het bouwplan geldt het bestemmingsplan “Uitbreidingsplan omgeving Stephensonstraat en Munterslaan”, vastgesteld door de gemeenteraad op 10 oktober 1956 onder nummer 42 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord Holland op 20 november 1957 onder nummer 258.

Op de plankaart heeft het betreffende perceel de bestemming “Bijzonder gebouw met daarbij behorende tuin of erf “en “Plantsoen berm of beplanting”

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

Het bouwplan is in strijd met artikel 1. Hierin is bepaald dat op gronden met de bestemming “Plantsoen en berm” uitsluitend gebouwtjes ten behoeve van verkeer en recreatie mogen worden opgericht. Het bouwplan is tevens in strijd met artikel 7. In artikel 7 lid 1 is bepaald dat op gronden met de bestemming “Bijzondere bebouwing met bijbehorend tuin of erf binnen de bebouwingsgrenzen” uitsluitend gebouwen mogen worden opgericht voor openbare of bijzondere doeleinden. Het bestemmingsplan biedt geen vrijstellingsmogelijkheid.

Het bouwplan betreft geen speerpunt van beleid van de provincie Noord-Holland. Medewerking aan het verzoek om bouwvergunning is mogelijk met een vrijstelling als bedoeld in artikel 19, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), mits een goede ruimtelijke onderbouwing aan het bouwplan ten grondslag ligt.

2. Adviezen

Afdeling Stedenbouw en Ontwerp

Het bouwplan is voor een stedenbouwkundig advies voorgelegd aan de afdeling Stedenbouw en Ontwerp.

Het advies luidt als volgt:

De geldende bestemming is bijzonder gebouw met daarbij behorende erf/tuinen plantsoen/berm.

De functies wonen en werken zijn strijdig met de bestemming en de voorgestelde bebouwing vindt gedeeltelijk plaats buiten de bebouwingsvlak in de bestemming “Plantsoen/berm”.

Het bouwplan is een intensivering meervoudig gebruik ter vervanging van de huidige bescheiden kantoorgebouw op de locatie.

De bouwkaavel is een zichtlocatie gesitueerd op een belangrijk kruispunt van hoofdstructuurwegen, en begrensd door spoorlijn en trekvaart.

Nr. 2008/1371/22

Het bouwplan past in de schaal van de omliggende infrastructuur. De woon-werk eengezinswoningen sluiten goed aan bij de bestaande eengezinswoningen aan de Leidsevaart en de Spoorzichtlaan. De schaal van het hoofdgebouw met kantoorfunctie en appartementen aan de Westelijke Randweg weerspiegelt de tegenoverliggende grootschalige bebouwing met garage en showroom. Er zijn geen nadelige gevolgen voor de bezonning van de omgeving. Er is sprake van enige inkijk vanuit de nieuw te bouwen woningen op de achtertuinen van de bestaande ten zuiden liggende eengezinswoningen. Dit vindt plaats voornamelijk vanuit de nieuw te bouwen eengezinswoningen aan de Spoorzichtlaan. De afstand naar de appartementenblok aan de Westelijke Randweg is zodanig dat hier geen sprake kan zijn van overlast. Door de stapeling van bebouwing en parkeervoorziening is het mogelijk om de ontwikkeling te voorzien van een aangenaam buitengebied zonder dat er sprake is van een overmaat aan bebouwingsoppervlakte.

Voorafgaand aan het maken door de ontwikkelaar van een bebouwingsvoorstel is door de gemeentelijk stadsarchitect en de stedenbouwkundige een lijst van stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld. De toetsing van het bouwplan aan deze voorwaarden is als volgt:

Stedenbouwkundig hoofdstructuur

- Het bouwplan is een voltooiing aan de noordzijde van het bouwblok Spoorzichtlaan-Westelijke Randweg-Leidsevaart. De nieuwbouw en de bestaande Heemstedse bebouwing vormen samen één geheel.
- De aspecten van functiemenging, kantoorlaag aan de Westelijke Randweg en de woon-werk woningen, zijn conform de planologische voorwaarden.

Zuidzijde

- De eengezinswoningen in 4 lagen (bouwhoogte 12,20 meter) sluiten goed aan bij de bestaande woningen van 2 lagen met hoogopgaande kap (6 meter goothoogte, 10 meter nokhoogte).
- De teruggelegde vierde laag van de nieuwbouw ligt in het verlengde van de noklijn van de bestaande woningen en is van een lichter materiaal.
- De bakstenen borstwering van de dakterrassen draagt toe aan het beperken van inkijk in de tuinen van de bestaande eengezinswoningen.
- De aansluiting tussen de twee achterterreinen nieuw-bestaand is optimaal. De half verdiepte parkeerdek wordt aan de zuidzijde afgeschermd door een 1,80m hoge afscheidingsmuur. Tussen nieuwbouw en de bestaande achtertuinen is een 5 m tot 10 m brede strook onbebouwd grond met het karakter van een achterpad. Dit dient als buffer met een groene uitstraling.

Westzijde

- De locatie van de ontsluiting van de parkeerdek aan de spoorzijde van het blok in de oksel tussen de hoogbouw en het lage blok eengezinswoningen is optimaal.
- In de opening tussen hoog- en laagbouw is een geluidsscherm tegen verkeer- en treinlawaii aangebracht.

Noordzijde

- De hoogbouw van 25m hoogte in 8 lagen correspondeert met de hoogte van de tegenoverliggende bebouwing aan de Westelijke Randweg.
- Belangrijk is dat in het ontwerp van de hoogbouw de architect rekenschap heeft gehouden met de meest prominente hoek Leidsevaart-Westelijke Randweg.
- De architectonische invulling van de plint vooral met bestrekking tot de verhouding ten opzichte van de bovenbouw wordt als bijzondere aandachtspunt aangedragen voor de behandeling in de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit/CWM.

Nr. 2008/1371/22

Oostzijde

- Conform de stedenbouwkundige eis, zijn de eengezinswoningen aan deze belangrijke kade georiënteerd met hun voordeuren aan de straat.

Binnenterrein

- Dit is een niet-openbaar, zowel privé als collectief, buitenruimte, afgeschermd van de drukke omgeving door de omringende nieuwbouw.
- De groene aankleding, vormgeving van de dek en de ontluuchttingsgaten zijn geïntegreerd in een totaalontwerp.

Buitengebied

- Ter overbrugging van het hoogteverschil in het terrein lopen de parallelwegen op tot de Westelijke Randweg
- Nader overleg met de architect is wenselijk over de inpassing van het hoogteverschil in het openbare gebied.

Het bovenstaande in overweging te hebben genomen is het advies van de afdeling Stedenbouw en Ontwerp positief.

Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit/CWM

Het bouwplan is niet in strijd met redelijke eisen van welstand omdat het qua inpassing in het stedelijk weefsel, massaopbouw, uiterlijke verschijningsvorm, materiaalgebruik en detaillering voldoet aan de welstandscriteria voor gebiedsdeel Zuid-West. Daarnaast is het bouwplan identiek aan het reeds goedgekeurde schetsplan.

De Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit/CWM heeft daarom positief op het bouwplan geadviseerd. Burgemeester en wethouders conformeren zich aan dit advies.

Afdeling Openbare Ruimte Groen en Verkeer

Het bouwplan is voor advisering voorgelegd aan afdeling Openbare Ruimte Groen en Verkeer.

Het advies luidt als volgt:

Het bouwplan omvat 14 eengezinswoningen met een praktijkruimte (aan huisgebonden beroep), 49 appartementen, 610 m² bruto vloeroppervlak kantoor en 75 parkeerplaatsen.

De parkeerbehoefte is als volgt berekend:

Woningen:

Volgens de bouwverordening geldt voor de categorie dure woningen in de “rest bebouwde kom” een parkeernorm van 1,7. Voor de 14 praktijkruimtes (aan huisgebonden beroep) geldt een parkeernorm van 1,5. Het aantal parkeerplaatsen komt dan neer op:

- 49 woningen met een parkeernorm van 1,7 (rest bebouwde kom, categorie duur) = 83,3 pp
- 14 woningen met een parkeernorm van 1,7 (rest bebouwde kom, categorie duur) = 23,8 pp
- 14 praktijkruimtes (aan huisgebonden beroep) met een parkeernorm van 1,5 = 21 pp

Voor de kantoorruimte geldt een parkeernorm van 1,2 per m² bruto vloeroppervlak. Dit komt neer op $(610/100\text{m}^2) = 6,1 \times 1,2 = 7,32$ parkeerplaatsen.

Het is zeer aannemelijk dat in de behoefte aan parkeerplaatsen voor de kantoren en de praktijkruimtes kan worden voorzien door middel van dubbelgebruik van bewonersplaatsen.

Het voorliggende bouwplan realiseert 75 parkeerplaatsen in de parkeergarage en 34 parkeerplaatsen op maaiveld (totaal 109 parkeerplaatsen). Van de 34 parkeerplaatsen op maaiveld is een (flink) deel overdag beschikbaar voor de kantoren en praktijkruimtes omdat bewoners overdag niet thuis zullen zijn en (met de auto) elders zijn.

Het bovenstaande in overweging te hebben genomen, is het advies van de afdeling Openbare ruimte, Groen en Verkeer positief.

Nr. 2008/1371/22

Interconcept

Het bouwplan is getoetst aan de voorschriften uit het Bouwbesluit 2003. Gebleken is dat de aanvraag en de daarbij overlegde gegevens aannemelijk maken dat het bouwplan waarop de aanvraag betrekking heeft voldoet aan de voorschriften uit het Bouwbesluit 2003, mits de volgende voorwaarden worden opgenomen:

- Installatie technische tekeningen, met betrekking tot de voorziening voor afvoer van afvalwater en fecaliën, dienen ten minste drie weken voor aanvang van de werkzaamheden ter goedkeuring bij het hoofd van bureau zuid van de afdeling Handhaving Bebouwde Omgeving te worden ingediend.
- De vloerafscheiding (balustrade) ter plaatse van het kelderdak zoals aangegeven in detail 114 is minder dan 1,0 meter hoog. De hoogte van de afscheiding is conform artikel 2.16 lid 4 Bouwbesluit (som hoogte+breedte = 1150 mm) voldoet op basis van gelijkwaardigheid.

Bovenstaande voorwaarden worden in de bouwvergunning opgenomen.

Alle overige ingewonnen ambtelijke adviezen zijn eveneens positief.

3. Ter visie

Het bouwplan heeft ingevolge van artikel 19a WRO van 22 mei 2009 t/m 2 juli 2009 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode bestond de mogelijkheid voor belanghebbenden om zienswijzen en/of bedenkingen naar voren te brengen. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt.

4. Zienswijzen

Er zijn door 87 personen/organisaties zienswijzen ingediend. Voor de behandeling van deze zienswijzen verwijzen wij naar het zienswijzenoverzicht. Dit zienswijzenoverzicht maakt onderdeel uit van deze beschikking.

BESLUIT

Wij hebben besloten:

1. De zienswijzen ongegrond te verklaren
2. vrijstelling te verlenen van artikel 1 en artikel 7 lid 1 van de voorschriften van het bestemmingsplan "Uitbreidingsplan omgeving Stephensonstraat en Munterslaan", op grond van artikel 19, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;
3. de gevraagde vergunning te verlenen, op voorwaarde dat de bepalingen van het Bouwbesluit en de HBV worden nageleefd en dat er gebouwd wordt overeenkomstig de voorwaarden en de gewaarmerkte stukken die bij dit besluit horen, te weten:
 - Aanvraagformulier bouwvergunning;
 - Tekening BA 000, situatie bestaand + nieuw, d.d. 23-02-09;
 - Tekening BA 1K1, kelder, d.d. 25-08-08;
 - Tekening BA 100, begane grond, d.d. 26-09-08;
 - Tekening BA 101, 1^e verdieping, d.d. 25-08-08;
 - Tekening BA 102, 2^e verdieping, d.d. 06-11-08;
 - Tekening BA 103, 3^e verdieping, d.d. 06-11-08;
 - Tekening BA 104, 4^e verdieping, d.d. 25-08-08;
 - Tekening BA 105, 5^e verdieping, d.d. 25-08-08;
 - Tekening BA 106, 6^e verdieping, d.d. 25-08-08;
 - Tekening BA 107, 7^e verdieping, d.d. 25-08-08;
 - Tekening BA 108, dakverdieping, d.d. 25-08-08;
 - Tekening BA 200, gevel noord en west, d.d. 25-08-08;
 - Tekening BA 201, gevel zuid en oost, d.d. 25-08-08;
 - Tekening BA 300, doorsnede C-C en D-D, d.d. 06-11-08;
 - Tekening BA 301, doorsnede A-A en B-B, d.d. 26-09-08;
 - Tekening BA 500, bouwbesluit tekeningen, d.d. 25-08-08;
 - Tekening BA 510, brandtekeningen, d.d. 25-08-08;
 - Tekening BA 520, toegankelijkheid, d.d. 25-08-08;
 - Tekening BA 530, bezonningstudie, d.d. 04-11-08;
 - Tekening BA 700, detailboek, d.d. 25-08-08;
 - Detail 114, d.d. 26-09-08;

Nr. 2008/1371/22

- Document 2526-M01, materiaal- en kleurstaat, d.d.25-08-08;
- Rapport 2526-F01, Brando rapportage, d.d.06-11-08;
- Document B045001aaA0.mvb, reacties vragen HBB, d.d.17-07-08;
- Document V045001aaA2.rvs, geluidsabsorptie verkeersruimten, d.d.25-07-08;
- Document V045001aaA3.mvb, aanvullende beoordeling daglichttoetreding appartementen, d.d.29-09-08;
- Rapport R045001aaA0.svv, beoordeling diverse aspecten Bouwbesluit, d.d. 27-06-08;
- Rapport R045001aaA1.jb, ventilatie en brandveiligheid parkeergarage, d.d. 27-06-08;
- Document V045001aaA4.jb, reactie opmerkingen brandweer Haarlem inzake parkeergarage, d.d.30-10-08;
- Rapport R045001aaA2.mvb, geluidwerende voorzieningen, d.d. 27-06-08;
- Rapport WBA009/Bxt/0020, akoestisch onderzoek, d.d. 23-11-07;
- Rapport HBP005/Kno/0010, aanvullende akoestische analyses, d.d. 05-11-08;
- Document, rapportage Brando 2, bepaling van de weerstand tegen brandoverslag, hoekwoning 1 (2^e naar 3^e verdieping);
- Verkennend bodemonderzoek, d.d. 14-12-06;
- Document 6927, constructieve verantwoording, d.d. 30-06-08;
- Constructieve principe details, 6927 DO99, d.d.30-06-08;
- Tekening 6927B0P01, palenplan, d.d.30-06-08;
- Tekening 6927B1K01, kelder, d.d.30-06-08;
- Tekening 6927B0001, begane grond, d.d.30-06-08;
- Tekening 6927B0101, 1^e verdieping, d.d.30-06-08;
- Tekening 6927B0201, 2^e verdieping, d.d.30-06-08;
- Tekening 6927B0301, 3^e verdieping, d.d.30-06-08;
- Tekening 6927B0401, 4^e verdieping, d.d.30-06-08;
- Tekening 6927B0501, 5^e t/m 7^e verdieping, d.d.30-06-08;
- Tekening 6927B0801, dakverdieping, d.d.30-06-08;
- Document VNL8044_802_D06, Verkeerskundige toets herontwikkeling AWWN-locatie, d.d.13-08-09;
- Ruimtelijke onderbouwing herontwikkeling AWWN-locatie Haarlem, Van Riezen&Partners, d.d.21-04-09;
- Rapport b.2009.0274.00.R001, Kwalitatief onderzoek windgevaar, d.d.19-05-09;
- Rapport 08.092, Quick scan ecologie, december 2008;
- Zienswijzenoverzicht.

VOORWAARDEN

1. Met de uitvoering van de bouwwerkzaamheden mag niet worden begonnen voordat vergunninghouder een bouwveiligheidsplan ter goedkeuring bij het hoofd van bureau zuid van de afdeling Handhaving Bebouwde Omgeving heeft ingediend.
2. Met de uitvoering van de beton-, staal- en houtconstructie mag niet worden begonnen voordat de medewerker constructie van bureau Planbegeleiding, afdeling Omgevingsvergunning heeft verklaard hiertegen geen bezwaar te hebben. De vergunninghouder dient hiertoe ten minste drie weken voor de aanvang van de desbetreffende constructiewerkzaamheden (detail-)berekeningen en tekeningen in drievoud aan te leveren bij de medewerker constructie.
3. Installatie technische tekeningen, met betrekking tot de voorziening voor afvoer van afvalwater en fecaliën, dienen ten minste drie weken voor aanvang van de werkzaamheden ter goedkeuring bij het hoofd van bureau zuid van de afdeling Handhaving Bebouwde Omgeving te worden ingediend.
4. De vloerafscheiding (balustrade) ter plaatse van het kelderdak zoals aangegeven in detail 114 is minder dan 1,0 meter hoog. De hoogte van de afscheiding is conform artikel 2.16 lid 4 Bouwbesluit (som hoogte+breedte = 1150 mm) voldoet op basis van gelijkwaardigheid.
5. De aanbevelingen genoemd in de quickscan ecologie (rapport08.092, december 2008) dienen in acht te worden genomen.
6. De kantoorfunctie moet een stallingsruimte voor fietsen bezitten als bedoeld in afdeling 4.11 Bouwbesluit 2003;
7. De vergunninghouder moet uiterlijk twee dagen voor de aanvang van de (ver)bouw aan bureau Zuid van de afdeling Handhaving Bebouwde Omgeving melden wie de bouw gaat uitvoeren. U kunt daarvoor gebruikmaken van het formulier dat u samen met dit besluit ontvangt.

Nr. 2008/1371/22

TOELICHTINGEN

- De aanvrager moet rekening houden met de rechten van derden, zoals de privaatrechtelijke rechten van de gemeente, en met andere wettelijke voorschriften.
- Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen dit besluit (op grond van de Algemene wet bestuursrecht).
- De aanvang van de werkzaamheden moet vijf dagen van tevoren worden aangemeld bij bureau zuid van de afdeling Handhaving Bebouwde Omgeving, hoofdafdeling Veiligheid, Vergunningen en Handhaving. U kunt hiervoor gebruikmaken van de groene kaart die is bijgevoegd.
- Als (onderdelen van) de werkzaamheden klaar zijn, moet dit ook gemeld worden door gebruikmaking van de bijgevoegde oranje kaart (artikel 4.12 van de HBV).
- Tevens wijzen wij u erop dat het bouwwerk niet in gebruik mag worden genomen, wanneer de werkzaamheden niet conform de verleende bouwvergunning zijn uitgevoerd en het bouwwerk niet gereed gemeld is bij de afdeling Handhaving Bebouwde Omgeving, hoofdafdeling Veiligheid, Vergunningen en Handhaving.
- De vergunning moet steeds op de plaats van uitvoering aanwezig zijn (artikel 4.2 van de HBV).
- Het bouwafval moet gescheiden worden in de volgende categorieën:
 1. gevaarlijk afval (zie het Besluit aanwijzing gevaarlijke afvalstoffen);
 2. kunststoffen die voor hergebruik geschikt zijn;
 3. minerale wol;
 4. papier;
 5. overig afval.

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

- Bij graafwerkzaamheden in de bodem moet gelet worden op de mogelijke aanwezigheid van zintuiglijk waarneembare verontreinigde bodemlagen (met o.a. minerale olie, sintels, teer etc.). Geadviseerd wordt dergelijke lagen na afperking en analyse te verwijderen.
- Als tijdens de bouw grond vrijkomt, dient deze afgevoerd te worden naar een erkende verwerker. Voor informatie hierover kunt u zich wenden tot het meldpunt Bodem van de gemeente Haarlem (tel. 023 511 3513 / mail meldpuntbodem@haarlem.nl)
- De bouwwerkzaamheden mogen pas beginnen als de afdeling OCR de bebouwingsgrenzen op het bouwterrein heeft uitgezet. Hiervoor moet u ten minste veertien dagen van tevoren een verzoek indienen bij de Hoofdafdeling Middelen en Services, afdeling OCR, bureau GEO-informatie en Basisregistratie, Westergracht 72, postbus 511, 2003 PB Haarlem, telefoon 023 511 4661.
- Indien de aanvraagbouwvergunning ook reclame-uitingen betreft zal tevens precariobelasting worden geheven.
- De vergunninghouder moet indien van toepassing ook een vergunning aanvragen voor:
 - het aanbrengen van reclame;
 - het kappen van bomen;
 - het innemen van ruimte op de openbare weg, bijv. d.m.v. containers, steigers, laadbakken, bouwmaterialen, hijskranen enz.;
 - het openbreken van de openbare weg;
 - het (tijdelijk) afsluiten van (een deel van) de openbare weg;
 - het maken van een inrit;
 - de aansluiting op het gemeenteriool.

U kunt deze vergunning(en) aanvragen bij de afdeling Dienstverlening, Zijlsingel 1, Haarlem telefoon (023)511 5115.

- het vaststellen van huisnummers.

Een huisnummer kunt u aanvragen bij de hoofdafdeling Middelen en Services, afdeling OCR/GIB, postbus 511, 2003 PB Haarlem. De leges verbonden aan deze aanvraag zijn € 66,10.

Nr. 2008/1371/22

De legeskosten zijn € 247.783,51

Burgemeester en wethouders van Haarlem,
namens dezen,

Mevrouw D. de Boo
afdelingshoofd Omgevingsvergunning

Bezwaarmogelijkheid en voorlopige voorziening

Tegen dit besluit kan door belanghebbenden bezwaar worden ingesteld bij het college van burgemeester en wethouders van Haarlem, postbus 511, 2003 PB Haarlem.

Het bezwaarschrift moet dan binnen zes weken na de verzenddatum van deze brief ingediend zijn.

Dit bezwaarschrift moet ten minste de volgende gegevens bevatten:

- naam en adres
- de verzenddatum van uw brief
- het besluit waartegen u bezwaar maakt
- de redenen voor uw bezwaar
- datum en uw handtekening

Vermeld in de linkerbovenhoek van de envelop 'bezwaar'.

U kunt de inwerkingtreding van het besluit niet uitstellen door een bezwaarschrift in te dienen.

Wel kunt u, als u een bezwaarschrift heeft ingediend, in geval van spoed om een voorlopige voorziening verzoeken. Op basis van deze voorlopige voorziening kan de werking van het besluit eventueel opgeschort worden. Het verzoek kunt u indienen bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Haarlem, sector Bestuursrecht, postbus 1621, 2003 BR Haarlem.

Dit verzoek moet aan dezelfde eisen voldoen als het bezwaarschrift. U moet griffierechten betalen voor de behandeling van dit verzoek.

Bezwaarmogelijkheid leges

Als u het niet eens bent met de hoogte van de leges, kunt u bezwaar maken bij de heffings- en invorderingsambtenaar Belastingen, hoofdafdeling Middelen en Services, afdeling Juridische Zaken, Postbus 511, 2003 PB Haarlem. U moet dan binnen zes weken na de verzenddatum van deze brief een bezwaarschrift indienen. Dit bezwaarschrift moet tenminste de volgende gegevens bevatten:

- uw naam en adres
- de verzenddatum van uw brief
- het besluit waartegen u bezwaar maakt
- de reden voor uw bezwaar
- uw handtekening en datum

Er is overigens geen bezwaar mogelijk tegen de Legesverordening. Uw bezwaar kan dan ook geen betrekking hebben op de legestarieven.

Het bezwaar schort de betaling van de leges niet op. Wilt u uitstel van betaling dan moet u daarom schriftelijk verzoeken.

-BIJLAGE C: Zienswijzenoverzicht Artikel 19 lid 2 WRO Leidsevaart 594-596

Inleiding

Het ontwerpbesluit Leidsevaart 594-596 heeft ter inzage gelegen van 22 mei 2009 tot en met 2 juli 2009.

Dit overzicht bevat alleen het inhoudelijke commentaar op het ontwerpbesluit (zie kolom “zienswijze”) en het gemeentelijke antwoord op dit commentaar (zie kolom “antwoord”).

De zienswijzen zijn als volgt gerubriceerd.

- 1. Procedureel**
- 2. Stedenbouwkundige aspecten**
- 3. Milieu**
- 4. Verkeersafwikkeling**
- 5. Parkeren**
- 6. Zienswijzen gemeente Heemstede**
- 7. Overige zienswijzen**

1. Procedureel		
Nr.	Zienswijze	Antwoord
1.	Het college heeft mededeling gedaan van het voornemen tot het verlenen van een vrijstelling ex art. 19 lid 2 WRO. De bouwaanvraag is blijkens de stempel binnengekomen op 2 juli 2008. Deze datum is met pen doorgehaald en het stuk is geantidateerd op 30 juni 2008. Aangezien de bouwaanvraag na 30 juni 2008 is ingediend moet de procedure verlopen volgens Wet ruimtelijke ordening.	De aanvraag voor de vrijstelling/bouwvergunning is op 30 juni 2008 bij de balie ingediend. De aanvrager heeft hiervan een ontvangstbewijs ontvangen. Bij het archiveren van de aanvraag is per abuis een stempel met als datum 2 juli 2008 op het document aangebracht. Er is dus geen sprake van antidatering. Gezien het tijdstip van indiening is op deze aanvraag op grond van het overgangsrecht de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) van toepassing.
2.	Als buurtbewoner ben ik tot op heden niet door de gemeente Haarlem betrokken bij de voorgenomen plannen. Bovendien zijn de plannen in tegenstelling tot wat is afgesproken bij het vaststellen van het Structuurplan Haarlem 2020 niet als deelplannen gepresenteerd aan de raad. Zowel de buurtbewoners als de raad zijn dus gepasseerd, hetgeen getuigt van onbehoorlijk bestuur.	Op een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure genoemd in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Op grond van deze procedure is de zienswijzentermijn de eerste formele gelegenheid om zienswijzen naar voren te brengen. Een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 WRO is een bevoegdheid van het college. De raadscommissie Ontwikkeling wordt over de vrijstellingsprocedure geïnformeerd. De procedure wordt gevoerd

		overeenkomstig de wettelijke bepalingen opgenomen in de WRO, Awb en de gemeentelijke inspraakverordening.
--	--	---

2. Stedenbouwkundige aspecten		
Nr.	Zienswijze	Antwoord
1.	De geplande bouw sluit in tegenstelling tot hetgeen in de ruimtelijke onderbouwing gesteld wordt in het geheel niet aan bij de omgeving, omdat de geplande flat aanzienlijk hoger is dan enig ander gebouw in de directe omgeving. De geplande flat steekt met zijn geplande hoogte 25,6 m zelfs ver uit boven de onlangs gerealiseerde Volvo garage (hoogte 21 m) aan de overzijde van de Westelijke Randweg. Deze hoogten corresponderen, in tegenstelling tot wat gesteld wordt in het ontwerpbesluit, niet met elkaar. Van een weerspiegeling is dus absoluut geen sprake.	Hetgeen in de zienswijze wordt gesteld is in <i>letterlijke</i> zin juist. De voorgestelde nieuwbouw is bijna 5 meter hoger dan de aan de overzijde van de Westelijke Randweg gerealiseerde Volvo garage. Beide gebouwen zijn echter gedacht als een (gezamenlijke) markering van het bijzondere punt waar het hier om draait: de kruising Westelijke Randweg/Leidsevaart. <i>Samen</i> bepalen deze hogere volumes het nieuwe beeld op deze plek. Dat het zuidelijke gebouw (ic. de geplande nieuwbouw hier) dan enkele meters hoger is dan het noordelijke gebouw is niet onoverkomelijk en - zeker ook gelet het brede profiel van de Westelijke Randweg- alleszins acceptabel. In het totaalbeeld van deze bijzondere plek is een klein verschil in hoogte juist een bijdrage aan een gevarieerd beeld. Twee exact even hoge gebouwen zou verdedigbaar (en wellicht noodzakelijk) zijn geweest wanneer hier twee “identieke” gebouwen als een “poort” zouden zijn gepland. Dit is niet het geval: het zijn verschillende gebouwen, met verschillende functies en architectuur. En bovendien uit een verschillend bouwjaar.
2.	De maximale hoogte van 25 m, zoals vastgelegd in de stedenbouwkundige uitgangspunten, wordt overschreden. Het bouwplan voldoet hiermee niet aan de door de gemeente gestelde (bindende!) stedenbouwkundige randvoorwaarden.	De overschrijding van de genoemde maat met 65 cm (= 2½ procent) is zodanig marginaal, dat geen sprake is van een onaanvaardbare strijdigheid met de stedenbouwkundige randvoorwaarden.
3.	De geplande woningen hebben een goothoogte van 10,55 m en een totale hoogte van 12,20 m. De huidige huizen hebben een goothoogte van 6 m en een nokhoogte van 10 m. Zowel goothoogte als totale hoogte dissoneren met die van de bestaande woningen. Er is dus absoluut geen sprake van aansluiting op de bestaande bebouwing	De geplande nieuwbouwwoningen aan de oost- en de westzijde sluiten aan op de bestaande bebouwing in die zin dat er gekozen is voor dezelfde typologie: grondgebonden eengezinswoningen. De eisen die aan dergelijke woningen, in de hier gekozen prijsklasse, vandaag de dag gesteld worden zijn echter aanmerkelijk verschillend met hetgeen 80 jaar geleden gangbaar was. Vooral het gewenste woonoppervlak is sterk afwijkend van de eisen van toen. Dit betekent dat, bij weliswaar dezelfde typologie, toch vaak beduidend grotere blokken ontstaan met een afwijkende verschijningsvorm (bv. geen schuine kap maar een –beter benutbare- daketage met volledige stahoogte). Goothoogte,

		dak (nok-)hoogte en verschijningsvorm wijken dus inderdaad af van de bestaande woningen. Toch is –gegeven het hier genoemde verschil in eisen aan wooncomfort- dit een verdedigbaar gegeven op deze plek, zeker waar de bedoelde nieuwbouwwoningen de overgang vormen naar het forse hoogbouwblok op de kop van het project, aan de Westelijke Randweg. Vanuit zuidelijke richting gezien is zo sprake van een oplopende bebouwingshoogte en –dichtheid, tot aan de belangrijke kruising Westelijke Randweg/Leidsevaart. Bijkomend aspect is hier nog dat de overgang tussen de bestaande en nieuwe woningen zowel aan de Spoorzichtlaan als aan de Leidsevaartweg niet direct een-op-een is. Aan de Spoorzichtlaan is sprake van een redelijke onderlinge afstand tussen de kopgevels. Aan de Leidsevaartweg draait het nieuwbouwblok, zowel uit de rooilijn naar achteren, als qua oriëntatie (schuin teruglopend). Zie hiervoor verder onder punt 4 hieronder.
4.	Ook ten aanzien van de rooilijn sluiten de nieuwbouwwoningen volstrekt niet aan bij de bestaande woningen van de Leidsevaartweg. De nieuwbouwwoningen springen substantieel in. Van een voortzetting van de bouwstijl van de bestaande woningen(30er jaren woningen) in de nieuwbouw is eveneens geen sprake.	Het is nooit onze bedoeling geweest om de nieuwe huizen aan de Leidsevaartkant rechtstreeks in het verlengde van de bestaande woningen te situeren; er zal inderdaad sprake zijn van een zeker inspringen, en bovendien van een draaiing. Deze inspringing en draaiing wordt eerst en vooral ingegeven door de noodzaak de Spoorzichtlaan hier aan te sluiten op de Leidsevaart. Dit gegeven bepaalt nu eenmaal, zoals overal in de stad, de ligging van aangrenzende bebouwing. Daarbij zorgt het er in dit specifieke geval ook voor dat de overgang tussen de traditionele jaren 30'woningen en deze nieuwbouw anno 2010 wat minder confronterend verloopt. Voor wat betreft de bouwstijl is er hier bewust niet voor gekozen om die van de bestaande huizen door te zetten in de nieuwbouw. De nieuwbouw zoekt duidelijk verwantschap met het bepalende hoogbouwblok aan de kopzijde, immers uit dezelfde bouwtijd en behorend tot hetzelfde project. De relatie met de bestaande bebouwing is nadrukkelijk wél gezocht in de typologie: grondgebonden eengezinswoningen. Zie ook beantwoording onder punt 3 hierboven.
5.	In de ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld dat de verhoogde binnenruimte (1,20 m) een optimale aansluiting geeft tussen de nieuwe en bestaande achterterreinen. In dezelfde alinea wordt gesteld dat de 5 m tot 10 m brede strook die overblijft, dient als buffer. Hiermee wordt impliciet aangegeven dat deze situatie	Mede gelet op andere zienswijzen ten aanzien van de nieuwe ruimtelijke situatie, lijkt het ons een goede zaak dat er een zekere marge zal zijn tussen de bestaande woningen enerzijds en de nieuwbouw anderzijds. Of deze marge wordt benoemd als buffer, achterpad of nog anders, doet in dit verband niet ter zake. Door de aanwezigheid in de bestaande tuinen van bomen, schuren en

	dus helemaal niet optimaal is; een buffer is immers niet nodig als de situatie dan wel de aansluiting optimaal is. Door de verhoogde binnenruimte ontstaat de situatie dat de erfafscheiding van de eerste woning aan de oost- en westzijde 3 m hoog is (1,20 + 1.80 m) en hiermee het uitzicht van de bestaande woningen wordt belemmerd en licht wordt weggenomen. Door het verhoogde binnenterrein is er directe inkijk in de tuinen en zelfs slaapkamers van de woningen ten zuiden van het plangebied. Dit betreft een ernstige aantasting van de privacy ten opzichte van de huidige situatie en zal leiden tot waardevermindering van deze woningen.	dergelijke is er op dit moment nauwelijks sprake van een werkelijk uitzicht. Voor zover er toch van uitzicht sprake is, zal dit veranderen, doch niet noodzakelijk verslechteren. Door de sloop van een op het AWWN-terrein aanwezig bouwsel neemt het uitzicht zelfs nog iets toe. De nieuwe bebouwing die ten opzichte van de grens van de tuinen op een afstand van 5 tot 10 meter een hoogte van 3 meter zal krijgen, neemt – als daar al sprake van is – hooguit een uiterst minimale hoeveelheid licht weg. Van vermindering van zonlicht is al helemaal geen enkele sprake. Op 9 maart 2010 heeft een overleg plaatsgevonden tussen de ontwikkelaar en omwonenden. Hierbij is toegezegd een aantal maatregelen te treffen om inkijk tegen te gaan en de privacy voor zover mogelijk te waarborgen. De maatregelen betreffen onder andere het aanbrengen van een privacy scherm op de borstwering van het dakterras, het planten van bomen op het achterpad en het aanbrengen van begroeiing op het kelderdek. De zijramen van de eengezinswoningen worden uitgevoerd in matglas. Er is een risicoanalyse planschade uitgevoerd door SAOZ (28.09480 SAOZ). Geconcludeerd wordt dat geen nadeel zal ontstaan uit oogpunt van beperking van uitzicht, schaduw hinder of inbreuk op privacy of enig andere schadefactor.
6.	In het ontwerpbesluit wordt gesproken over enige inkijk, maar in de ruimtelijke onderbouwing staat vermeld: ‘nieuwbouw zorgt niet voor extra inkijk’. Vastgesteld moet worden dat dit laatste geen stand kan houden.	Het geciteerde gestelde in de ruimtelijke onderbouwing is inderdaad te sterk geformuleerd; er zal – afhankelijk van de situatie – mogelijk sprake zijn van ‘enige inkijk’. De tekst in de ruimtelijke onderbouwing wordt hierop aangepast.
7.	Bewoners van de geplande flat hebben direct inkijk in de woningen en tuinen ten zuiden van het plangebied. In het ontwerpbesluit wordt dit punt gebagatelliseerd doordat gesteld wordt dat hiervan geen sprake kan zijn door de grote afstand van het appartementenblok tot de bestaande tuinen en woningen. Het beoogde effect van de afstand wordt echter tenietgedaan door de hoogte van het nieuwe appartementenblok. De geplande situatie is daarom wel degelijk een aantasting van de privacy en zal leiden tot waardevermindering van de woningen ten zuiden van het	De afstand tussen de achterzijden van het appartementenblok en de rij woningen aan de zuidkant is méér dan zeventig meter. Op een dergelijke afstand kan in redelijkheid niet worden gesproken van ‘directe inkijk’. De mate van privacy van de ten zuiden van het plangebied aanwezige woningen zal niet of slechts minimaal veranderen. Van volledige privacy is voor de bedoelde bestaande woningen ook in de huidige situatie geen sprake, net zoals daar in een stedelijke omgeving vrijwel nergens sprake van kan zijn. De huidige bewoners worden niet dermate benadeeld dat het huidige bouwplan geen doorgang zou kunnen vinden. Zie ook antwoord onder punt 5.

	plangebied.	
8.	De overblijvende strook aan de zuidzijde, die bestemd is als voetgangerspad, betekent een aantasting van de privacy en zal tevens een bron van sociale onveiligheid zijn. Dit is een potentiële hangplek.	Het pad tussen nieuwbouwplan en achtertuinen van de bestaande woningen wordt alleen toegankelijk voor bewoners, zodat dit pad geen doorgaande route kan worden en ook geen plek wordt waar hangjongeren zich op kunnen houden. Zie ook antwoord onder punt 5.
9.	In de bezonningsstudie is geen rekening gehouden met de hoeveelheid licht die de hoogbouw wegneemt in de tuinen van de aangrenzende bebouwing. Ik verzoek u dit onderzoek uit te laten breiden, mij onverwijld van de resultaten op de hoogte te stellen en met de resultaten ervan rekening te houden in uw besluitvorming.	In de bezonningstudie (2526-BA530 Mulderblauw) zijn de zuidelijk gelegen tuinen meegenomen. De geplande hoogbouw ligt geheel aan de noordzijde van het plangebied en zal dan ook nauwelijks licht – laat staan zonlicht – uit de meer zuidelijk gelegen tuinen wegnemen. Van een onaanvaardbare situatie is daarom geen sprake en bestaat geen aanleiding een aanvullend onderzoek uit te laten voeren.
10.	De strook aan de zuidzijde bestemd als voetgangerspad is ook een bron van geluidsoverlast aangezien dit niet alleen een voetpad is, maar tevens de toegang (achterom) van alle 14 woningen. De toegang tot de binnentuin vindt plaats via een trap aan de westzijde en een hellingbaan aan de oostzijde. De hellingbaan (brommers en fietsers) en trap (voetgangers) zal veel geluidsoverlast en verlies van privacy veroorzaken.	In de huidige situatie grenst een groot deel van de achtertuinen reeds aan een grote parkeerplaats. De strook wordt niet openbaar toegankelijk. (zie antwoord onder 8) Een achterom voor 14 woningen zou tot een toename van geluid kunnen leiden, maar in een stedelijke omgeving is dit niet onaanvaardbaar. Voor privacy zien antwoord onder 5 en 8.

3. Milieu		
Nr.	Zienswijze	Antwoord
1.	Via de ventilatieopeningen van de parkeergarage zullen de geproduceerde uitlaatgassen, geluid en stof van alle frequent stoppende en startende voertuigen in de halfverdiepte parkeergarage geëmitteerd worden. Dit zal het leefklimaat in de woningen en tuinen ten zuiden van het plangebied sterk negatief beïnvloeden.	In de huidige situatie grenst aan een groot deel van de achtertuinen aan het parkeerterrein met ca. 55 parkeerplaatsen. In de nieuwe situatie wordt een afgesloten stallinggarage gerealiseerd waarin 75 parkeerplaatsen zijn ondergebracht. Daarbij zijn onder meer openingen in het kelderdek gemaakt om in voldoende mate te kunnen ventileren. Mede gelet op het feit dat er dagelijks over de Leidsevaart en Westelijke Randweg een veelvoud aan auto's voorbij komt zal het effect op het leefklimaat nihil zijn.

2.	In de ruimtelijke onderbouwing ontbreekt een onderzoek naar het geluidseffect voor de woningen en tuinen ten zuiden van het plangebied. De weerkaatsingen van het geluid van trein- en autoverkeer hebben negatieve impact op de al hoge geluidsdruk op de deze woningen en tuinen. Ik verzoek u dit onderzoek alsnog uit te laten voeren, mij onverwijld van de resultaten op de hoogte te stellen en met de resultaten ervan rekening te houden in uw besluitvorming.	Voor het bouwplan is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting. Hierin is ook gekeken naar de effecten op de bestaande bebouwing ten zuiden van het bouwplan. Uit de resultaten blijkt dat, door de afschermende werking van het gebouw direct langs het spoor, dat de geluidbelasting nergens toeneemt en op meerdere plaatsen zelfs afneemt.
3.	In de ruimtelijke onderbouwing ontbreekt een onderzoek naar veranderingen van de luchtstromingen als gevolg van de voorgenomen hoogbouw. Ik verzoek u dit onderzoek alsnog uit te laten voeren, mij onverwijld van de resultaten op de hoogte te stellen en met de resultaten ervan rekening te houden in uw besluitvorming.	In de windhindernorm NEN 8100 is vastgesteld dat bij een gebouw van boven de 30 meter een windhinderonderzoek noodzakelijk is. De geplande bouwhoogte is lager dan 30 meter. Bij beschut gelegen gebouwen, hoogte 15 tot 30 meter, beoordeelt een deskundige of wind-onderzoek noodzakelijk is. DGMR heeft onderzoek gedaan naar windhinder en windgevaar (2009.0274.01 R001). De conclusie luidt dat het lokale windklimaat overwegend als goed wordt gekwalificeerd wordt. Ter plaatse van de westzijde en de entrees ter noordwestzijde wordt het windklimaat als matig gekwalificeerd. De kans op windgevaar op loop- en verblijfsniveau is nihil.

4. Verkeersafwikkeling		
Nr.	Zienswijze	Antwoord
1.	In de verkeerskundige toets, uitgevoerd door Via.nl, wordt gesproken over afstemming met de gemeente Heemstede. Er is weliswaar overleg met Heemstede gevoerd, maar er is geenszins overeenstemming bereikt over de te hanteren normen en uitgangspunten.	In het rapport staat “de uitgangspunten voor het bepalen van de verkeerproductie en parkeerbehoefte zijn in overleg met de verkeerskundige van de gemeente vastgesteld.” Hiermee wordt bedoeld de gemeente Haarlem. Het plangebied ligt op grondgebied van Haarlem. De planbeoordeling vindt daarom uiteindelijk door deze gemeente plaats op basis van de normen die zijn vastgelegd in de Haarlemse bouwverordening.
2.	De in het rapport gebruikte uitgangspunten voor het bepalen van de verkeerproductie en parkeerbehoefte zijn zeer arbitrair. Voor de berekening van de verkeerproductie van de kantoren in het plangebied wordt het getal 8 gebruikt (verkeersbewegingen per 100 m2 bruto kantooroppervlak per etmaal). Voor de berekening van de huidige verkeerproductie	Er is gerekend met landelijke kengetallen voor verkeerproductie conform CROW-publicaties 256 (2007) en 272 (2008). De zienswijze heeft geleid tot een herziening en een aanvulling in de berekening. Dit heeft niet tot andere conclusies geleid. Wij verwijzen voor een nadere onderbouwing naar de notitie ‘VNL8044_802-D06 d.d. 13 augustus

	van het voormalig AWWN gebouw wordt echter het getal 9 gebruikt. Het is onduidelijk waarom verschillende kencijfers voor de verkeersproductie worden gebruikt. Indien het getal 9 ook zou worden toegepast voor de berekening van de nieuwbouwkantoren zou dat resulteren in 55 voertuigbewegingen per etmaal in plaats van het nu berekende aantal van 49 voertuigbewegingen. Daarnaast geldt dat de verkeersproductie van de praktijkruimten erg laag wordt ingeschat. Bij andere activiteiten zullen er meer bezoekers per uur zijn (diëtiste, of meerdere huisartsen, beide met kortere spreekuren). Een aantal van gemiddeld 4 patiënten per uur is reëel. Verder zijn er per bezoeker twee verkeersbewegingen (komen en gaan) en niet de veronderstelde één. Met de veronderstelde 75% van de patiënten die met de auto komt, resulteert dit in 672 voertuigbewegingen per etmaal. De totale verkeersproductie van de nieuwbouw komt dan uit op 55 veroorzaakt door de kantoren, 225 door de appartementen, 90 door de woningen en 672 ($14 \times 8 \times 4 \times 2 \times 0.75$) door de praktijkruimten. Dit resulteert in een totale verkeersproductie van 1042 in plaats van de nu, op arbitraire basis, berekende 616.	2009'.
3.	Het in het Via.nl rapport berekende groeipercentage van 8.1% tengevolge van de plannen is niet correct. Het getal is niet terug te rekenen met de berekende (incorrecte) verkeersproductietoename. Een toename van 8.1% is volstrekt onrealistisch dat het aantal woningen nagenoeg verdubbelt en er ook nog bedrijvigheid in de vorm van werkruimten en praktijken in de geplande nieuwbouw zal worden gevestigd.	Deze zienswijze heeft geleid tot een herberekening, zie notitie 'VNL8044_802-D06 d.d. 13 augustus 2009'. Het groeipercentage komt hiermee uit op 172%. Ondanks de relatief forse procentuele toename heeft deze toename niet of nauwelijks effect op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van de Spoorzichtlaan en de Leidsevaartweg. Het aantal vertrekken en aankomsten neemt toe met 548 voertuigen per etmaal. Tijdens het drukste uur maken in totaal ongeveer 214 voertuigen gebruik van de Spoorzichtlaan, uitgaande van een huidige verkeersintensiteit van 1.500 mvt/etmaal op de Spoorzichtlaan. Dit komt gemiddeld neer op 4 voertuigen per minuut. De hoeveelheid extra voertuigen zijn niet van betekenis gezien de huidige verkeersintensiteiten op de Leidsevaartweg.
4.	In het Via.nl rapport wordt gesproken over een huidige	Zie antwoord onder 3.

	verkeersproductie van 1000 tot 1500 voertuigen per etmaal. Deze schatting is niet correct. In de wijk staan 75 woningen die elk een verkeersproductie hebben van 6.4, dus samen 480. daarbij komt de berekende 320 van het AWWN gebouw. Dat resulteert in een getal van 800 ($6.4 \cdot 75 + 320$). Aangezien er echter twee uitgangen en één ingang van de wijk zijn, betekent dit voor de noordelijke in/uitgang een verkeersproductie van 660 ($3/4 \cdot 800$) voertuigen per etmaal in de bestaande situatie. Een realistische verkeersproductie door de nieuwbouw is 1042. De totale huidige verkeersproductie is 600. De huidige verkeersproductie van het AWWN gebouw is 320 (volgens rapport Via.nl). In de nieuwe situatie zal de verkeersproductie dus zijn 600 (huidge situatie) minus 320 (sloop AWWN) plus 1042 (nieuwbouw), hetgeen neerkomt op een verkeersproductie van 1322 in de nieuwe situatie, tegenover een verkeersproductie op dit moment van 600. Het verschil in verkeersproductie is dus 120% en dus niet de berekende 8.1%	
5.	Het aantal voertuigbewegingen in de ochtendspits veroorzaakt door de nieuwbouw zal verveelvoudigen. Het huidige aantal voertuigbewegingen in de ochtendspits veroorzaakt door het AWWN gebouw is 32. In de nieuwe situatie zal het aantal voertuigbewegingen in de ochtendspits 117 zijn (kantoren $55 \cdot 10\%$ plus appartementen $225 \cdot 9\%$ plus $90 \cdot 9\%$ plus 672 gedeeld door 8 uur). Hierdoor zal de wachttijd bij de noordelijke uitgang verder toenemen. Een groot deel van de extra verkeersproductie zal daarom worden afgewikkeld door de wijk naar de zuidelijke uitgang. Dit is niet acceptabel. Dit effect zal zeker versterkt worden door de locatie van de uitgang van de parkeergarage en het merendeel van de overige parkeerplaatsen aan de achterkant van de nieuwbouw. Het wordt hierdoor nog aantrekkelijker om door de wijk de zuidelijke uitgang te kiezen.	Voor de verkeersproductie is gewerkt met landelijke kengetallen. Zie antwoord onder 2. Het bureau Goudappel Coffeng heeft nader onderzoek (HBP007/Anf/0017) gedaan naar de verkeersafwikkeling. Verkeerskundige maatregelen worden niet nodig geacht. In overleg met de bewonersvereniging Spoorwegkwartier is inmiddels een kruismarkering aangebracht ter hoogte van de aansluiting van de Spoorzichtlaan op de Leidsevaart. Verder heeft de ontwikkelaar het volgende toegezegd. Onderzocht wordt of een verbreding van de aansluiting van de Spoorzichtlaan op de Leidsevaart tot minder hinder voor het verkeer in zuidelijke richting leidt. De rijbaan van de stallinggarage wordt zodanig aangelegd dat het verkeer richting het noorden wordt geleid.
6.	De basis voor het gekozen percentage motorvoertuigbewegingen in de ochtend- en avondspits is te	De gehanteerde percentages motorvoertuigbewegingen in de ochtend- en avondspits zijn afkomstig uit de CROW-publicatie 256 'Verkeersgeneratie

	laag ingeschat. Met name de appartementen zullen worden bewoond door partners die beiden werken en beiden vroeg vertrekken. Het gebruik van een percentage motorvoertuigbewegingen in de ochtendspits van bijvoorbeeld 11% i.p.v. 10% voor kantoren en bijvoorbeeld 10% i.p.v. 9% voor de wooneenheden resulteert in 122 motorvoertuigbewegingen in de spits, in plaats van de al genoemde 117 waardoor het probleem verder verstrekt wordt. In het rapport staat geen onderbouwing voor de nu gekozen percentages.	woon- en werkgebieden'. In de praktijk worden deze uitgangspunten 'geaccepteerd' om de verkeersproductie en –attractie van (ruimtelijke) ontwikkelingen in beeld te brengen.
7.	De aansluiting van de wijk op de Leidsevaart aan de noordzijde is een onoverzichtelijke complexe kruising die ronduit gevaarlijk is. Hier kruist een tweerichtingsfietspad de uitrit van de wijk, terwijl het in de huidige situatie 's morgens überhaupt al moeilijk is om de Leidsevaart op te draaien, omdat de Leidsevaart(weg) dan van de Zandvoortselaan tot aan de Randweg vol auto's staat. Er staan regelmatig 3 tot 4 auto's voor de uitrit van de wijk te wachten, die elk een verkeerslichtencyclus nodig hebben om de wijk te kunnen verlaten. Fietzers en voetgangers uit de wijk steken over naar de voetgangersbrug over de Leidsevaart en op deze kruising stoppen ook bussen met passagiers. De kaart op de volgende bladzijde geeft de verkeersstromen goed weer (zie bijlage). De stroom voertuigen die de wijk verlaat zal drastisch toenemen. In de ochtendspits zal dit leiden tot grote toename van de onveiligheid doordat er meer auto's zullen moeten invoegen en kruisen. Dit brengt in het bijzonder de kwetsbare fietsers en voetgangers verder in gevaar. Verder zal de ontsluiting van mijn wijk verder verslechteren. De aansluiting van de wijk op de Leidsevaart staat nu al op de knelpuntenlijst van de Fietzersbond.	Zie antwoord onder 5.
8.	Het verkeer dat vanaf de Leidsevaart mijn wijk wil inrijden, moet wachten op de passerende fietsers op het tweerichtingen fietspad. Met name bij afslaand verkeer vanaf de noordkant levert nu al gevaarlijke situaties op, omdat het verkeer achter	Op basis van verkeerstellingen is vast komen te staan dat de ochtendspits de maatgevende periode op de dag is. Op dat moment passeren de meeste voertuigen op een werkdag het kruispunt. Uit het rapport van Goudappel (HBP007/Anf/0017) blijkt dat de planbijdrage minimaal is.

	het afslaan voertuig vaak lang moet wachten, zodat er een rij ontstaat tot op de kruising met de Randweg. Bij toenemend verkeersaanbod in de avondspits zal dit probleem verstrekt worden, hetgeen nog meer gevaarlijke situaties zal opleveren en waardoor de bereikbaarheid van mijn wijk verder afneemt.	
9.	De bocht in de weg aan de noordwestzijde van het plangebied is in de huidige situatie gevaarlijk vanwege het slechte zicht en het uitrijdend verkeer vanaf het huidige parkeerterrein van het AWWN gebouw. In de nieuwe situatie zal deze bocht nog gevaarlijker worden door het veel grotere verkeersaanbod, de uitrit van de parkeergarage en de wegrijdende auto's van de parkeerplaatsen aan de westzijde. Tevens is het de vraag of de bocht niet dusdanig smal is dat het passeren van twee voertuigen moeizaam of zelfs onmogelijk is.	De tekening zoals die is gepresenteerd geeft een conceptontwerp aan waar het de openbare ruimte betreft. Er kunnen daar nog geen conclusies aan worden verbonden. Uiteindelijk wordt er een Definitief Ontwerp (DO) gemaakt waarbij met al deze knelpunten rekening gehouden wordt. Dit DO heeft zijn eigen inspraakprocedure. Concluderend kan dus worden gesteld dat de zienswijzen op dit onderdeel prematuur zijn. Dit zijn wel belangrijke uitgangspunten voor het toekomstig DO.

5. Parkeren		
Nr.	Zienswijze	Antwoord
1.	De kencijfers voor de te verwachten parkeerbehoefte in het Via.nl rapport zijn te laag ingeschat. Er is gekozen voor 'sterk stedelijk' uit de CROW normering terwijl het gebied grenst aan een matig stedelijk gebied. Verder zijn absolute minima uit de tabellen van de CROW norm gebruikt, zonder dat duidelijk gemaakt is waarop deze keuze is gestoeld. Het gebruik van minima op een HOV-locatie is vreemd. Indien de maxima gebruikt worden, het gebied gekenschetst wordt als matig stedelijk, uitgegaan wordt van 50% kantoren met baliefunctie en twee parkeerplekken per behandelkamer (conform R.O.), zijn er in de avondsituatie 132 parkeerplaatsen nodig. In de middag zijn er gebaseerd op de aanwezigheidspercentages van het rapport 118 plaatsen noodzakelijk. Er zijn er nu echter slechts 107 plekken geprojecteerd. Dat is volstrekt onvoldoende.	Het aantal parkeerplaatsen voldoet aan de normering opgenomen in Haarlemse Bouwverordening. Dit heeft geresulteerd in de hoogste norm die we in Haarlem kennen, 1,7 parkeerplaats per woning. De aanvaardbaarheid van de gehanteerde norm wordt door het rapport van Goudappel Coffeng (HBP007/Anf/0017) ondersteund.
2.	In het rapport wordt uitgegaan van volledig uitwisselbare parkeerplekken. Dit is niet het geval daar 75 van de 107	Zie antwoord onder 1.

	geprojecteerde parkeerplekken zich in de parkeergarage bevinden. De 32 geprojecteerde parkeerplekken op het maaiveld zullen, vooral voor bezoekers aan de gevestigde bedrijven en praktijken onvoldoende zijn. Alleen al voor de praktijken zijn er 28 nodig (14 praktijken met kencijfer 2 conform R.O.). Het aantal parkeerplekken voor bezoekers is volstrekt onvoldoende waardoor feitelijk het aantal uitwisselbare parkeerplekken ruim onvoldoende is.	
3.	Er is in het rapport geen rekening gehouden met parkeereffecten van het Station Heemstede-Aerdenhout. In de huidige situatie wordt er veelvuldig, om betaald parkeren te vermijden, net over de gemeentegrens in het plangebied geparkeerd, waardoor het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor de nieuwe bewoners verder vermindert.	Zie antwoord onder 1.
4.	Er staat een evidente fout in het Via.nl rapport. Voor de werkruimten is een kencijfer van 1.0 gebruikt (tabel blz. 6) terwijl dat 1.2 had moeten zijn volgens hetzelfde rapport. Uit het voorgaande blijkt dat in het rapport van Via.nl aantoonbare grove en slordige fouten staan (zie bv. Punt 20 en 28). Deze fouten leiden tot conclusies die volstrekt tegenovergesteld zijn aan de conclusies die zouden zijn getrokken als de berekeningen zouden zijn uitgevoerd. Het rapport kan de toets der kritiek niet doorstaan en kan niet als basis voor de verkeerskundige toets van de plannen worden gebruikt.	Zie antwoord onder 1.
5.	De toetsing van het rapport door de gemeente is inhoudelijk onder de maat geweest, daar deze cruciale fouten pas in het stadium van de ter visie legging worden ontdekt. De conclusies zijn klakkeloos overgenomen.	Deze zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen.
6.	Een studie naar de verdere verkeersafwikkeling buiten het plangebied is cruciaal in de toetsing van de plannen. Ik verzoek de gemeente zelf een deugdelijk onderzoek te laten doen naar het aantal parkeerplaatsen, de extra verkeersproductie en de totale verkeersafhandeling de wijk in en uit. Ik verzoek u mij onverwijld van de resultaten op de hoogte te stellen en met de resultaten rekening te houden in	Het bureau Goudappel Coffeng heeft nader onderzoek (HBP007/Anf/0017) gedaan naar de verkeersafwikkeling. Uit het rapport blijkt dat de planbijdrage minimaal is. Verkeerskundige maatregelen worden niet nodig geacht. (zie ook antwoord Verkeersafwikkeling onder 5.)

	uw besluitvorming.	
--	--------------------	--

6. Zienswijzen gemeente Heemstede		
Nr.	Algemeen	Antwoord
1.	Burgemeester en wethouders van de gemeente Heemstede zijn verheugd dat er een goede invulling is gekomen voor deze locatie, maar het leidt wel tot een aantal opmerkingen onzerzijds.	Deze zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen.
	Stedenbouwkundige aspecten	
2.	In uw besluit stelt u dat er sprake is van een optimale aansluiting tussen de achterterreinen aan de zuidzijde. Wij zijn van mening dat een 3 meter hoge muur in combinatie met een strook onbebouwde grond met het karakter van een achterpad van 5 tot 10 meter breed geen optimale aansluiting is. In de nabije omgeving van deze locatie ligt het station Heemstede-Aerdenhout, waar al diverse malen overlast is ontstaan door hangjongeren en andere problemen van openbare orde. Het in de buurt van het station creëren van dit soort plekken is ongewenst en kan sociaal onveilige situaties opleveren. Wij verzoeken uw college bij de inrichting van dit terrein hiermee rekening te houden.	Zie antwoord op nr 5 en 8 van onderdeel 2 Stedenbouwkundige aspecten.
3.	Gesteld wordt dat de hoogte van de nieuw te bouwen eengezinswoningen aansluit op de woningen in het Spoorwegkwartier (goothoogte 6 m, nokhoogte 11 m). Echter de nieuw te bouwen woningen hebben een plat dak van 10.55 hoog. Ook wordt gesproken over de terugliggende dakopbouw die precies in lijn ligt in het verlengde van de noklijn van de bestaande woningen. Het terugliggende deel van de dakopbouw ligt aan de achterzijde en geeft dus aan de voorzijde niet het beeld van een aansluiting op de bestaande bebouwing. Naar onze mening zou het beter zijn het terugliggende gedeelte aan de voorzijde te situeren of deze woningen te voorzien van een kap. De aansluiting bij de bestaande wijk wordt dan beter vormgegeven.	Sprekend in termen van goothoogte en bouwhoogte is er geen rechtstreeks verband tussen de afmetingen van de bestaande bebouwing en de geprojecteerde nieuwe bebouwing. Wat dit betreft is het in de zienswijze gestelde juist. Overigens heeft het oostelijke laagbouwblokje ook aan de straatzijde een terugliggende vierde bouwlaag. Toch kan er naar onze mening gesproken worden van een goede aansluiting tussen oud en nieuw in die zin dat in zowel bestaande als nieuwe woonbebouwing sprake is van grondgebonden woningen in laagbouw (zie ook de beantwoording in onderdeel 2, punten 3 en 4). Het voorliggende nieuwbouwplan heeft de – welstandelijke – instemming van onze Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit.

	Verkeer	
4.	Uw college hanteert de norm “sterk stedelijk”. Gezien de locatie, grenzend aan een woonwijk met een matig stedelijk karakter, is het onzes inziens niet terecht dat u voor deze locatie de sterk stedelijke norm aanhoudt. Er kan wanneer een parkeerprobleem ontstaat alleen worden uitgeweken naar Heemstede. Indien de gebruikte norm “matig stedelijk” (er is wel sprake van een schil/overloopgebied) wordt toegepast, ontstaat een tekort. Deze parkeerplaatsen kunnen niet worden opgevangen in het Spoorwegkwartier omdat hier in de avonduren net genoeg parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dat betekent dat bewoners van het Spoorwegkwartier parkeeroverlast gaan ondervinden, omdat u als gemeente geen redelijke parkeernorm aanhoudt. In alle redelijkheid kan naar onze mening niet worden volgehouden dat deze locatie ingeklemd tussen het spoor, de Westelijke Randweg en de Leidsevaart als “sterk stedelijk” kan worden aangemerkt. Wij verzoeken uw college bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen uit te gaan van de norm “matig stedelijk”. Wanneer het aantal parkeerplaatsen niet aangepast en dit daadwerkelijk tot overlast leidt in het Spoorzichtkwartier, dan zal de enige oplossing liggen in een maatregel op Heemsteeds grondgebied. Dit kan toch niet de bedoeling zijn.	Sinds september 2008 hanteert de gemeente Haarlem de vergunningseisen zoals die zijn vastgesteld voor nieuwbouw projecten. In dit geval valt de locatie van de AWWN net buiten de schil en is er de aanname gedaan dat alle woningen in het segment duur vallen. Dit heeft geresulteerd in de hoogste norm die we in Haarlem kennen, 1,7 parkeerplaats per woning. Maatregelen werken naar 2 kanten, overloop parkeren vanuit Heemstede kan natuurlijk ook plaatsvinden op de openbare plekken bij de AWWN locatie, net zoals omgekeerd, wanneer er bij de onderlinge gemeenten geen aanvullende maatregelen worden genomen. Waarschijnlijk is er nu al sprake van parkeren uit de buurt op de openbaar toegankelijke plekken van de AWWN in de huidige situatie. De aanvaardbaarheid van de gehanteerde norm wordt door het rapport van Goudappel Coffeng (HBP007/Anf/0017) ondersteund.
5.	De toename van het verkeer in een etmaal gaat van 320 naar 616 voertuigen. Volgens het rapport is dit een toename van 8.1%. Dit lijkt ons niet juist. De toename van het verkeer heeft geen invloed op de afwikkeling van het verkeer in de wijk. Wel heeft het invloed op de afwikkeling van het verkeer vanuit de wijk op de Leidsevaart(weg). Wij vernemen nu al berichten uit de wijk dat er problemen zijn om de wijk te verlaten in de ochtendspits. Niet onderzocht is wat er gebeurt wanneer het verkeersaanbod verdubbelt. Wij verzoeken uw college dan ook dit aspect te onderzoeken en de conclusie van dit onderzoek bij uw besluitvorming te betrekken.	Het bureau Goudappel Coffeng heeft nader onderzoek (HBP007/Anf/0017) gedaan naar de verkeersafwikkeling. Uit het rapport blijkt dat de planbijdrage minimaal is. Het treffen van verkeerskundige maatregelen worden niet nodig geacht.

7.	Overige zienswijzen	Antwoord
1.	Toen wij in 2002 onze woning aan de Leidsevaartweg nr 163 betrokken, hadden wij geen burens aan de noordzijde. Deze vrije ligging was een van de voornaamste redenen om tot aankoop over te gaan. We woonden als het ware in het bos. Aan de noordzijde en westzijde bomen en geen burens. Dit gaat, als de plannen doorgang vinden, drastisch veranderen. Monumentale bomen zullen worden gekapt en het hele karakter van onze directe woonomgeving verandert ten slechte. We kunnen dan tegen een 3 meter hoge schutting aankijken in plaats van tegen een bos. En er komen 63 huishoudens naast ons. Dit zal leiden tot een gigantische toename van geluid (nu kantoor, dus stil na 17.00 uur en in het weekend) en extra verkeer en aantasting van onze privacy.	Voor zover de zienswijze betrekking heeft op geluid, verkeer en privacy wordt verwezen naar de hierboven gegeven antwoorden voor zover die daar betrekking op hebben. Voor de bomen waar een kapvergunning voor is verleend is een herplantplicht opgelegd. Een aantal van de te herplanten bomen wordt geplant op het achterpad tussen de nieuwbouw en de bestaande woningen. Het overige wordt voor kennisgeving aangenomen.
2.	De schutting die onze tuin aan de noordzijde begrenst is een schutting bedoeld als erfafscheiding en niet als een afscheiding met de openbare weg.	Niet valt in te zien waarom de bestemming aan de andere zijde van de erfafscheiding niet zou mogen wijzigen. In casu wordt het achterpad geen openbare weg.
3.	Er wordt in het Structuurplan Haarlem 2020 van een parkachtige setting voor deze locatie. Hiervan is in het geheel geen sprake aangezien het deel onbebouwd aan de oostzijde kleiner wordt terwijl in het gehele plangebied er ook een aantal bomen gerooid moet worden. Dit heeft tot gevolg dat de uitstraling van de kruising Randweg/Leidsevaart aanzienlijk minder groen zal zijn. Van een parkachtige uitstraling is dan ook in het geheel geen sprake.	Het gebied waaraan in de zienswijze gerefereerd wordt, het knooppunt station Heemstede-Aerdenhout betreft een grotere gebied dan de locatie AWWN. Er wordt voor het gehele gebied mede gesproken van intensivering met ruimte voor 200 woningen en 10.000m ² kantoren. De hoeveelheid groen in het projectgebied neemt niet af en bij de kapvergunning is voor elke boom een herplantplicht opgelegd.
4	In het Structuurplan Haarlem 2020 wordt gesteld “Het transformeren van deze gebieden tot nieuwe aantrekkelijke stadsdelen of structuren heeft een positieve invloed op aangrenzende buurten.” Zoals hieronder wordt toegelicht, hebben de grootschalige plannen geen positieve, maar een negatieve invloed op mijn buurt.	De verwijzing in de zienswijze heeft betrekking op de zogenaamde “verandergebieden en knooppunten”, omschreven in de samenvatting van het Structuurplan Haarlem 2020. Naast het geciteerde wordt over deze gebieden onder meer gesteld dat: • “Het knooppunt bij station Heemstede (bocht Westelijke Randweg) diverse mogelijkheden voor verbetering en intensiever gebruik van de ruimte kent.” • “Het beeld van de stad, ook in regionaal opzicht, wordt versterkt.” Beide stellingen uit het Structuurplan ondersteunen een intensivering van het

		ruimtegebruik ter plaatse van de AWWN locatie. De uiterlijke verschijning van de nieuwbouw kent een hoogwaardigere kwaliteit dan die van de huidige bebouwing. De nieuwe functie wonen kent een betere aansluiting bij de achterliggende wijk dan de huidige functie.
5.	Na sloop van het huidige AWWN gebouw zal het geluid van de Randweg en kruising Randweg/Leidsevaart de huidige woonwijk overspoelen. Dit zal tot gevolg hebben dat de geluidsnormen voor de tuinen en woningen ten zuiden van het plangebied, zoals blijkt uit de ter visie gelegde geluidsmetingen, ver zal worden overschreden. Wij verzoeken u derhalve hier rekening mee te houden en zodanige voorzieningen te treffen om de geluidsoverlast voor de huidige bewoners van de wijk zoveel mogelijk te beperken.	Het betreft een tijdelijke situatie waarin de Wet geluidhinder niet voorziet. Uit de gedane metingen voor de nieuwbouw blijkt dat nergens de maximale grenswaarden worden overschreden. De bestaande woningen liggen verder van de geluidsbronnen af. Met redelijkheid kan gesteld worden dat daarom de geluidswaarden voor desbetreffende woningen nog lager zullen zijn dan die van de nieuw te bouwen woningen. De gemeente acht mede gezien de tijdelijkheid, dat hier geen sprake is van een onaanvaardbare situatie. Dit staat nog los van de vraag of de gemeente dan wel de ontwikkelaar gehouden is om dergelijke maatregelen te treffen.



