

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille E. Cassee
Auteur Dhr. V.F. van Braam van Vloten
Telefoon 5113558
E-mail: vvanbraamvanvloten@haarlem.nl
STZ/RB Reg.nr 2012/319061
Te kopiëren:
B & W-vergadering van 11 september 2012

Onderwerp

Ontwerp Structuurvisie Schalkstad 2025

DOEL: Besluiten

Het vaststellen van de structuurvisie is ingevolge artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) een bevoegdheid van de raad. Het college is op grond van artikel 160, lid 1, onder b, van de Gemeentewet belast met de voorbereiding van beslissingen van de raad.

Op de procedure voor het opstellen van een structuurvisie is de gemeentelijke Inspraakverordening van toepassing. Het ter inzage leggen van de ontwerpstructuurvisie en het vrijgeven daarvan voor het indienen van inspraakreacties is onderdeel van de voorbereiding.

De structuurvisie betreft een bestuursrechtelijke verankering van het door de raad vastgestelde Stedenbouwkundig definitief ontwerp (SDO+). In de structuurvisie worden ten aanzien van het programma voor de ontwikkeling van Schalkstad geen wijzigingen aangebracht. Het ontwerp wordt op grond van artikel 4, lid 1 van het Protocol actieve informatieplicht ter kennisname toegezonden aan de commissie Ontwikkeling.

B&W

1. Het college stemt in met de ontwerp structuurvisie Schalkstad 2025;
2. Het college besluit dat geen Milieu Effect Rapport als bedoeld in artikel 2, lid 5 van het Besluit mer hoeft te worden opgesteld.
3. Na besluitvorming wordt het plan vrijgegeven voor inspraak
4. Het besluit wordt ter kennisname aan de commissie ontwikkeling gezonden.
5. Het besluit heeft geen financiële consequenties.

Collegebesluit

Onderwerp: Ontwerp Structuurvisie Schalkstad 2025

Reg. Nummer: 2012/319061

1. Inleiding

Op 21 april 2011 heeft de raad voor het project Schalkstad het Stedenbouwkundig Definitief Ontwerp (SDO+) vastgesteld. Op basis van het SDO+ is besloten een structuurvisie op te stellen. De structuurvisie is bedoeld als juridisch kader stellend document aan de hand waarvan de voor het gebied noodzakelijke bestemmingsplannen worden opgesteld. Ook biedt de structuurvisie mogelijkheden tot het toepassen van de Grondexploitatiewet.

Begrenzing Structuurvisie

Het plangebied voor de structuurvisie bestaat uit het bestaande winkelcentrum en haar directe omgeving. De grenzen worden gevormd door de Europaweg aan de westzijde, de Aziëweg aan de noordzijde en de Briandlaan aan de oostzijde. De zuidzijde van het plangebied is begrensd door het Roosje Vospad en het gebouw van de huidige bibliotheek aan het Fie Carelsenplein. De bibliotheek, De Europaweg, Aziëweg en Briandlaan zijn onderdeel van het plan.

2. Besluitpunten college

1. Het college stemt in met de ontwerp structuurvisie Schalkstad 2025;
2. Het college besluit dat geen Milieu Effect Rapport als bedoeld in artikel 2, lid 5 van het Besluit mer hoeft te worden opgesteld.
3. Na besluitvorming wordt het plan vrijgegeven voor inspraak
4. Het besluit wordt ter kennisname aan de commissie ontwikkeling gezonden.
5. Het besluit heeft geen financiële consequenties.

3. Beoogd resultaat

Met de structuurvisie Schalkstad 2025 worden de kaders vastgelegd, waarop de op te stellen bestemmingsplannen worden gebaseerd.

Daarbij wordt de mogelijkheid van kostenverhaal van buitenplanse kosten verankerd in de structuurvisie en wordt door het opnemen van een fasering van de planonderdelen flexibiliteit mogelijk gemaakt.

4. Argumenten

De structuurvisie zorgt voor een integrale benadering door koppeling van het SDO+ met andere relevante beleidsvelden.

In de ontwerp structuurvisie Schalkstad spelen zowel ruimtelijke, functionele, economische als sociaal-maatschappelijke factoren een rol. Deze factoren zijn geïntegreerd in één integrale visie, waarbij de meest recente beleidsdocumenten zijn meegenomen, waaronder:

- Woonvisie Haarlem 2012-2016
- Haarlem Maatschappelijk op de Kaart
- Nota ruimtelijke kwaliteit
- Structuurvisie openbare ruimte (ontwerp)
- Concept Structuurvisie Detailhandel Zuid-Kennemerland 2012-2022

Het verhaal van buitenplanse kosten wordt mogelijk gemaakt

De structuurvisie is voor het verhalen van exploitatiekosten voor algemene voorzieningen buiten het plangebied (zogenoemde buitenplanse kosten) van belang. Bovenplanse kosten kunnen alleen worden verhaald op de initiatiefnemer als hiervoor een fonds is ingesteld en een verantwoording is opgenomen in de structuurvisie.

De gemeente is met het kostenverhaal in staat om de ontwikkelingen te sturen. Belangrijk hierbij is dat het stelsel rechtszekerheid biedt en 'free-riders' niet meer de kans geeft het kostenverhaal te ontwijken.

Om de risico's te beperken wordt in de structuurvisie een fasering aangebracht

De structuurvisie biedt de mogelijkheid om een fasering in tijd aan te geven voor de totale ontwikkeling. Deze fasering heeft op twee manieren invloed op de risico's rond het project:

1. Door het opnemen van een fasering in de ontwikkeling wordt de samenhang tussen rendabele en onrendabele onderdelen verankerd.
Op deze wijze wordt voorkomen dat ontwikkelaars zich kunnen beroepen op de structuurvisie om alleen de meest financieel aantrekkelijke onderdelen te realiseren.
2. Door het opnemen van een fasering van de planonderdelen wordt flexibiliteit in de snelheid van de ontwikkelingen mogelijk gemaakt, waarmee de haalbaarheid van het totale project wordt vergroot. Het programma kan binnen de fasering van de structuurvisie worden aangepast om inhoudelijk beter aan te sluiten op de markt op dat moment, zonder de verankering tussen rendabel en onrendabel uit het oog te verliezen.

Voor het project Schalkstad hoeft geen volledige Milieu Effect Rapportage te worden uitgevoerd.

Door adviesbureau DHV is een aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld (zie bijlage). Op basis van de in deze aanmeldingsnotitie beschreven kenmerken van het project, plaats van het project en kenmerken van de potentiële effecten bestaat er geen aanleiding om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen.

De procedure voor structuurvisies is vormvrij. Er wordt voor gekozen om de inspraakprocedure toe te passen, op basis van de inspraakverordening

De Wet ruimtelijke ordening heeft de procedure omtrent de structuurvisie vormvrij gelaten. De gemeente heeft daarmee de mogelijkheid om te bepalen of en in welke mate inspraak op de visie wordt geboden.

De ontwikkelingen en het SDO+ zijn regelmatig besproken met de klankbordgroep Schalkstad. Omdat de structuurvisie direct aansluit op het SDO+ en er geen wijzigingen in het programma worden opgenomen, is het voldoende om op basis van de inspraakverordening de ontwerp structuurvisie ter inzage te leggen. Omdat na vaststelling van het SDO+ enige tijd beperkt is gecommuniceerd wordt wel een informatieavond georganiseerd, waarbij de belanghebbenden en bewoners van de omliggende wijken de mogelijkheid hebben om toelichting op de plannen te krijgen.

Vertraging in de besluitvorming heeft consequenties voor ontwikkelingen in het plangebied.

Naast de structuurvisie is een bestemmingsplantraject gestart, om de eerste fase mogelijk te maken. Voor het overige gebied van Schalkstad wordt een consoliderend plan gemaakt.

De planning van de structuurvisie en het bestemmingsplan zijn direct aan elkaar gekoppeld.

De raad dient voor 1 juli 2013 het bestemmingsplan vastgesteld te hebben. Op grond van art 3.13 Wro vervalt de bevoegdheid tot het heffen van leges indien het nieuwe bestemmingsplan niet tijdig wordt vastgesteld.

Consequentie voor de structuurvisie is dat het ontwerp direct na het collegebesluit ter inzage moet worden gelegd, om te voorkomen dat de planning voor het bestemmingsplan vertraagt. Om die reden wordt de ontwerp structuurvisie ter kennisname aan de commissie Ontwikkeling gezonden en wordt het ontwerp direct na besluitvorming in het college gepubliceerd.

5. Kanttekeningen

In de voorbereiding op de ontwerpfase is het onderdeel van het kostenverhaal nog niet in voldoende mate uitgewerkt.

Omdat dit één van de belangrijkste onderdelen van de structuurvisie is, is ervoor gekozen dit onderdeel niet in het ontwerp mee te nemen, aangezien een onvolledige onderbouwing van het kostenverhaal zou kunnen leiden tot misverstanden in een later stadium.

Het niet opnemen van het kostenverhaal vormt geen belemmering voor de inspraakprocedure en kan in de procedure tot vaststelling door de raad tussentijds worden aangevuld.

6. Uitvoering

- De ontwerp structuurvisie wordt door het college vrijgegeven voor de inspraak;
- De ontwerp structuurvisie wordt gelijktijdig ter kennisname toegezonden aan de commissie Ontwikkeling;
- Communicatie:
 - Er wordt voorafgaand aan de terinzagelegging een kennisgeving geplaatst in de stadskrant en de Staatscourant;
 - Aan betrokkenen (klankbordgroep, wijkraden etc.) wordt een elektronische kennisgeving toegezonden;
 - Het ontwerpbestemmingsplan wordt op de gemeentelijke website beschikbaar gesteld;
 - Tijdens de inspraakperiode wordt een informatieavond georganiseerd. Deze avond is bedoeld om belangstellenden de gelegenheid te bieden vragen te stellen over de ontwerp structuurvisie.
- Na verwerking van de ingediende inspraakreacties en ambtelijke aanvulling op het onderdeel kostenverhaal besluit de raad over de vaststelling van de structuurvisie.

7. Bijlagen

- a. Ontwerp structuurvisie Schalkstad 2025;
- b. Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling dossiernr. BA6918-100-100 (concept)

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

Gemeente Haarlem • Stadszaken • Ruimtelijk Beleid

Ontwerp Structuurvisie Schalkstad 2025

Haarlem, september 2012



Colofon

Aan deze structuurvisie hebben meegewerkt:

... ambtelijk opdrachtgever

... gebiedsmanagement

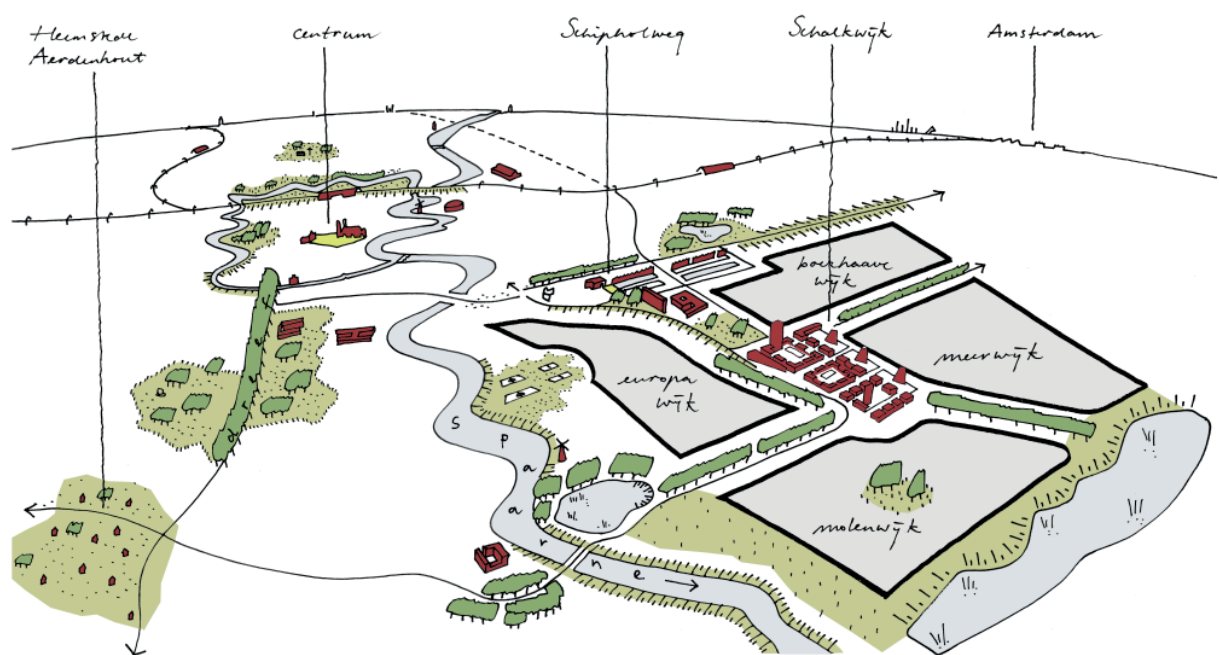
Joost van den Tillaart (Stedebouw)

Victor van Braam van Vloten (Planologie)

Afbeeldingen pagina: 4 en 22 afkomstig van Jo Coenen & Co Architecten

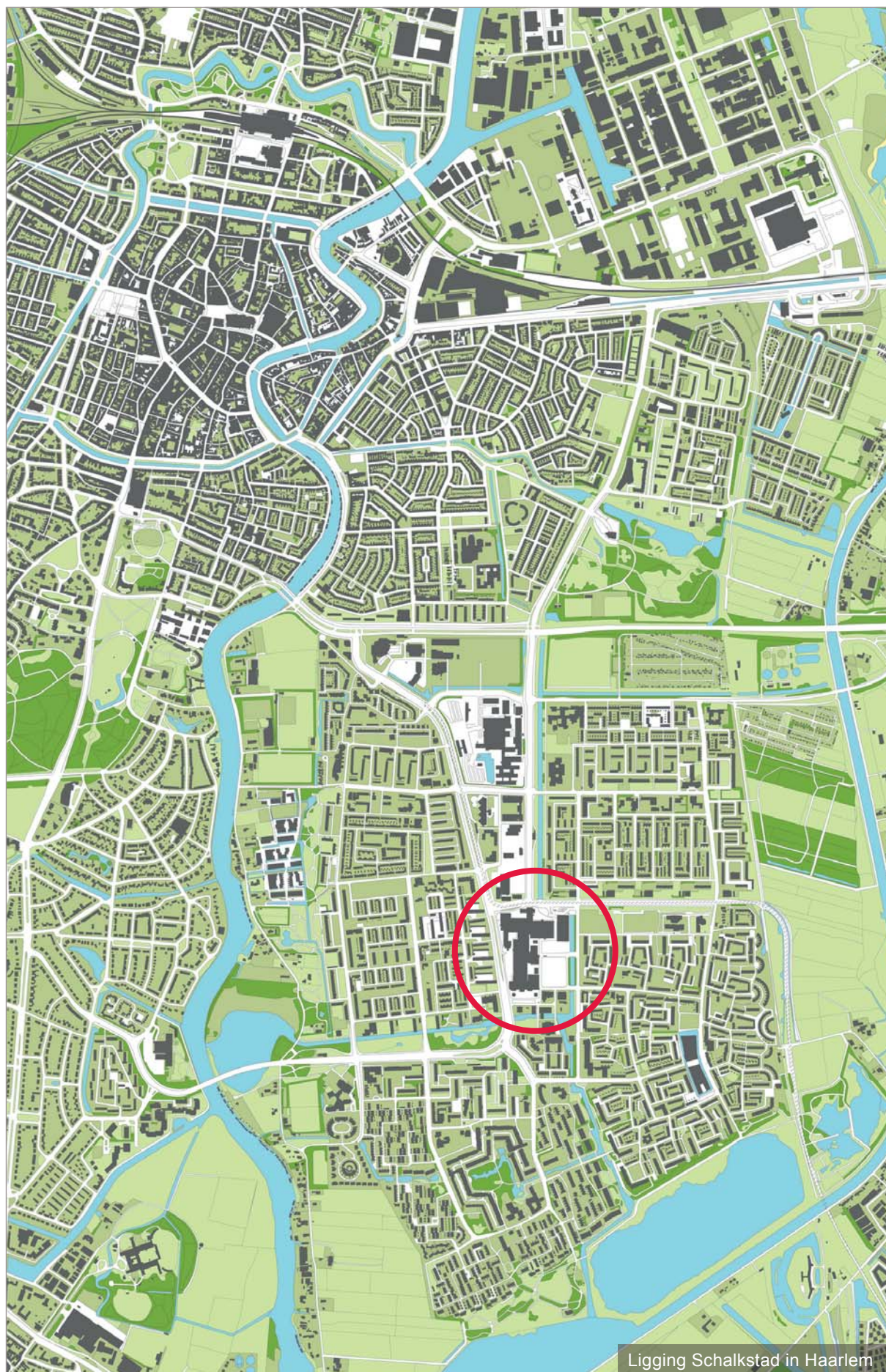
Inhoudsopgave

Voorwoord	5
1. Inleiding	7
1.1 Doel van de structuurvisie	7
1.2 Aanleiding	8
1.3 Ambitie	9
1.4 Leeswijzer	9
2. Analyse	11
2.1 Beleid	11
2.2 Demografie	14
2.3 Ruimtelijke analyse	17
2.4 Functionele analyse	19
3. Ruimtelijke visie	21
3.1 Stedebouwkundige opzet	21
3.2 Bereikbaarheid	23
4. Programma	26
4.1 Winkelen	27
4.2 Wonen	29
4.3. Leisure en vrije tijd	31
4.4 Sociaal-maatschappelijke en -culturele voorzieningen	31
4.5 Zorg en welzijn	32
5. Vormvrije m.e.r.-beoordeling	33
5.1 Plangebied en studiegebied	33
5.2 Mogelijke milieueffecten	33
5.3 Conclusie toetsing milieubeoordeling	36
6. Uitvoerbaarheid	39
6.1 Uitvoeringsprogramma	39
6.2 Juridische consequenties	39
Bijlage 1 voorafgaande producten	41



Voorwoord

PM



Ligging Schalkstad in Haarlem

1. Inleiding

1.1 Doel van de structuurvisie

In deze Structuurvisie Schalkstad 2025 is gezocht naar de balans tussen het vastleggen van de ruimtelijke en functionele hoofdlijnen en ruimte voor zich aandienende initiatieven. De Structuurvisie vormt daarmee de basis en de argumentatie voor het inzetten van een instrumentarium dat realisatie mogelijk maakt, waaronder, als een van de belangrijkste instrumenten, het opstellen van bestemmingsplannen.

In het vastgestelde Stedenbouwkundig Definitief Ontwerp (SDO+) is de ontwikkeling van het gebied al beschreven.

Dit document schetst de visie op de ontwikkeling van Schalkstad. Het vormt het beleidskader waarbinnen in de komende jaren de transformatie van het huidige winkelcentrum tot een hoogwaardig stedelijk gebied voor winkelen, wonen, werken, zorg en cultuur plaats kan vinden.

De structuurvisie Schalkstad 2025 schept voor de lange termijn een beleidskader, terwijl de marktomstandigheden op korte termijn beperkter zijn dan deze ambities. Daarom is uitdrukkelijk gekozen voor een gefaseerde aanpak. De fasering heeft tot doel om in de totale ontwikkeling van Schalkstad flexibiliteit in te bouwen. Mochten ontwikkelingen en inzichten op het gebied van winkelen, wonen, werken, zorgen en cultuur daartoe aanleiding geven, dan kan per fase een heroverweging plaatsvinden.

Indien in de betreffende fase duidelijk wordt dat een deelproject bij gebrek aan dekking door de gemeente of derden niet kan worden uitgevoerd wordt het effect op de stedenbouwkundige samenhang opnieuw besproken. Dat kan leiden tot bijstelling van de visie en/of het doorschuiven van een project naar een latere fase.

Concreet wordt in de structuurvisie het volgende vastgelegd:

De ruimtelijk functionele kaders

- Stedebouwkundige opzet
- Deelgebieden

De programmatische kaders

- Omvang van de ontwikkeling
- Deelaspecten winkelen, wonen, maatschappelijk, cultuur en leisure

Realisatiekader

- Uitvoeringsagenda
- Kaders van samenwerking
- Fasering in deelgebieden
- In te zetten instrumenten

1.2 Aanleiding

Ligging in Haarlem

Schalkstad maakt onderdeel uit van het stadsdeel Schalkwijk in het Zuidoosten van Haarlem. Het winkelcentrum ligt tussen de vier woonwijken Europawijk, Boerhavewijk, Meerwijk en Molenwijk in. Door de opbouw van het stadsdeel, de ligging van de grote verbindingswegen, de Europaweg, de Aziëweg en de Briandlaan tussen het winkelcentrum en de woonwijken is op dit moment geen sprake van een sterke stedelijke relatie tussen de gebieden. De opbouw van het winkelcentrum met de aan de buitenkant gelegen expeditiehoven voor de bevoorrading van de winkels en het grote parkeerterrein op het Californiëplein draagt hieraan bij.

Typisch naoorlogs winkelcentrum

Schalkwijk is gebouwd in de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw, met als belangrijkste drijfveer de woningnood die sinds de tweede wereldoorlog een gigantische omvang had bereikt. Om hier een oplossing voor te kunnen bieden en om een alternatief te bieden voor de overvolle, onhygiënische situaties in de binnenstad van Haarlem ontstond het ambitieuze plan om in relatief korte tijd de wijk Schalkwijk te bouwen.

Het was de bedoeling om volledig nieuwe, zelfstandige wijken naast de oude stad te bouwen. Het belang van de volkshuisvesting stond centraal en vanuit een zeer rationele benadering werden de wijken vormgegeven. De toen geldende opvatting dat de ongebreidelde menging van functies de bestaande binnenstad onleefbaar had gemaakt, uitte zich in de wens om in het nieuwe stadsdeel tot een scheiding van functies te komen. Wonen, werken, recreëren en verkeer dienden hun eigen plaats te krijgen. Deze benadering ging zover, dat de vormgeving niet als een expliciet onderdeel van de opgave werd opgevat, maar als een resultaat van de werkwijze. De vorm was ondergeschikt aan de functie.

Herontwikkeling van Schalkstad

De eerste plannen voor de herontwikkeling van het winkelcentrum zijn ontstaan in 1993, nadat een lobby van de inwoners van Schalkwijk meer aandacht vroeg voor hun stadsdeel. Terwijl volgens de meeste bewoners het nog goed wonen was in het stadsdeel, waren in sommige wooncomplexen al tekenen van achteruitgang te zien. Ook sprak men de zorg uit over de verslechterde winkelvoorzieningen en de verminderende sociale samenhang.

In antwoord hierop werd het uitvoeringsplan “Schalkwijk 2000+” ontwikkeld, waarin voor het eerst werd gesproken van de opwaardering van het winkelcentrum tot stadsdeelhart door het toevoegen van andere functies naast detailhandel. De opwaardering had tot doel een verbetering op economisch, sociaal en ruimtelijk gebied. Terwijl de invulling van de plannen sinds die tijd ingrijpend zijn veranderd, is het doel onveranderd gebleven.

Er is in de jaren 90 van de vorige eeuw flink geïnvesteerd in aanpassingen van het winkelcentrum om het comfort te verbeteren. Op dit moment functioneert het centrum nog naar behoren, maar het centrum is sterk naar binnen gericht, heeft een rommelige uitstraling aan de buitenzijde en is omgeven door expeditiehoven en ongezellige grote parkeerterreinen aan de buitenzijde.

Door de monofunctionaliteit en door de brede passages is het efficiënt en praktisch winkelen, maar ontbreekt het aan sfeer. 's Avonds na sluitingstijd is het winkelcentrum stil en verlaten.

Daarbij is uit onderzoek naar het huidige winkelbestand gebleken dat het winkelaanbod niet

volledig is. Zowel op het gebied van dagelijkse boodschappen, recreatief winkelen en laag frequente aankopen is ruimte voor aanvulling.

1.3 Ambitie

De gemeente Haarlem heeft bij de doorontwikkeling van het winkelcentrum Schalkwijk voor ogen dat het 'winkelcentrum' een transformatie krijgt naar 'stadsdeelcentrum'. De naam wordt dan ook 'Schalkstad, het kloppend hart van Schalkwijk'. Bij een vitaal stadsdeelcentrum past een combinatie van ontmoeten, uitgaan, winkelen, wonen en werken. Om dit te bereiken zal de differentiatie van het gebied groter moeten zijn dan nu het geval is.

Het stadsdeelhart Schalkstad is van groot belang voor Schalkwijk, omdat het een sleutelrol vervult in de ontwikkeling van de wijk, en als stadsdeelcentrum de vier deelwijken verbindt met winkel-, culturele- en maatschappelijke voorzieningen en wonen. De ontwikkeling van het stadsdeelhart heeft een positieve invloed op het imago van alle andere projecten in Schalkwijk.

Schalkwijk krijgt een eigen hart met een bijzonder plein waaraan horeca en publieke functies liggen, waardoor zowel overdag als 's avonds sprake is van een "huiskamer" voor de wijk. Het toevoegen van maatschappelijke en commerciële cultuur/leisure functies is hierbij essentieel: zorgloket, sport, politie, bioscoop, muziekschool, fitness, creativiteit-activiteiten, Het stadsdeelcentrum biedt 18 uur levendigheid waar alle groepen bewoners van Schalkwijk zich thuis voelen.

Waar het winkelcentrum traditioneel sterk is op het gebied van boodschappen moet het winkelaanbod worden verbreed met een aanbod wat beter aansluit op de verschillende bezoekmotieven van het winkelend publiek. Schalkstad biedt straks een compleet winkelaanbod voor de dagelijkse boodschappen, laagfrequente aankopen en recreatief winkelen. De aanwezige en geplande horeca en de meer recreatieve functies sluiten hier naadloos op aan. Hiermee ontstaat een comfortabele omgeving met een eigen sfeer, die een goed alternatief biedt voor de binnenstad, zonder daarmee in concurrentie te komen. Het centrum moet zich ontwikkelen tot een ontmoetingsplaats, niet alleen ingegeven door het assortiment aan winkels, maar ook de ruimtelijke inrichting en de activiteiten die er plaats vinden.

1.4 Leeswijzer

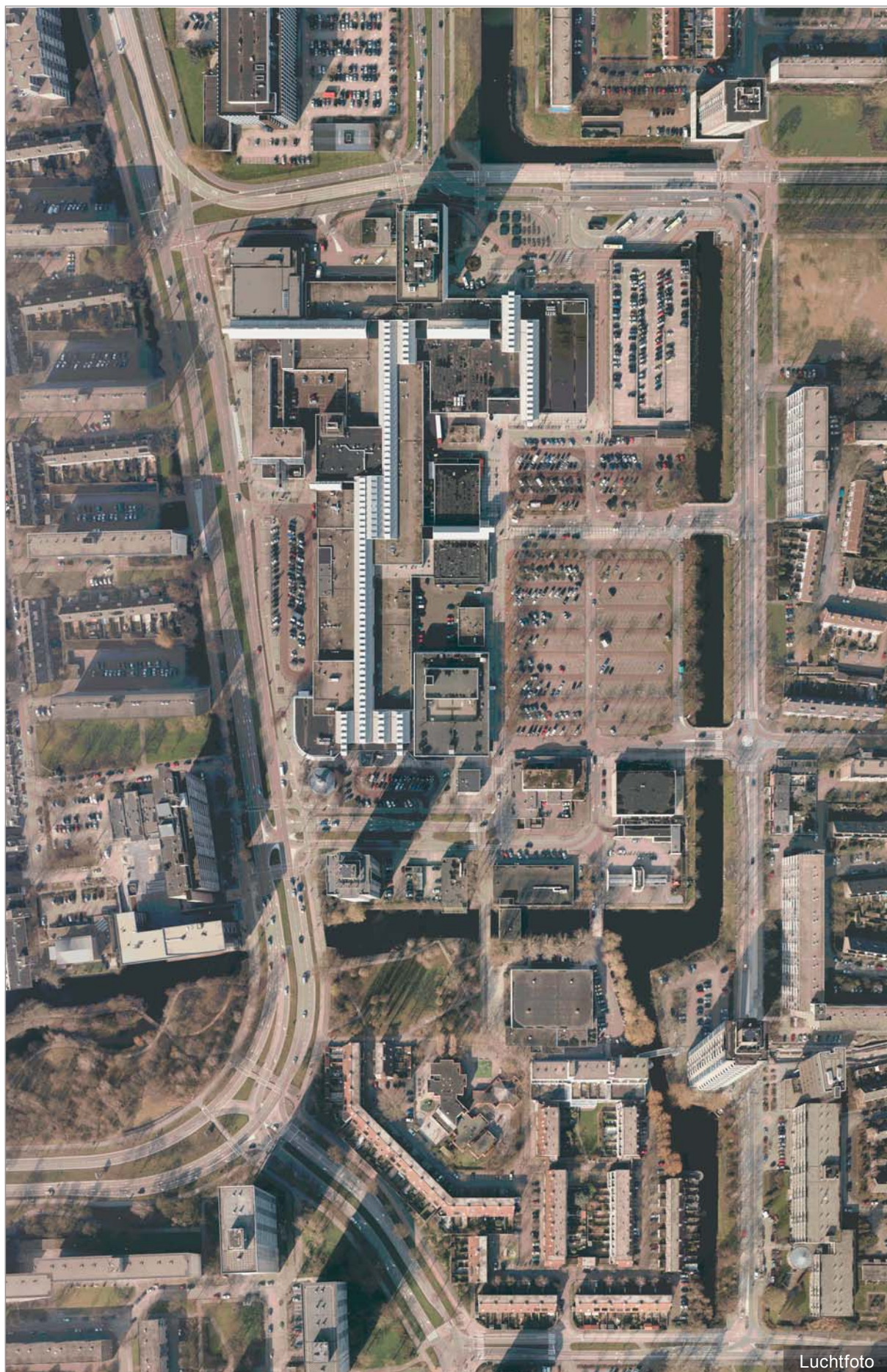
In deze structuurvisie wordt in hoofdstuk 2 aan de hand van bestaand beleid en uitgevoerde onderzoeken geanalyseerd welke kansen er liggen op ruimtelijk en functioneel gebied voor de herontwikkeling van het winkelcentrum.

Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in op de stedenbouwkundige opzet van het gebied en de bereikbaarheid van het gebied.

Hoofdstuk 4 beschrijft welk programma wordt ontwikkeld op het gebied van winkels, wonen, leisure en sociaal maatschappelijke en culturele voorzieningen.

In hoofdstuk 5 worden de milieueffecten van de geplande ontwikkelingen in beeld gebracht aan de hand van de uitgevoerde vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Hoofdstuk 6 ten slotte geeft de uitvoeringsparagraaf in het kader van de Wet ruimtelijke ordening.



Luchtfoto

2. Analyse

In 2004 is, door BRO, onderzoek gedaan naar de functionele en ruimtelijke relatie van het winkelcentrum Schalkstad met de omliggende wijken. Aan de hand van de toen aanwezige onderzoeken, het toen geldende beleid en een consultatieronde onder bewoners zijn de kansen voor de herontwikkeling van het winkelcentrum in beeld gebracht.

Het onderzoek dient nog steeds als basis voor de ontwikkeling van Schalkstad, maar is op onderdelen verouderd. Op basis van het huidige beleid en de nieuwe inzichten die gelden voor het gebied wordt een beeld geschetst van de huidige stand van zaken.

2.1 Beleid

Hieronder zijn samenvattingen opgenomen van vigerend beleid dat van invloed is op de structuurvisie Schalkstad.

Structuurplan Haarlem 2020

De gemeenteraad van Haarlem heeft op 20 april 2005 het Structuurplan Haarlem 2020 vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen de ruimtelijke ontwikkeling van de stad voor de komende 15 jaar. In de toekomst wil Haarlem de bestaande aantrekkelijkheid behouden en verder uitbouwen. Haarlem wil voor zijn inwoners een levendige en veilige stad zijn met veel aandacht voor een leefbare woonomgeving en voldoende voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Voor bedrijven moet Haarlem nog interessanter worden als vestigingsplaats, waarbij de ligging in de regio en de bereikbaarheid een cruciale rol spelen.

Het structuurplan geeft het ruimtelijk ontwikkelingsbeeld voor heel Haarlem, maar legt een accent op locaties die echt kunnen veranderen en intensiveren.

Die locaties worden verandergebieden en knooppunten genoemd. Schalkstad is als knooppunt aangewezen en is als 1 van de 8 locaties in Haarlem gereserveerd voor grootschalige detailhandelsvestigingen.

Ten tijde van het opstellen van het structuurplan was de herontwikkeling van het winkelcentrum al op gang gekomen. Het plan onderschrijft dan ook de metamorfose van wat thans een winkelcentrum is tot het stadsdeelhart van Schalkwijk. Een multifunctioneel centrum met een hoog voorzieningen niveau (winkels, horeca, amusement / bioscoop, sport, maatschappelijk-cultureel), meervoudig ruimtegebruik, dat goed verbonden is met de omliggende wijken.

Detailhandelsnota Haarlem Winkelstad

De winkeluitbreiding van het winkelcentrum Schalkwijk past binnen het gemeentelijke en regionale detailhandelsbeleid uit 2006, waarbij het uitgangspunt is zo veel mogelijk winkeluitbreidingen te concentreren binnen bestaande winkelclusters. Het winkelcentrum Schalkwijk wordt hierin expliciet als cluster genoemd. In het marktruimteonderzoek binnen de Metropoolregio Amsterdam voor 2010-2040 is voor de regio Zuid-Kennemerland een bandbreedte aangegeven waarbinnen voldoende ruimte is voor de winkeluitbreiding van Schalkwijk. In de nog vast te stellen regionale concept-detailhandel structuurvisie Zuid-Kennemerland is geconstateerd dat buiten de bestaande winkeluitbreidingsplannen met een vastgesteld bestemmingsplan in de regio de marktruimte beperkt is en vooral een vervangingsmarkt betreft, maar dat de winkelstructuur versterkt wordt door uitbreidingen van bestaande winkelcentra in winkelbranches waarvoor de lokale en regionale consument nog onvoldoende gefaciliteerd wordt. De winkeluitbreidingsplannen van Schalkwijk,

die gefaseerd worden opgepakt, worden per fase voorgelegd aan de regionale advies commissie (RAC) detailhandel voor de provincie NH-Zuid om tot een goede regionale afstemming te komen.

Structuurvisie openbare ruimte, Hoofdpijnennotitie juli 2012

De Hoofdpijnennotitie is de eerste fase document voor de Structuurvisie openbare ruimte. Deze notitie heeft tot doel om als leidraad voor de discussie over de toekomstige invulling van de openbare ruimte.

Belangrijke thema's worden benoemd, en worden getoetst aan drie ijkpunten:

- Bereikbaarheid
- Kwaliteit leefomgeving
- Economische groei

Het abstractie niveau van de hoofdpijnennotitie is hoog en er worden op de schaal van de gemeente verbanden tussen thema's gelegd. Een praktische vertaling voor Schalkstad is daarom moeilijk te maken, maar veel van de thema's die benoemd worden in de visie zijn ook in het stedenbouwkundig ontwerp van Schalkstad leidend geweest.

In feite zijn de genoemde ijkpunten ook als randvoorwaarden voor Schalkstad het toetsingskader. De ontwikkeling van Schalkstad past daarmee in het beeld wat in de Structuurvisie openbare ruimte wordt geschetst.

Nota Ruimtelijke Kwaliteit

In de nota Ruimtelijke Kwaliteit (2012) wordt een integrale stadsbrede visie gegeven op ruimtelijke kwaliteit die voor iedere nieuwe ruimtelijke ontwikkeling de basis vormt. Met de visie wil Haarlem kernachtig uitdragen waar haar kracht en haar ambitie ligt. De relatie tussen duurzaamheid, in de zin van toekomstbestendigheid en de kwaliteit van de leefomgeving, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk thema van de visie. Er zijn tien gouden regels geformuleerd die een prioriteit voor ruimtelijke ontwikkeling in Haarlem uitspreken.

Voor Schalkstad geldt een 'Transformatie regie': In gebieden met transformatie regie mogen ontwikkelingen van grotere projecten zich onderscheiden van hun stedenbouwkundige context. Voor zover aanwezig, wordt bij grootschalige transformatie uitgegaan van behoud van bestaande groen- en waterstructuren die een positieve bijdrage leveren aan de openbare ruimte. Hetzelfde geldt voor de aanwezige historische structuren en erfgoed. Bij transformatie is duurzaamheid (waterhuishouding, materiaalkeuze etc.) een nieuwe opgave. Ingrijpende transformatieplannen moeten vooral integraal worden uitgewerkt.

Het plangebied maakt deel uit van de gebiedstypering 'Divers': De ruimtelijke structuur in deze gebieden is ingrijpend gewijzigd of aan verandering onderhevig. De ontwikkelrichting voor deze gebieden en voor Schalkstad in het bijzonder is een transformatie van monofunctioneel naar en gemengd stedelijk gebied.

Haarlem Maatschappelijk op de Kaart

De in 2010 vastgestelde nota Haarlem Maatschappelijk op de Kaart geeft een beschrijving van de gewenste maatschappelijke voorzieningenstructuur in Haarlem tot 2020. De nota geeft diverse locaties aan waar kansen liggen om de sociaal-maatschappelijke voorzieningen naar een hoger

plan te tillen. Samenhang, multifunctionaliteit en clustering zijn daarbij uitgangspunten.

Behalve voor uitbreiding van oefenruimtes/ateliers, worden voor dit deel van Schalkwijk geen nieuwe maatschappelijke voorzieningen genoemd die in het plangebied plek zouden moeten krijgen. Voor Schalkwijk als geheel geldt wel dat een ombouw gaat plaatsvinden van de huidige intramurale zorginfrastructuur naar kleinschalig wijkgericht aanbod. In een straal van 250 m rond het winkelcentrum leent het plangebied zich wel voor de ontwikkeling tot woonzorgzone. Daarbinnen past een kleinschalig wijkgericht aanbod van beschermde woonsoorten.

Woonvisie Haarlem 2012-2016

Haarlem kiest in de Woonvisie Haarlem 2012-2020 (2012) voor behoud en versterking van de aantrekkelijkheid van Haarlem als kwalitatief goede woonstad. Wonen vormt een belangrijke factor bij de duurzame stedelijke ontwikkeling in Haarlem. Ruimtelijke kwaliteit geldt als uitgangspunt en aantasting van het groen in en om de stad is onwenselijk. In de Woonvisie zijn uiteenlopende maatregelen opgesomd die een bijdrage moeten leveren aan de doelstellingen. Daarbij wordt zorgvuldig omgegaan met behoud en versterking van historisch interessante woonwijken en beschermde stadsgezichten.

Haarlem is onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam. In dat verband zijn afspraken gemaakt over de regionale woningbouwopgave in het Regionaal Actie Programma (RAP). Hieraan draagt ook Haarlem bij.

De Woonvisie onderkent het spanningsveld tussen enerzijds de noodzaak tot enige verstedelijking van de stad, en anderzijds de wens de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte te optimaliseren.

Schalkstad biedt goede kansen voor een centrumstedelijk woonmilieu.

Door de combinatie van een goede bereikbaarheid, goede parkeervoorzieningen, directe nabijheid van winkels en allerlei voorzieningen, onderscheidt Schalkstad zich door kwaliteiten die schaars zijn in de regio en in Haarlem. Een toevoeging van moderne, kwalitatief goede woningen sluit hierop aan.

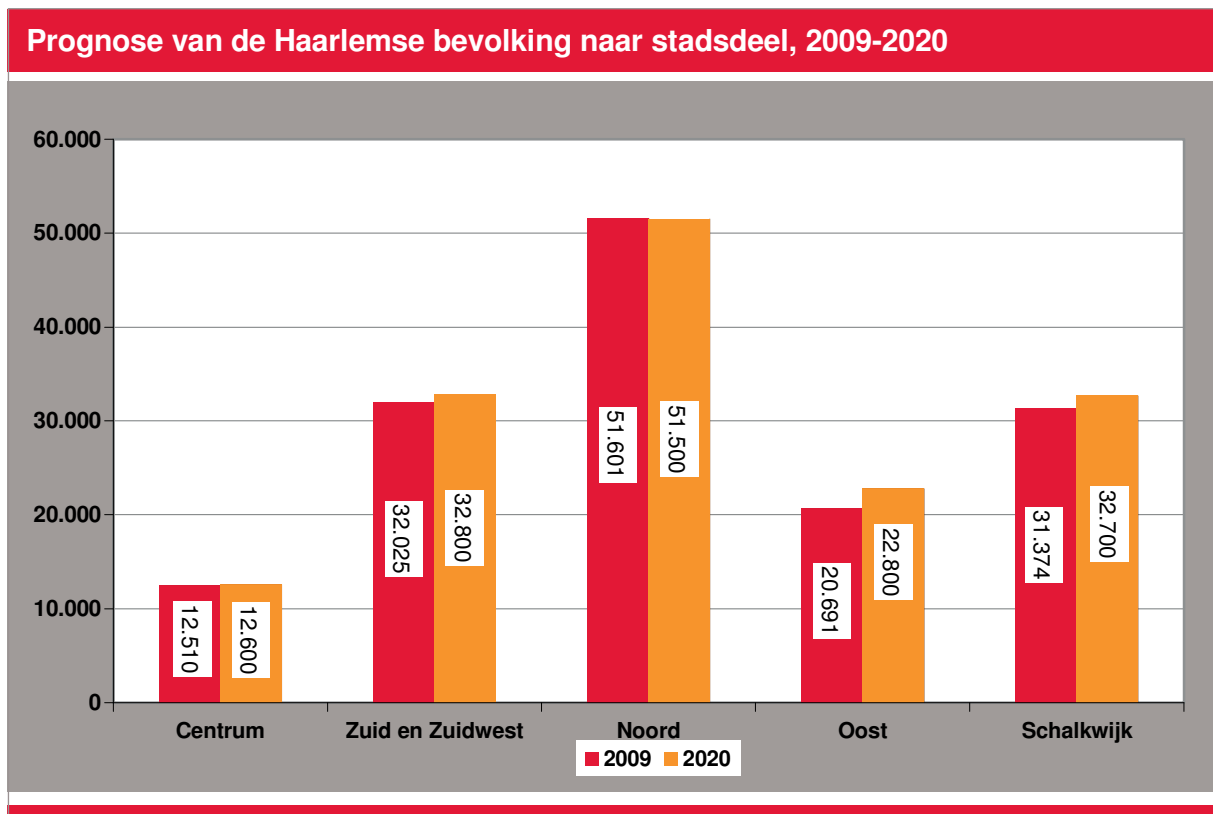


2.2 Demografie

Een van de belangrijkste instrumenten voor het beleid en de ontwikkeling van de gemeente Haarlem en specifiek voor Schalkstad kunnen we halen uit de te verwachten ontwikkelingen in de omvang en samenstelling van de bevolking. Door de afdeling Onderzoek en Statistiek van de gemeente worden met enige regelmaat prognoses aangeleverd van de Haarlemse bevolking. Voor deze structuurvisie wordt gebruik gemaakt van de meest recente prognose van juni 2010. Deze rapportage geeft een beeld van de ontwikkelingen tot 2020.

Als belangrijke factor van de bevolkingsontwikkeling is de woningvoorraadontwikkeling, naast de bezettingsgraad van de woningen in sterke mate bepalend. Omdat door de huidige recessie de gemeentelijke woningbouwplanning onzeker is wordt uitgegaan van een gematigde scenario. Dit scenario komt neer op een toevoeging aan de woningbouwvoorraad van gemiddeld 220 woningen per jaar in de periode 2010-2020. De voorziene omvang van de bevolkingsgroei bedraagt 2,7% over deze periode.

Per stadsdeel ziet de bevolkingsprognose onder het gematigde scenario er als volgt uit:



bron: Haarlem in 2020 - bevolkingsprognose en beleidsbeschouwing, juni 2010

De groei van de bevolking blijkt ruimtelijk vooral geconcentreerd te zijn in Haarlem Oost en Schalkwijk. Dit hangt samen met de woningbouwplanning. In absolute zin komen er, ook in het gematigde scenario, in Oost en in Schalkwijk naar verwachting de meeste woningen bij tot 2020.

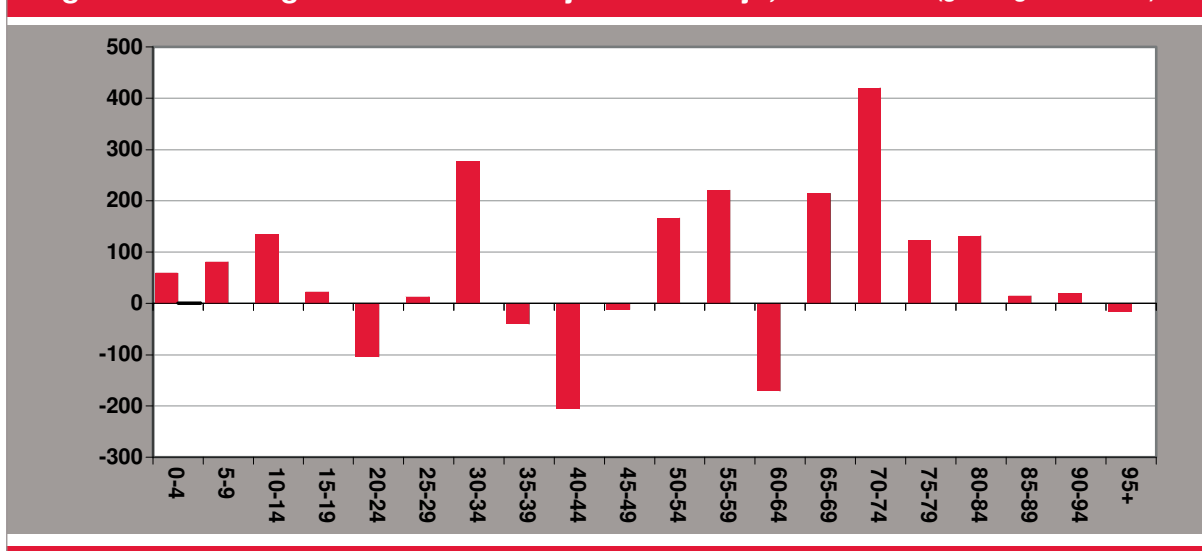
Stadsdeelprofiel

Schalkwijk herbergt 21% van de Haarlemse woningvoorraad. De woningvoorraad heeft een typerend profiel: weinig eengezinswoningen (34%) en dus meer flats (62%; overige woningtypen: 4%). Zowel de gemiddelde taxatiewaarde van de woningen als het gemiddelde inkomen van huishoudens is hier lager dan in Haarlem. Het profiel van de huishoudens naar het aandeel alleenstaanden volgt het gemiddelde van de stad. Inwoners zijn hier vaker 55 jaar en ouder dan in Haarlem en er zijn iets minder 35-44 jarigen dan gemiddeld. Schalkwijk heeft meer een woonfunctie: het aandeel dat dit stadsdeel heeft in de bedrijfsvestigingen en de arbeidsplaatsen is lager dan het aandeel van dit stadsdeel in de woningvoorraad.

Trends en effecten in Schalkwijk

Onderstaande grafiek geeft een beeld van de groei van de bevolking in Schalkwijk. Volgens de gematigde variant zal het aantal inwoners van dit stadsdeel naar verwachting met 1400 toenemen.

Prognose bevolking Haarlem Schalkwijk naar leeftijd, 2009-2020 (gematigde scenario)



bron: Haarlem in 2020 - bevolkingsprognose en beleidsbeschouwing, juni 2010

Een aantal ontwikkelingen die voor de ontwikkeling van Schalkstad van belang zijn:

- *De toenemende vergrijzing.*

De meest stabiele trend is de toenemende vergrijzing.

De vergrijzing kan een stimulans geven aan de ontwikkeling van de werkgelegenheid in relatie tot de zorgbehoefte (thuiszorg, ondersteuning van allerlei activiteiten van ouderen, verpleging, e.d.) De specifieke vraag van ouderen naar producten en voorzieningen die marktpartijen leveren zal toenemen. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan winkels voor gehoorapparaten en installatiebedrijven die trapliften en andere zorg ondersteunende voorzieningen kunnen plaatsen.

■ *Afname van oudere jongeren/personen van middelbare leeftijd 35 tot 44 jaar.*

Deze bevolkingsgroep staat op het hoogtepunt van de woon- en arbeidsmarktcarrière. Het zijn, ten opzichte van de groep tot 35 jaar, de meer daadkrachtigen in de samenleving. Zij geven impulsen aan bijvoorbeeld Schouwburgbezoek of de 'betere' winkels. Vanwege het krimpen van deze groep zal er dus minder vraag zijn naar dergelijke voorzieningen.

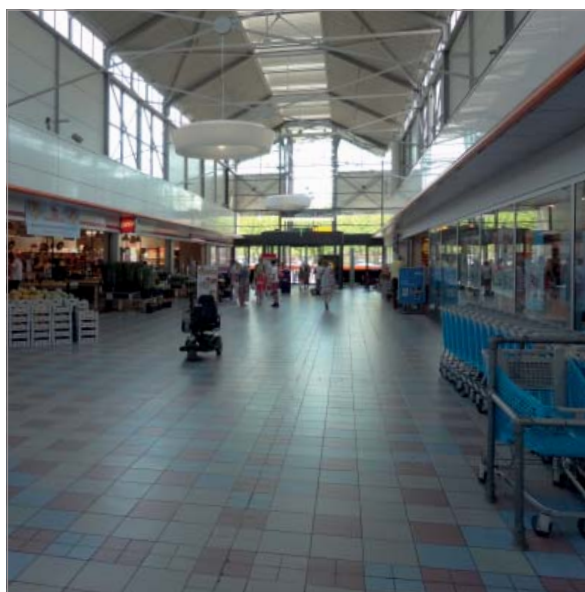
■ *Groei van het aantal zelfstandige jongeren 15 tot 34 jaar.*

Voorals de groep van 30-34 jaar komt in Schalkwijk naar voren. Vanuit de behoeften van de zelfstandige jongeren zal tot uitdrukking komen in het straatbeeld. (Meer jong en trendy, ook tot uitdrukking komend in de aard van de winkels) en het voorzieningengebruik (bijvoorbeeld cafés, restaurants, terrasjes).

Deels zal deze toename een uitwisseling zijn met de afname van de groep 35-44 jarigen. Maar dan wel een uitwisseling met minder economische potentie, aangezien jongeren over het algemeen minder te besteden hebben.

■ *Meer jongeren tot 14 jaar.*

De ontwikkeling van de jongste jeugd vormt de meest onzekere factor in de prognoses en hangt sterk samen met de hoeveelheid woningbouw in het stadsdeel. Omdat in Schalkwijk naast Haarlem-Oost één van de twee wijken is waar echt een bouwstroom op gang kan komen is hier ook in het gematigde scenario nog sprake van een groei van deze groep. Bij de planning van maatschappelijke voorzieningen voor de jongste jeugd en de basisscholen vormt Schalkwijk dan ook een stabiele factor. Het plannen van onderwijsvoorzieningen, creches, buitenschoolse opvang e.d. blijkt gevoelig te zijn voor het woningbouwprogramma. Deze onderlinge afhankelijkheid roept de behoefte op om de ontwikkelingen goed te monitoren. Het aansluiten van de voorzieningen op de ontwikkelingen vraagt om flexibiliteit.



2.3 Ruimtelijke analyse

Schalkstad bestaat in de huidige situatie uit een overdekt winkelcentrum met passages, de Mentonpassage, de Rivieradreef en de Nicepassage. Het winkelcentrum heeft nu ongeveer een oppervlakte van 28.000 m². Aan de buitenkant van het winkelcentrum zijn de expeditiehoven zichtbaar, die nodig zijn voor de winkels. De oostkant van het gebied wordt gevormd door een groot parkeerterrein, het Californiëplein, en een prefab-parkeergarage. Ten zuiden van het parkeerterrein liggen nog diverse winkels, een autowasplaats en een fitnesscentrum. Ten zuiden van de Europavaart liggen een sporthal (Spaarnahal), de wijkbibliotheek en een basisschool. Door de opzet van het winkelcentrum als passage is het sterk naar binnen gericht en wordt het ervaren als twee verschillende werelden; een buitenwereld en een binnenwereld. Deze twee verschillende werelden hebben elk hun eigen sterke en zwakke punten.

Buitenwereld

Sterk:	Zwak:
• Het winkelcentrum kent een goede bereikbaarheid met de auto. • Er is voldoende parkeergelegenheid. • Door het busstation aan de noordzijde waar zich ook een R-Net halte bevindt is het winkelcentrum goed bereikbaar voor (hoogwaardig) openbaar vervoer. • De bevoorrading van de winkels is gescheiden van het winkelend publiek waardoor beide geen hinder van elkaar ondervinden.	• Doordat het winkelcentrum is omgeven door een aantal grote wegen heeft het een geïsoleerde positie in zijn omgeving en is er een zeer beperkte relatie met de omliggende wijken. • Het winkelcentrum is door de opzet van de passage sterk naar binnen gekeerd. • Veel bebouwing aan de buitenkant van het winkelcentrum heeft dichte gevels wat zorgt voor een gesloten uitstraling. • Van buitenaf is er zicht op en in de expeditiehoven wat zorgt voor veel rommelige achterkanten. • Door uitbreidingen in de loop der jaren is een stelsel van aangeplakte gebouwen ontstaan. • Het winkelcentrum is omgeven door ongezellige grote parkeerterreinen. • De bereikbaarheid en doorkruisbaarheid voor langzaam verkeer kent een groot aantal knelpunten. • De entrees zijn onvoldoende herkenbaar. • Doordat het winkelcentrum sterk monofunctioneel is, is het 's avonds na sluitingstijd stil en verlaten.

Binnenwereld

Sterk	Zwak
• Het winkelcentrum wordt door de gebruikers ervaren als prettig om boodschappen te doen. • Het winkelcentrum functioneert an sich goed voor functioneel winkelen • De algehele uitstraling is schoon, heel en veilig	• Het winkelcentrum is sterk functioneel van karakter en mist de kwaliteit en sfeer om mensen voor langere tijd vast te houden. • Het winkelcentrum kent geen echte verblijfsplekken. De weinige bankjes in de passage zijn vooral gericht op het laten uitrusten van bezoekers in plaats van verpozen. • Het gebied mist een centrumgebied zoals een plein waar diverse activiteiten kunnen plaats vinden. • Het winkelcentrum is sterk monofunctioneel er is geen sprake van elkaar versterkende functies die het bezoek veraangename of kunnen verlengen. • Er ontbreekt een winkelcircuit waarin bezoekers een rondje kunnen lopen. • Ondanks de aanpassingen uit de jaren '90, oogt het winkelcentrum gedateerd.



2.4 Functionele analyse

In onderstaande tabel zijn de sterke en zwakke punten van het winkelcentrum weergegeven.

Sterk	Zwak
• Voldoende omvang winkelaanbod • Moderne maatvoering winkels • Nadruk op winkelen (>60% van het verkoopvloeroppervlak) • Verschillende (sub-)trekkers niet-dagelijkse artikelensector (V&D, HEMA, H&M, Blokker, e.d.) • Beperkte leegstand • Herkenbaarheid (>75% filiaal)	• Niet compleet artikelaanbod • Beperkte diversiteit niet-dagelijkse • Vooral beneden gemiddelde en gemiddelde marktsegmentatie • Beperkte diversiteit horeca • Beperkt aanbod 'centrumfuncties' (diensverlening, geen vermaak elementen, ambacht) • Nauwelijks zelfstandige ondernemers • Supermarkten met onvoldoende maatvoering anno 2012

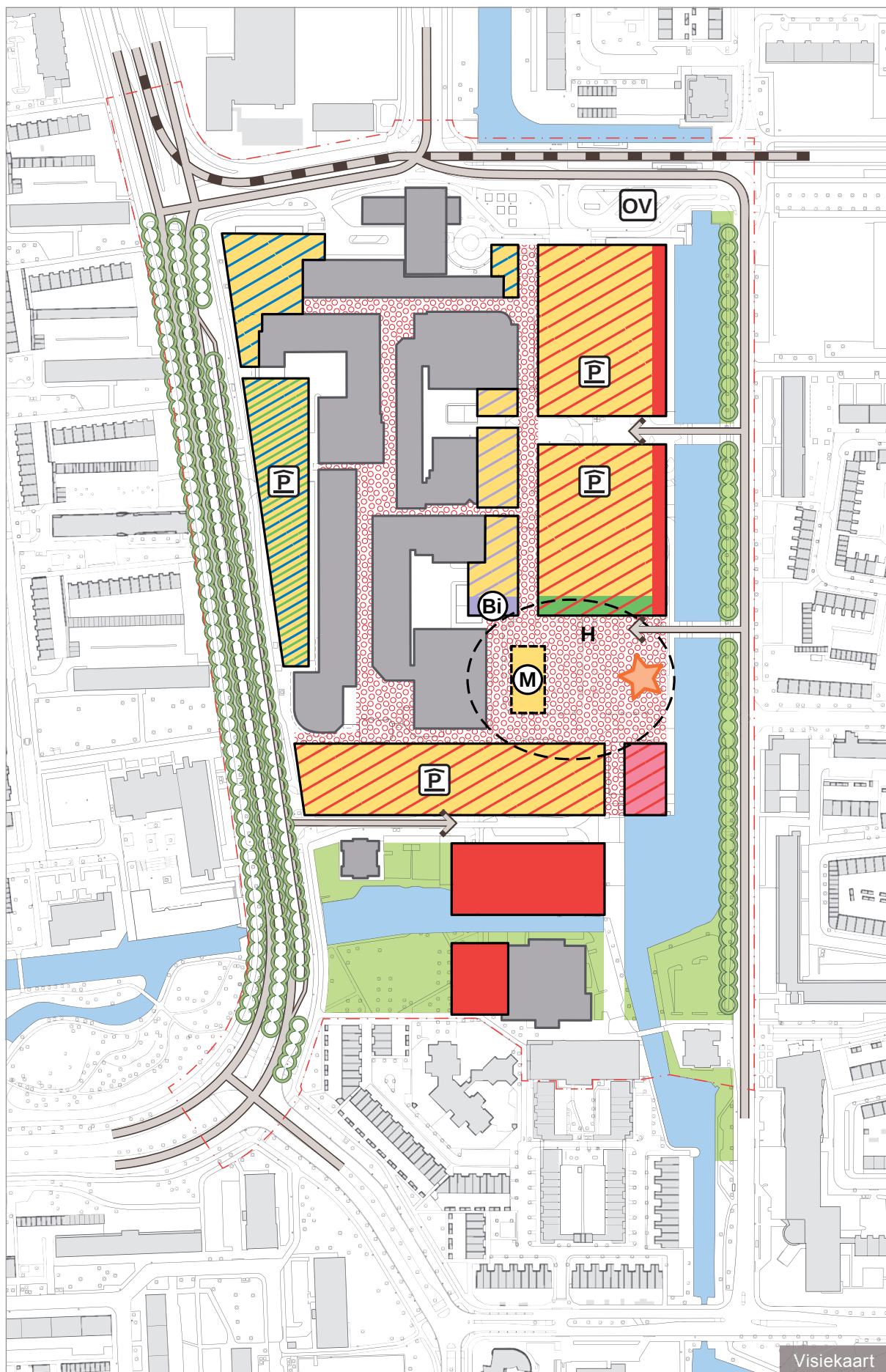
Kwaliteiten winkelcentrum Schalkstad (bron: BRO 2004)

Op economisch gebied zijn de vooruitzichten in de detailhandel onzeker geworden. Het consumentenvertrouwen staat onder druk. Dat de retailsector reageert op deze veranderende consument is onder anderen te zien aan de opkomst van discount, de prijzenoorlog in de supermarktbranche, de opkomst van brandstores en Flagshipstores en de restyling van verschillende grote ketens. De retail probeert hiermee de keuzemogelijkheid van de consument te vergroten.

In de huidige opzet onderscheidt het winkelcentrum zich door het monofunctionele winkelaanbod nauwelijks van andere centra in de omgeving.

De aantrekkingskracht kan worden vergroot door in te zetten op:

- Een meervoudig complementair supermarktaanbod te realiseren door uitbreiding of toevoeging van een grootschalige supermarktformule en de toevoeging van een discountsupermarkt;
- Inspelen op de kansrijke doelgroep van allochtonen door specifiek aanbod
- Het gemak voor de consument vergroten door clustering van het aanbod
- Vergroten van de keuzemogelijkheid door het toevoegingen in de niet dagelijkse artikelen sector.



3. Ruimtelijke visie

3.1 Stedebouwkundige opzet

Stedelijkheid: Functiemenging

Voor het stadsdeelhart wordt gekozen voor echte stedelijkheid en de menging van functies die daarbij hoort: wonen, werken, winkelen en ontspannen. De diversiteit aan functies en de hoge bebouwingsdichtheid zorgen voor een aantrekkelijk en levendig (overdag en 's avonds) centrum om te winkelen, te wonen, te werken, te sporten en te verblijven.

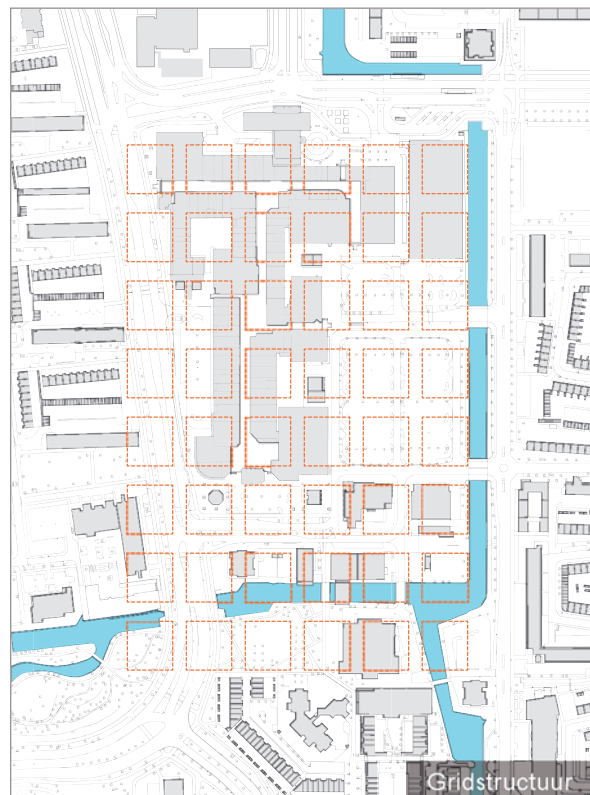
Deze stedelijkheid betekent een verdichting van de bebouwing en een intensiever ruimtegebruik, met name door het bebouwen van de grote parkeerterreinen, maar tegelijkertijd kenmerkt Schalkstad zich door veel water en groen, belangrijke kwaliteiten van Schalkwijk, door een groene beleving.

Gridstructuur

Om te komen tot een verwevenheid tussen het bestaande winkelcentrum en de nieuwe bebouwing is gekozen voor een helder stedebouwkundig ordeningsprincipe in de vorm van een gridstructuur. De maat van deze structuur komt voort uit de bestaande bebouwing. Het grid resulteert in een structuur van bouwblokken welke zichtbaar is aan de randen. De maat van de gebouwen komt overeen met een blok of een samenstelling van blokken.

Hoogten

Het stedebouwkundig ontwerp gaat, voor wat betreft de toe te voegen bebouwing, uit van een gelijke bouwhoogte in het hele plangebied. De algemeen geldende bouwhoogte is 21 meter, in de basis bestaande uit twee lagen



 winkels	 parkeren (op de verdieping)
 wonen	 openbaar vervoer knoop (bus & R-Net)
 kantoren / dienstverlening	 markthal
 leisure	 bioscoop
 horeca	 horeca concentratie
 sociaal maatschappelijk	 bijzonder gebouw
 kernwinkelgebied	 bomen
 bestaande bebouwing	 water
 wegen	 plangrens
 (H)OV-route	

Legenda Visiekaart

commerciële ruimten van 4,5 meter hoog en 4 lagen woningbouw (cq parkeren) van 3 meter hoog.

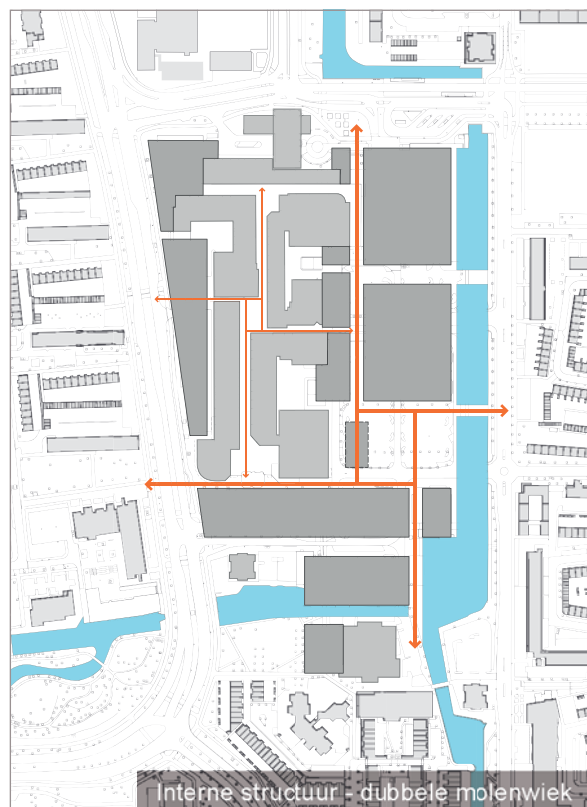
Binnen en buitenwereld; drukte en rust

De woonblokken, gelegen boven de winkels hebben een zeer stedelijke buitenkant. Daar ook bevindt zich de drukte, het levendige woonmilieu van het stadsdeelhart. De binnenzijde is echter rustig, groen ingericht en heeft een uitstraling die Haarlem zo goed kent van de vele hofjes. De binnen en buitenwereld hebben dus zeer verschillende kwaliteiten.

Openbare ruimte

De interne structuur van Schalkstad heeft een heldere opzet van een dubbele 'molenwiek' (opzet van haaks op elkaar ingrijpende lijnen, zie afbeelding interne structuur). Deze structuur is kenmerkend voor het oude winkelcentrum en de opzet van de wijk Schalkwijk. Deze opzet zorgt voor een goede circulatie van voetgangers omdat mensen rondjes kunnen lopen en vormt een belangrijk onderdeel in de winkelcircuit. Hiermee wordt een nieuw winkelcircuit gecreëerd waarin het bestaande en nieuw als één winkelgebied functioneren. Waar mogelijk worden bij de toe te voegen bebouwing langs het winkelcircuit arcades toegepast om beschutting en comfort te bieden aan het winkelend publiek.

De openbare ruimte wordt stedelijk en met allure ingericht. De belangrijkste openbare ruimte van Schalkstad wordt gevormd door het marktplein. Dit plein met zijn terrassen, stedelijke randen en grote bomen vormt het hart van Schalkstad. Het is de ontmoetingsplaats in het gebied waar allerlei verschillende functies op en aan liggen zoals de markthal, bioscoop, weekmarkt, horeca, terrassen en woningen. Het openbaar gebied behoort overal toe aan het langzaam verkeer, de (vracht)auto is te gast.



Aantrekkelijke randen en aansluiting op de omgeving

Door het toevoegen van functies in het plangebied verandert de introverte wereld van winkels op dit moment, naar een binnen- EN buitenwereld. De randen van het stadsdeelhart krijgen met naar buiten gerichte commerciële functies en woningen echt een gezicht.

De randen worden aan drie zijden uitgesproken vriendelijk met groen en water. Aan de westzijde wordt de Europaweg opgewaardeerd tot een stadsboulevard met een groene uitstraling met een dubbele bomenrij en groene bermen.

In het zuidelijke deel van het plangebied ontstaat een groen, waterrijk woonmilieu.

De groene zone en het verbrede water waarderen de Briandlaan op tot een recreatief aantrekkelijke route. Dit brede water aan de oostzijde zorgt voor een geleidelijke schaalovergang naar de woonwijken aan de oostzijde. Over dit water is het stadsdeelcentrum door middel van bruggen te bereiken.

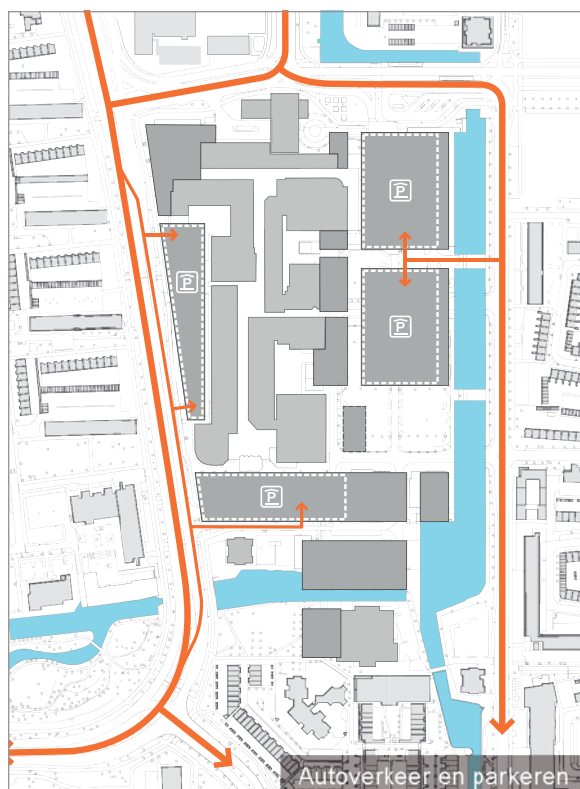
3.2 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is een belangrijke kwaliteit van het bestaande winkelcentrum Schalkwijk en een voorwaarde voor het goed kunnen functioneren van het toekomstige Schalkstad. Dit geldt zowel voor (hoogwaardig) openbaar vervoer als met de auto, te voet en met de fiets. Schalkstad is het domein van de voetganger en fietser, zodat een prettig winkel- en verblijfsklimaat ontstaat.

Autobereikbaarheid en parkeren

Schalkstad is uitstekend bereikbaar met de auto. De Europaweg, Amerikaweg en Schipholweg verbinden Schalkwijk met andere delen van Haarlem, met de rijksweg A9 en met andere gemeenten in de regio. De Europaweg zal op termijn in het kader van de totale kwaliteitsverbetering van Schalkstad heringericht worden als groene stadsboulevard. Deze stadsboulevard zorgt naast een prettige aanblik voor een goede doorstroming en oversteekbaarheid voor langzaam verkeer vanuit Europawijk.

De auto zal aan de randen van Schalkstad worden opgevangen in verspreid liggende parkeergarages, voor het overgrote deel zullen deze op de verdiepingen boven de winkels worden gerealiseerd. De parkeergarages zijn direct toegankelijk vanaf de wegen die om het gebied heen liggen waardoor Schalkstad autovrij kan blijven. De uitstraling van de parkeergarages zal aansluiten op het hoge ambitieniveau van Schalkstad. Het totale aantal parkeerplaatsen komt neer op circa 2500, afhankelijk van het te realiseren programma.

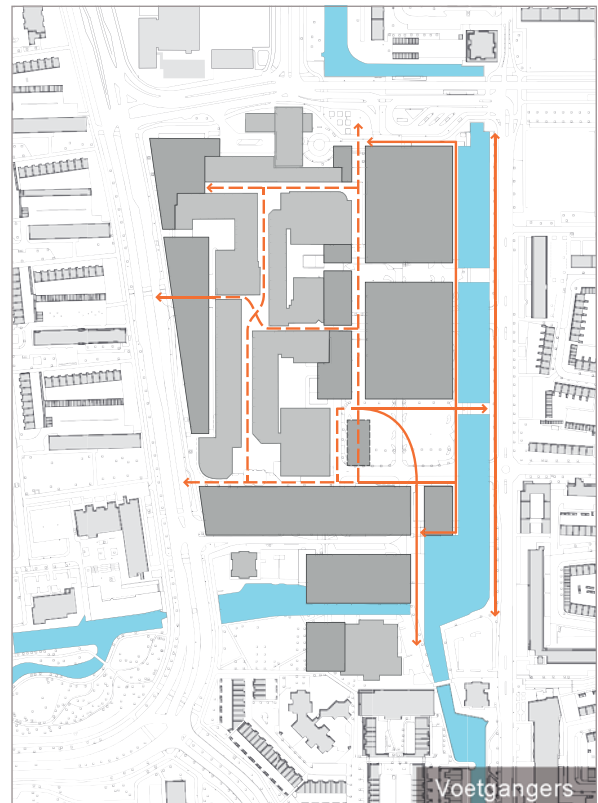


Fietsers

Aandachtspunt bij de ontwikkeling van Schalkstad is een verbetering van de bereikbaarheid voor langzaam verkeer vanuit de omliggende wijken. Op dit moment ervaren omwonenden het winkelcentrum te veel als een eiland. De omliggend hoofdwegen zijn een lastige barrière. Schalkstad krijgt daarom betere aansluitingen op het fietsverbindingsnet vanuit de omgeving.

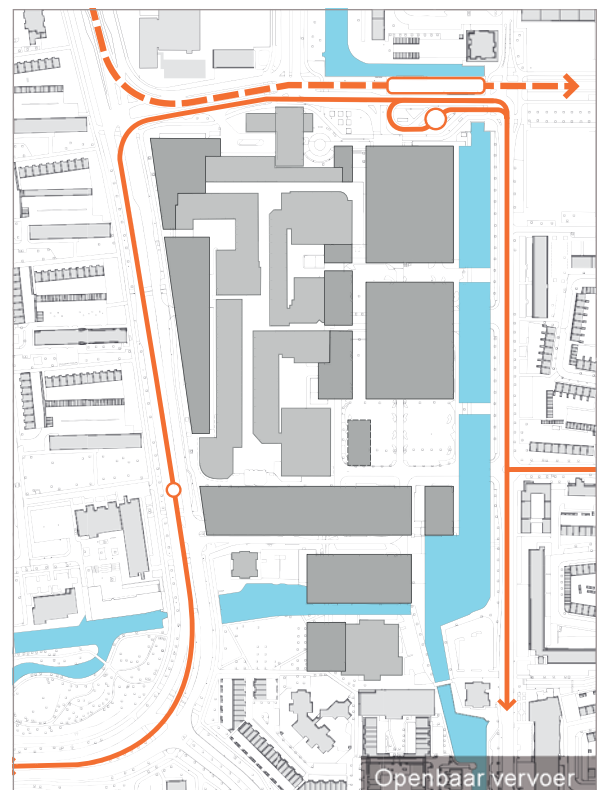
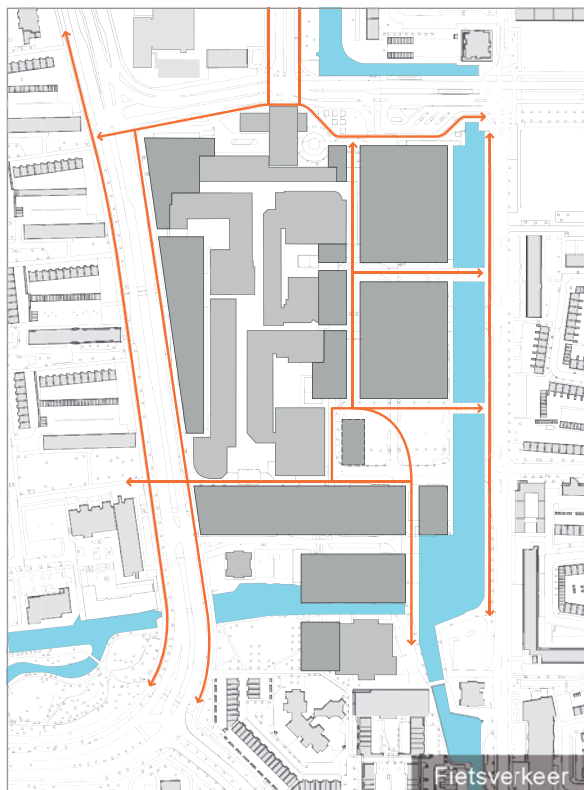
Binnen Schalkstad is sprake van een goede doorkruisbaarheid middels oost-west en noord-zuidroutes voor doorgaand fietsverkeer. De aanwezigheid van woningen in alle straten maakt deze verbindingen sociaal veilig.

Het is van belang dat er op verschillende plekken in Schalkstad goede parkeervoorzieningen voor fietsen worden gerealiseerd.



Voetgangers

Vanuit de parkeergarages kunnen bezoekers en bewoners via meerdere veilige in- en uitgangen Schalkstad betreden. Voetgangers kunnen Schalkstad vanuit de vier wijken bereiken via goede oversteekplaatsen over de omliggende infrastructuur.



Openbaar vervoer

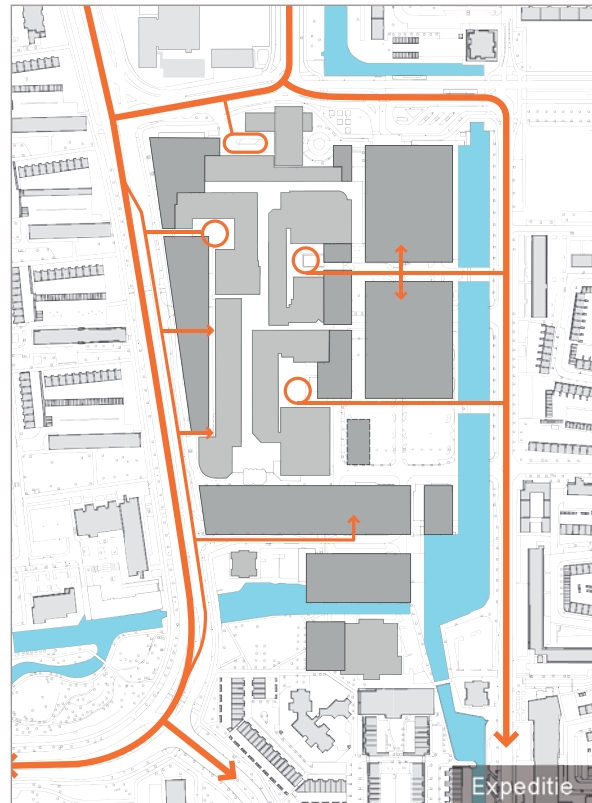
Schalkstad is uitstekend bereikbaar per openbaar vervoer. Dankzij de R-Net halte is Schalkstad direct verbonden met een systeem van hoogwaardig regionaal openbaar vervoer. Daarnaast is een busstation aanwezig waar diverse lokale en interlokale bussen stoppen en vertrekken.

Expeditie

Het laden en lossen van de winkels bevindt zich op meerdere plekken in het plangebied. De winkels moeten verzekerd zijn van een soepele aanvoer van goederen; bezoekers en bewoners mogen daarvan geen overlast ondervinden.

In het bestaande winkelcentrum geschiedt de bevoorrading via de achterkanten van de winkels. In de nieuwe situatie blijven de bestaande expeditiehoven zoveel mogelijk gehandhaafd. Waar nodig zullen zij uitgebreid worden met expeditiegangen.

Voor supermarkten en grootschalige detailhandel, vooral op de hoeken en aan de randen van Schalkstad is sprake van een intensieve, dagelijkse logistiek. Om de overlast voor bovengenoemde woningen te beperken, wordt gekozen voor oplossingen met afgeschermd expeditiehoven. Waar mogelijk zullen ook de bestaande expeditiehoven worden overdekt. Kleinere winkels zijn vanaf de straat te bevoorraden.



4. Programma

Het project Schalkstad heeft als belangrijkste doel de metamorfose van het winkelcentrum naar een compleet, levendig stadsdeelcentrum voor Schalkwijk, waarbij het gehele karakter van het gebied wordt veranderd tot een centrumstedelijke omgeving met een prettige woonomgeving, een compleet winkelaanbod en een marktplein met daaraan grenzend onder anderen een bioscoop, horeca en een markthal. Dit wordt bereikt door zowel een herstructurering van het bestaande winkelcentrum als nieuwbouw op verschillende locaties in het gebied.

De horizon van de structuurvisie ligt bij de afronding van de laatste fase van het te ontwikkelen gebied. Het programma, zoals dat in het SDO+ is opgenomen, is hierin leidend. Door de langere looptijd is vooraf niet met zekerheid te zeggen dat dit programma ook volledig zal worden

uitgevoerd, of dat hierin veranderingen zullen optreden. Bepalende factoren hierbij zijn de vraag vanuit de markt, en de relatie van de ontwikkelingen binnen Schalkstad in verhouding tot de gehele gemeente Haarlem. Om die reden wordt een bandbreedte aangegeven, waarbinnen de ruimte bestaat om flexibel met de invulling van het programma om te gaan. Deze flexibiliteit, die vergroot wordt door de ontwikkeling gefaseerd uit te voeren (zie hiervoor hoofdstuk 6), moet ervoor zorgen dat de kwaliteit maximaal gewaarborgd wordt. Dit geldt zowel voor de ruimtelijke inrichting van het gebied als voor de programmatische invulling. Onderstaande tabel geeft per functie de bandbreedte aan van het programma dat zal worden toegevoegd. Vervolgens wordt in dit hoofdstuk aangegeven welke ontwikkelingen binnen deze bandbreedte wenselijk zijn.



Functie	Bandbreedte minimaal	Bandbreedte maximaal
Winkelen	10.000 m ² bvo	16.000 m ² bvo
Leisure	5.000 m ²	10.000 m ² bvo
Maatschappelijke voorzieningen	3.000 m ²	11.000 m ² bvo
Wonen	550 woningen (gemiddeld 100m ² per woning)	> 550 woningen
Parkeren	25.200 m ² (900 parkeerplaatsen)	> 25.200 m ²

4.1 Winkelen

Het winkelcentrum Schalkwijk trekt op dit moment met zijn huidige opzet, invulling en verschijningsvorm verschillende doelgroepen aan die voornamelijk afkomstig zijn uit de omliggende wijken.

De ambitie om het gebied te veranderen in het stedelijk centrum van Schalkwijk en een drager te vormen voor het stadsdeel leidt ertoe dat een uitbreiding van het winkelaanbod noodzakelijk is.

Op basis van trends en ontwikkelingen worden de volgende doelgroepen voor Schalkstad benoemd:

- Bewoners van Schalkwijk die vanuit gemaksoverweging hun boodschappen doen in het stadsdeelhart, maar ook komen om te winkelen, te recreëren en te ontmoeten.
- Bewoners van Haarlem die keuze hebben uit verschillende centra voor hun boodschappen, laagfrequente aankopen, maar die vooral vanwege de aard van het aanbod, de sfeer van het centrum, het comfort en gemaksoverwegingen ook Schalkstad bezoeken.
- Bewoners vanuit de regio die naar het bereikbare en comfortabele Schalkstad komen vanwege de mix van winkels, horeca en vermaak in een aansprekende omgeving.
- Allochtonen die op zoek zijn naar specifieke buitenlandse producten in met name de dagelijkse artikelen sfeer
- Autochtonen die ook aangesproken worden door de sfeer en uitstraling van buitenlandse speciaalzaken.
- (Kantoor-)personeel dat werkzaam is in de directe omgeving van Schalkstad en tijdens de lunchpauze het winkelcentrum bezoekt.

Elke doelgroep heeft zijn specifieke wensen en eisen, die allemaal gefaciliteerd worden in het nieuwe stadsdeelhart. De sterke elementen van het bestaande winkelcentrum, een goede bereikbaarheid, voldoende parkeren en een groot winkelaanbod vormen de basis waar we gebruik van moeten maken.

Functie	Potentiële invulling
Dagelijke boodschappen	• uitbreiding supermarkten (XL formule) • discount supermarkt • moderne drogist • vers speciaalzaken • toko's; buitenlandse speciaalzaken • markthal
Winkelen	• mode • schoeisel / lederwaren • lifestyle • snuffel en cadeaushop • juweliers en optiek
Laagfrequent en doelgericht kopen	• multimedia • home electronics • sport & adventure • speelgoed • automotive

Binnen het winkelaanbod wordt onderscheid gemaakt in drie categorieën. Om het winkelaanbod binnen Schalkstad aan te vullen wordt in onderstaande tabel aangegeven welke invulling een toegevoegde waarde kan hebben per categorie.

De totale toevoeging aan bruto vloeroppervlak moet gezien worden in samenhang met de geplande fasering. Zoals uit de analyse naar voren komt zijn de trends binnen de retail aan verandering onderhevig.

De eerste fase wordt in samenspraak met de marktpartijen uitgevoerd en zal zich voornamelijk richten op uitbreiding van het aanbod op het gebied van de dagelijkse boodschappen.

Voor de latere fases is het van belang om de haalbaarheid te toetsen aan de inzichten en ontwikkelingen op dat moment. Indien blijkt dat een deelproject niet kan worden uitgevoerd zal een heroverweging plaats vinden. Voorop staat dat een fase pas gerealiseerd zal worden op het moment dat er marktpartijen zijn die dit willen ontwikkelen en exploiteren en er voldoende beleidsruimte bestaat binnen de gemeente Haarlem om die fase te realiseren.

Aan het bestaande winkelaanbod worden nieuwe, met name grootschalige, winkels toegevoegd. Met dit aanbod onderscheidt Schalkstad zich van de Haarlemse binnenstad en vormt het tegelijk een aantrekkelijke aanvulling op het centrum.

De nieuwbouw wordt verweven met het bestaande winkelcentrum. Het totaal moet door een heldere en aansprekende inrichting gemak en comfort uitstralen. De winkelrouting wordt opgezet in de vorm van een '8', waarbij de nieuwe trekkers strategisch worden gepositioneerd.

De weekmarkt neemt in het geheel een belangrijke plek in. In het nieuwe ontwerp krijgt de markt een prominente plek op het nieuwe marktplein. Door de eveneens op het plein staande markthal in te richten als een bazaar met vaste kramen wordt hier de ruimte geboden aan een mix van culturen en gezelligheid waar iedereen samen kan komen. De markthal is aantrekkelijk voor vele doelgroepen, jong en oud, arm en rijk, autochtoon en allochtoon.

4.2 Wonen

Aantrekkingskracht Haarlem in de regio

De wens van Haarlem de eigen kracht te behouden en te versterken, kan niet los worden gezien van het functioneren in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Qua woningaanbod wil Haarlem als stad zo compleet mogelijk zijn. Dit zorgt ervoor dat Haarlem vanwege haar centrumstedelijke functie van Zuid-Kennemerland ook complementair is in relatie tot andere regiogemeenten. De relatie van Haarlem met de omliggende gemeenten en met Amsterdam blijkt duidelijk uit zowel verhuisbewegingen als uit woon-werkverkeer.

De aantrekkelijkheid van Haarlem wordt deels bepaald door haar strategische ligging in de regio en de bereikbaarheid van veel banen binnen een acceptabele reisafstand.

Om goed in te blijven spelen op de woningmarkt vraagt dit om een actieve inzet op de verbetering van de eigen woningvoorraad, want adequate huisvesting is een essentiële voorwaarde voor behoud van kwaliteit in de MRA-West, ook vanuit economisch perspectief.

Haarlem bevindt zich in de top van de landelijke woonaantrekkelijkheidsindex (6e plaats Atlas van Nederlandse Gemeenten). Haarlem wil haar rijke woonmilieu behouden en versterken, compact en stedelijk met kwalitatief hoogwaardig ingerichte openbare ruimte, maar koestert daarbij haar karakter van vriendelijkheid en kleinschaligheid dat op veel plekken in de stad te vinden is. Vitale wijken en buurten maken dat mensen meedoen, zich veilig voelen en hun kinderen onbezorgd kunnen laten opgroeien. Zij zijn ook een voorwaarde voor een bloeiende economie.

De relaties van Haarlem met de regio zijn duidelijk, getuige de afspraken over de regionale woningbouwopgave in het Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) Zuid-Kennemerland/ IJmond. Het coalitieakkoord stelt dan ook dat Haarlem, als centrumstad van de subregio Zuid-Kennemerland, haar bijdrage levert aan een sterkere concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam. Mede daarmee kan deze regio tot de top vijf van Europese metropoolregio's blijven behoren. Maatregelen die zich richten op behoud en verbetering van de woonfunctie, lijken het meest effectief voor het vergroten van de aantrekkingskracht en economische vitaliteit. Daarvoor moet de woningvoorraad in deze regio worden vergroot en zet Haarlem in op een robuust bereikbaarheidsnetwerk.

Gelet op de ruimtelijke beperking die Haarlem heeft, betekent dit dat woningbouw binnen het bestaand stedelijk gebied moet worden gerealiseerd. Mogelijkheden hiervoor liggen in het oostelijke deel van de stad. Hier raken we aan het spanningsveld tussen enerzijds de noodzaak tot enige verstedelijking van de stad, en anderzijds de wens de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte te optimaliseren. Beiden zijn realiseerbaar, mits we zowel uiterlijk als gebruik van de bebouwde en onbebouwde omgeving vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit optimaal combineren.
(bron: woonvisie Haarlem 2012-2016)

Voor Schalkstad levert de vraag om een centrum stedelijk woonmilieu goede kansen.

Door de combinatie van moderne, kwalitatief goede, woningen, een goede bereikbaarheid, goede parkeervoorzieningen, directe nabijheid van winkels voor de dagelijkse boodschappen en niet dagelijkse aankopen en allerhande voorzieningen op het gebied van vrije tijd onderscheidt Schalkstad zich door kwaliteiten die schaars zijn in de regio. Dit wordt nog versterkt door de nabijheid van de Haarlemse binnenstad

Woningbouw

Een centrum stedelijk woonmilieu kenmerkt zich door een hoge dichtheid en een zeer sterke functiemenging. Winkels, horeca en voorzieningen worden over het algemeen op de begane grond gerealiseerd, terwijl het wonen op de verdiepingen plaats vindt. De woningbouw die binnen Schalkstad plaats zal vinden zal daarom voor het grootste deel in de vorm van appartementen gerealiseerd worden. De nadruk zal komen te liggen op het toevoegen van kwalitatief goede en ruime woningen met voldoende buiten ruimte.

Het streven is om een gevarieerd aanbod te creëren gericht op kleinere huishoudens (onder andere werkende 1 en 2 persoonshuishoudens en ouderen). Met name de doelgroep senioren zal in de komende jaren toenemen en kent een Hierbij kan gedacht worden aan gelijkvloerse appartementen en drempelloze woningen. De toegevoegde waarde van de nabijheid van winkels en voorzieningen is hierbij heel belangrijk. Dit is zowel voor ouderen van belang als de werkende 1 en 2 persoonshuishoudens die kiezen voor een woning in deze nabijheid van voorzieningen. De eengezinswoningen zijn o.a. geschikt voor gezinnen die in Schalkwijk zouden willen blijven wonen, maar momenteel geen woning kunnen vinden. Ter bevordering van doorstroming is het van belang dat er woningen worden toegevoegd die in Schalkwijk minder aanwezig zijn. Streven is hierbij vooral het toevoegen van middeldure en dure huur en koopwoningen.



In het programma wordt uitgegaan van een minimum aantal van 550 toe te voegen woningen. Mocht binnen Schalkstad ruimte ontstaan door een afname van het programma aan winkels, leisure en maatschappelijke voorzieningen, dan kan deze worden ingevuld met meer en of grotere woningen. Op deze manier kan het stedenbouwkundige opbouw en eenheid, zoals de uniforme hoogte van de bebouwing, in stand blijven.

Tevens kan hiermee gehoor worden gegeven aan de vraag uit de regio om voor de komende decennia extra woningen te bouwen.

4.3. Leisure en vrije tijd

In de afgelopen decennia is de gemiddelde hoeveelheid vrije tijd in Nederland nagenoeg gelijk gebleven, maar de invulling ervan is behoorlijk veranderd. Nederlanders brengen een steeds groter deel van hun vrije tijd buiten de deur door en zijn vooral opzoek naar plezier en beleving. Naast het voor het winkelen ook belangrijke gevoel van sfeer en comfort is de bezoeker steeds meer op zoek naar de 'funfactor'.

De ambitie is om van Schalkstad een levendig en dynamisch centrum te maken dat 18 uur per dag een plek is om te zijn en te verblijven. Het toevoegen van Leisure (entertainment, sport, ontspanning) sluit hierop aan. Bezoekers krijgen meer redenen om naar het centrum te komen en worden verleid om langer te blijven. Om dit te ondersteunen worden ook voorzieningen toegevoegd, zoals een kinderspeelparadijs.

De belangrijkste dragers voor het centrum zijn de vestiging van een bioscoop en het marktplein. De aantrekkende werking die hier vanuit gaat creëert de synergie waar andere leisure en vrijetijdsvoorzieningen op in kunnen spelen. Te denken valt hierbij aan een snooker centrum, een bowlingbaan of een zalen- en partycentrum. Het verbindende element wordt gevormd door de horeca. Voor de winkelfunctie wordt op verschillende plekken de ruimte geboden aan daghoreca. In de winkelroute vormen zij de rustpunten waar bezoekers tijdens het winkelen gebruik van kunnen maken. Het aanbod van avondhoreca zal worden vergroot, zodat ook na sluitingstijd van de winkels de levendigheid blijft.



4.4 Sociaal-maatschappelijke en -culturele voorzieningen

Vanuit de omliggende wijken van Schalkwijk is er draagvlak om tot krachtige maatschappelijke voorzieningen in het stadsdeelhart te komen. Een goed functionerend stadsdeelhart met een positieve uitstraling is in het belang van het gehele stadsdeel. Daarbij is het niet wenselijk een scherpe scheiding tussen commerciële en maatschappelijke voorzieningen te maken. Alle functies die een bijdrage leveren aan een versterking van de verblijfsfunctie en die positief uitwerken op de woon- en winkelfunctie zijn welkom in het stadsdeelhart.

Voor Schalkstad waardevolle maatschappelijke voorzieningen zouden in een samenwerking tussen de gemeente, de VvE Winkelcentrum Schalkwijk en de drie Haarlemse

woningcorporaties tot stand kunnen komen. Er ligt een opgave voor alle partijen om een krachtig voorzieningenniveau op te bouwen.

De maatschappelijke voorzieningen in het stadsdeelhart dienen binnen het kader van een samenhangende stadsdeel-brede structuur te worden gerealiseerd. Dit moet worden afgestemd op de maatschappelijke (vastgoed-) ontwikkelingen binnen de vier wijken van het stadsdeel en op de toekomstige programmering op het terrein van wijk economie. Voorkomen moet worden dat ontwikkelingen binnen Schalkstad ten koste gaan van de voorzieningen in de wijk. Er wordt uitdrukkelijk gezocht naar ontwikkelingen die een toegevoegde waarde hebben voor de omliggende wijken. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een bibliotheek, een denk- en sportcentrum, een muziekschool of een kunstencentrum.

Het is wenselijk te komen tot een sterke synergie tussen de maatschappelijke functies in het voorzieningshart, waarbij ook zo veel mogelijk de verbinding wordt gezocht met de rest van het programma. Om dit te verwezenlijken kan het beste gekozen worden voor een eenduidig profiel van de maatschappelijke voorzieningen. Het idee van bipolariteit, waarbinnen Schalkwijk zich onderscheidt van Haarlem-centrum, is daarbij het meest kansrijk.

Een overkoepelend thema kan zijn: “Geest en lichaam in beweging” waarbinnen sport en spel, denksport, muziek, gaming en andere eigentijdse concepten van ontmoeten, ontspannen en ontplooiën een plek kunnen krijgen. Gezien de aard van de te programmeren voorzieningen en vraag naar voorzieningen voor jongeren biedt een dergelijk concept voluit aanknopingspunten. Cultuur als drager ligt minder voor de hand mede gelet op de verzakelijking door clustering van deze voorzieningen. Daarnaast zijn cultuurvoorzieningen, zoals een bibliotheek of muziekschool steeds meer afhankelijk van cultureel ondernemerschap bij een terugtrekkende overheid de komende jaren.

4.5 Zorg en welzijn

In Schalkstad is de stichting Dock verantwoordelijk voor het bieden van welzijnsactiviteiten. De gemeente Haarlem maakt in een prestatieplan met Dock afspraken over de inhoud en omvang hiervan.

Op dit moment worden de activiteiten in de wijken zelf georganiseerd. Schalkstad biedt ruimte om ook welzijnsactiviteiten te ontplooiën, maar geeft hier geen concrete invulling aan. Gelet op de recente ontwikkelingen in de zorg valt niet te verwachten dat Dock haar werkzaamheden zal uitbreiden of verplaatsen naar het winkelcentrum. Mochten in de toekomst ontwikkelingen binnen Schalkstad plaats vinden op het gebied van zorg en welzijn dan moeten deze initiatieven inhoudelijk worden aangekoppeld aan de bestaande initiatieven van zorgaanbieders in het stadsdeel.



5. *Vormvrije m.e.r.-beoordeling*

Voor de ontwikkelingen van Schalkstad is het van belang om te onderzoeken of de geplande activiteiten daadwerkelijk geen aanzienlijke milieugevolgen hebben. Hiervoor kan een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd worden. In het Besluit m.e.r. (een Algemene Maatregel van Bestuur bij de Wet milieubeheer) wordt aangegeven voor welke activiteiten een m.e.r.-procedure gevolgd moet worden en in welke gevallen kan worden volstaan met een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling.

De ontwikkeling van het winkelcentrum Schalkstad valt onder de definitie van de ‘aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject’. De omvang van het project overschrijdt niet de in het Besluit m.e.r. genoemde drempelwaarden voor deze categorie van activiteiten. Er geldt daarom geen directe m.e.r.-beoordelingsplicht. Omdat de drempelwaarden indicatief zijn, moeten de gevolgen voor het milieu wel in beeld worden gebracht. Hierop is het vereiste van een vormvrije m.e.r.-beoordeling van toepassing. Door het bureau DHV is in november 2011 deze vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn hieronder weergegeven.

5.1 *Plangebied en studiegebied*

Het plangebied is het gebied waarbinnen de herstructurering van Schalkstad zal plaatsvinden, te weten het bestaande winkelcentrum Schalkwijk en haar directe omgeving.

Het studiegebied is het gebied waar de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit (kunnen) optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving daarvan. Bepalend voor de omvang van het studiegebied is in dit geval verkeer en dan vooral de wegvakken waarop een waarneembare verandering van verkeerstructuur en/of verkeersintensiteit verwacht wordt. De belangrijkste vormen van hinder die kunnen ontstaan zijn geluidshinder en verstoring. Deze hinder is met name toe te schrijven aan de toename van vervoersbewegingen in en rond het plangebied.

5.2 *Mogelijke milieueffecten*

Verkeer

Voor de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkelingen wordt gebruik gemaakt van onderzoek naar de verkeerintensiteiten en mogelijke hinder dat in 2008 is uitgevoerd door Tauw. Toentertijd werd uitgegaan van een toename van het aantal vierkante meters van 220.000 m². Inmiddels zijn de plannen teruggebracht tot een toevoeging van maximaal 161.000 m². Door de afname van het programma is voor het bepalen van de huidige te verwachten gevolgen het onderzoek uit 2008 toereikend.

Verkeersintensiteit

Uit de berekeningen valt af te leiden dat op de grotere ontsluitingswegen, de Aziëweg, de Europaweg en de Briandlaan, een toename van het aantal voertuigbewegingen is te verwachten. De toename doet zich met name voor op de wegen die direct aansluiten op de parkeergarages.

Verkeersstromen en parkeren

Het winkelcentrum Schalkstad is door de centrale ligging tussen de vier wijken van Schalkwijk voor veel mensen met de fiets of te voet te bereiken. Voor het publiek dat van buiten Schalkwijk

komt worden extra parkeergarages - voor een groot deel op de verdiepingen – gebouwd. De garages zijn direct toegankelijk vanaf de omliggende wegen. De toename van het autoverkeer betekent dat er meer kans bestaat op confrontaties tussen auto's en voetgangers/fietsers. Aanpassingen aan de omliggende wegen en een aantal kruispunten moeten de veiligheid en de toegankelijkheid verbeteren.

Rond het winkelcentrum zijn 1500 parkeerplaatsen beschikbaar. Het voorgenomen plan voorziet in ongeveer 1000 extra parkeerplaatsen. Veel van de parkeerplaatsen zullen in parkeergarages worden gerealiseerd, waarbij zo veel mogelijk het parkeren op maaiveld verdwijnt. Het totaal aantal parkeerplaatsen zal afgestemd worden op het te realiseren programma.

Geluidbelasting

Op basis van de toename van het autoverkeer is er op en rondom de ontsluitingswegen een toename van de geluidsbelasting van tussen de 0,6 en 3,4 decibel te verwachten. De heersende geluidsbelasting is hoog. Met de toename van het geluid zal de grenswaarde van de toegestane belasting van bestaande woningen niet worden overschreden. De voorkeursgrenswaarde van 48 decibel, geldend voor nieuwbouw wordt naar verwachting niet gehaald. Wel is het van belang om bij de ontwikkelingen middelen toe te passen om de toename van de geluidsbelasting te reduceren. Indien noodzakelijk zal een Hogere Waarde Procedure worden gevoerd.

Luchtkwaliteit

Door de toename van het autoverkeer ontstaat een verhoging van de concentraties fijnstof en stikstofdioxide. Vooral rondom de in- en uitritten van de nieuwe parkeergarages zal lokaal een toename van de concentraties ontstaan. De toename zal niet leiden tot een overschrijding van de wettelijke grenswaarden.

Externe Veiligheid

De voorgenomen ontwikkelingen leiden niet tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wel voorziet de ontwikkeling in de bouw van extra woningen en de bouw van recreatieve voorzieningen, waardoor het groepsrisico zeer beperkt toeneemt. Deze toename is verwaarloosbaar.



Flora en Fauna

In het plangebied worden momenteel geen natuurlijke hulpbronnen gebruikt. De natuurlijke hulpbronnen die gebruikt worden, worden van buiten het gebied aangevoerd. Er zullen geen veranderingen plaatsvinden in deze aanvoer.

Het plangebied ligt niet in of nabij een beschermd natuurgebied en maakt geen onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur. Tevens worden er geen beschermde soorten verwacht. De groenstructuur wordt aan de westzijde uitgebreid met de toevoeging van bomen, waardoor meer broedplaatsen ontstaan. Mogelijk kunnen de ontwikkelingen nadelige effecten hebben voor vleermuizen.

Bodem

Conform de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Haarlem bevinden zich zowel in de bovengrond als de ondergrond lichte verontreinigingen in het gebied van Schalkstad. Wanneer gebouwd gaat worden ter plaatse van het Floridaplein 14 moet de aanwezige verontreiniging worden gesaneerd. Verder zijn er geen of beperkte effecten voorzien op bodemkwaliteit en – stabiliteit.

Water

Door de realisatie van het plan is er een toename van het verhard oppervlak. Hiervoor moet compensatie plaatsvinden. Er wordt vanuit gegaan dat compensatie door het verbreden van het water langs de Briandlaan mogelijk is.

Cultuurhistorische waarde

Op de archeologische beleidskaart Haarlem zijn de archeologische verwachtingen voor het grondgebied van de gemeente aangegeven. Voor Schalkstad zijn de Archeologische verwachtingswaarden laag. Er bevinden zich geen aardkundige monumenten in het gebied en de aanwezige bebouwing heeft geen monumentale status. Hiermee is de cultuurhistorische waarde van het plangebied laag.

Duurzaamheid

Door een bestaande locatie in de nabijheid van openbaar vervoer en het optimaal benutten van beschikbare ruimte is de activiteit op zichzelf een goed voorbeeld van duurzame ontwikkeling. De winst door de transformatie van het stadsdeelhart wordt behaald door de grote mate van verdichting voor zowel de woningbouw als voor de andere functies. De ontwikkelingen in het stadsdeelhart Schalkwijk zorgen voor een intensieve en gevarieerde mix van functies in stedelijk gebied. Werken, wonen, servicegerichte stedelijke voorzieningen en vermaak worden op een compacte en hoogwaardige manier ontwikkeld. De paradox is echter dat een dergelijke intensieve mix tevens kan leiden tot extra hinder voor de bewoners van het gebied.

Duurzame energie

Door het toevoegen van stedelijke functies zal het energieverbruik in het plangebied toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De herinrichting van het winkelcentrum Schalkwijk biedt echter goede mogelijkheden om de energievraag en het energieaanbod op elkaar af te stemmen.

Voor het project Schalkstad wordt gestreefd naar klimaat neutraliteit. Hierbij wordt gedacht aan zonne-energie, maar ook aan het toepassen van meer innovatieve ideeën, waaronder lage temperatuurverwarming (LTV). Met het toepassen van LTV kan de huidige verwarmingstechniek (HR-ketels) efficiënter werken en kunnen technieken als warmtepompen en de brandstofcel met een hoger rendement worden ingezet. De haalbaarheid wordt tijdens het verder planproces onderzocht.

De gemeente heeft een verkenning laten uitvoeren naar de mogelijkheden voor duurzame infrastructuur voor Schalkstad (Techniplan, 2008). De verkenning gaat in op duurzaam waterbeheer (groene daken, berging regenwater, grijs watersysteem), openbare verlichting en materiaalgebruik. Deze aspecten zijn nog steeds actueel.

5.3 Conclusie toetsing milieubeoordeling

Met het uitvoeren van de vormvrije m.e.r. beoordeling heeft de gemeente Haarlem, als bevoegd gezag, de formele toetsing aan de Europese Richtlijn Milieubeoordeling uitgevoerd. In tabel 5.1 zijn de resultaten van de toetsing samengevat.

Kenmerken van het project	Ja	Nee
Leidt de omvang van het project tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt eventuele cumulatie met andere projecten tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt het gebruik van natuurlijke hulpbronnen binnen het project tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt de productie van afvalstoffen binnen het project tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt verontreiniging en hinder binnen het project tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt het risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën binnen het project, tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X

Plaats van het project	Ja	Nee
Leidt een wijziging van het bestaande grondgebied binnen het project tot de noodzaak van het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt aantasting van de rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied tot de noodzaak van het doorlopen van een m.e.r.?		X

Kenmerken van het potentiële effect	Ja	Nee
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor verkeer(sveiligheid), waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor externe veiligheid, waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor luchtkwaliteit, waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor externe veiligheid, waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor bodem en water, waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor landschap en cultuurhistorie), waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor ecologie, waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor duurzaamheid en energie), waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X

Op basis van de beschreven kenmerken van het project, plaats van het project en kenmerken van de potentiële effecten is er geen aanleiding om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen.



6. Uitvoerbaarheid

6.1 Uitvoeringsprogramma

Fasering

Het primaire doel van de ontwikkelingen in Schalkstad is de leefbaarheid en de kwaliteit van het stadsdeelhart te vergroten. De structuurvisie biedt door het aangeven van een bandbreedte binnen het programma de ruimte om de te ontwikkelen onderdelen flexibel aan te kunnen passen aan veranderende marktomstandigheden, voortschrijdend inzicht binnen het gemeentelijk kader en innovatieve ontwikkelingen. Daarbij moet wel als voorwaarde gelden dat de stedenbouwkundige opzet in voldoende mate gewaarborgd is. Het mag niet zo zijn dat, doordat delen van het programma niet ontwikkeld kunnen worden, ongewenste gaten vallen in de ruimtelijke structuur. Om de flexibiliteit te bieden, maar toch voldoende controle op het geheel te kunnen houden worden de ontwikkelingen gefaseerd uitgevoerd.

Elke fase dient stedenbouwkundig, inhoudelijk en financieel een afgerond geheel te vormen.

Belangrijke voorwaarden hierbij zijn:

- Zorgen dat de minder rendabele onderdelen per fase aangehaakt zijn bij de rendabele ontwikkelingen, zodat voorkomen wordt dat de niet rendabele functies niet of niet in voldoende mate tot ontwikkeling komen.
- Zorgen dat de stedenbouwkundige afwerking en de architectonische afronding per fase leidt tot een versterking van de stedenbouwkundige structuur van het geheel.

Om de kwaliteit te borgen zal een supervisor aangesteld worden. Deze supervisor ziet toe op het uitvoeren van het programma en de stedenbouwkundige opgave en zorgt voor een goede afstemming tussen de individuele onderdelen. De supervisor overlegt zijn bevindingen met de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit, en de stadsbouwmeester en adviseert het college.

Er wordt globaal gewerkt met 5 fases.

- | | |
|---------|--|
| Fase 1: | Blok 1 Florida /Califoniëplein |
| | Blok 2 Plein Schalkstad |
| | Blok 3 Nicepassage |
| Fase 2: | Riviëraplein/ Costa del sol, Andalusie |
| Fase 3: | Costa Brava |
| Fase 4: | Noordoost-locatie |
| Fase 5: | Tunispassage |

Voor de eerste fase wordt uitgegaan van een start van de ontwikkeling begin 2014. In deze fase zal vooral op het gebied van dagelijkse boodschappen een aanvulling plaatsvinden door onder anderen het vervangen en uitbreiden van de supermarkten. Verder zal in deze fase een eerste stap worden gezet in de ontwikkeling van het marktplein, met de toevoeging van horeca en de markthal. Mogelijk zal ook de bioscoop in deze fase worden uitgevoerd. Voor de overige fases geldt dat hier geen specifieke volgorde in is aangegeven.

6.2 Juridische consequenties

Kostenverhaal

Bijlage 1 voorafgaande producten

VO – stukken:

- | | | |
|-----|---------------------------------------|------------------------|
| 1. | VO Stedenbouwkundig plan (scenario 5) | Coenen |
| 2. | Grondexploitatie maart 2007 | BBN |
| 3. | Verwervingsplan VO | |
| 4. | Integrale planning | |
| 5. | Overzicht procedures, vergunningen | juni 2006 |
| 6. | Inspraak en participatieplan | |
| 7. | Communicatieplan | Euro Bikker, juli 2004 |
| 8. | Kwaliteitsomschrijving buitenruimte | |
| 9. | Inventarisatie Bodem | Tauw, september 2004 |
| 10. | Uitgangspunten Parkeerexploitatie | naar DO |
| 11. | Inventarisatie Subsidies | HGO, juni 2006 |
| 12. | Risico-inventarisatie | naar DO |
| 13. | Globaal Functioneel PVE | juni 2006 |
| 14. | Oprichtingsakten GEM | juli 2007 |

Onderzoeksrapporten:

- | | | |
|----|-------------------------------------|-----------------------------|
| 1. | Woononderzoek SDH | ING 2004 |
| 2. | Woonvisie Haarlem | jan 2006 |
| 3. | Visie Stadsdeelhart | BRO |
| 4. | Toekomstperspectief | ZKA 2001 |
| 5. | Marktonderzoek Bioscopen in Haarlem | ZKA |
| 6. | Sportvisie | Sports & Leisure sept. 2002 |

DO – stukken:

- | | | |
|-----|---------------------------------------|--------|
| 1. | DO Stedenbouwkundig plan dd... | Coenen |
| 2. | Beeldkwaliteit plan dd... | Coenen |
| 3. | VO openbare ruimte dd... | BOR |
| 4. | Grondexploitatie december 2007 | BBN |
| 5. | Verwervingsplan DO dd... | |
| 6. | Faseringsplan | |
| 7. | Plankaart gebied | |
| 8. | Risico inventarisatie planschade | SAOZ |
| 9. | Inventarisatie tijdelijke maatregelen | |
| 10. | MER startnotitie, richtlijnen | |
| 11. | MER – rapport inclusief bijlagen | |
| 12. | Planning | |

Onderzoeksrapporten:

- | | |
|----|---|
| 1. | Tauw inventarisatie kabels en leidingen |
| 2. | Tauw inventarisatie bodem |
| 3. | Peutz windonderzoek |
| 4. | Goudappel & Coffeng rapport verkeer |
| 5. | Communicatieplan |

Colofon:
Uitgave van de
gemeente Haarlem

Adres:
Postbus 511
2003 PB Haarlem

T 023 - 511 30 00
F 023 - 511 34 40

Oplage:

Versie:
7 september 2012

Schalkstad

Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.- beoordeling

Gemeente Haarlem

november 2011
concept

Schalkstad

Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.- beoordeling

dossier : BA6918-100-100

registratienummer :

versie : 0.1

classificatie : Alleen voor intern gebruik

Gemeente Haarlem

november 2011

concept

INHOUD

BLAD

1	ONTWIKKELING SCHALKSTAD	3
1.1	Het voornemen	3
1.2	Doel van een vormvrije m.e.r.-beoordeling	3
1.3	Algemene gegevens initiatiefnemer	3
1.4	Leeswijzer	3
2	ACHTERGRONDEN VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING	5
2.1	Noodzaak vormvrije m.e.r.-beoordeling	5
2.2	Inhoudelijke criteria vormvrije m.e.r.-beoordeling	6
2.3	Procedure vormvrije m.e.r.-beoordeling	6
3	KENMERKEN EN PLAATS VAN HET PROJECT	7
3.1	Kenmerken van het project	7
3.2	Plaats van het project	10
4	KENMERKEN VAN HET POTENTIËLE EFFECT	13
4.1	Verkeer	13
4.2	Geluidbelasting	14
4.3	Luchtkwaliteit	16
4.4	Externe veiligheid	19
4.5	Flora en fauna	20
4.6	Cultuurhistorie en archeologie	20
4.7	Bodem	20
4.8	Water	21
4.9	Duurzaamheid en energie	21
4.10	Samenvattend: kenmerken van het potentiële effect	22
5	CONCLUSIE TOETING BIJLAGE III EU RICHTLIJN MILIEUBEOORDELING	24
6	COLOFON	25

1 ONTWIKKELING SCHALKSTAD

1.1 Het voornemen

De gemeente Haarlem heeft, in samenwerking met de Vereniging van Eigenaren van winkelcentrum Schalkwijk, het voornemen om het bestaande winkelcentrum Schalkwijk te herstructureren tot het stadsdeelhart Schalkstad. Het doel van de herstructurering is een kwaliteitsimpuls te geven aan het winkelcentrum, waarbij naast de ombouw en uitbreiding van het winkelcentrum ook ruimte gemaakt wordt voor woningen en andere publieke diensten. Ook voorzieningen op het gebied van vrije tijd, cultuur en ontspanning zijn in het plan opgenomen. De herstructurering van het winkelcentrum in Schalkwijk in Haarlem maakt onderdeel uit van het uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+, dat moet zorgen voor een beter evenwicht in en vergroting van de woningvoorraad.

1.2 Doel van een vormvrije m.e.r.-beoordeling

Een vormvrije m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag (gemeenteraad Haarlem) waarbij bepaald wordt of bij de voornemens die worden opgenomen in de structuurvisie Schalkstad belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Het doel van de beoordeling is te bepalen of vanwege deze mogelijke belangrijke negatieve gevolgen een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure dan wel een volledige m.e.r.-procedure conform de Wet milieubeheer moet worden doorlopen.

1.3 Algemene gegevens initiatiefnemer

Gemeente Haarlem

Grote Markt 2

2011 RD Haarlem

Telefoonnummer: 023 - 511 5115

1.4 Leeswijzer

Voorliggende aanmeldingsnotitie biedt informatie over de voorziene herstructurering van het winkelcentrum Schalkstad en de potentiële milieugevolgen. Hoofdstuk twee van deze aanmeldingsnotitie gaat nader in op de noodzaak van een m.e.r.-beoordeling en de inhoudelijke en procedurele eisen van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. In hoofdstuk drie worden de kenmerken van het voornemen en de locatie van het voornemen nader toegelicht. Hoofdstuk vier presenteert de potentiële planbijdrage van het voornemen op de thema's verkeer, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, flora en fauna, bodem en water, landschap, cultuurhistorie en archeologie en klimaat en energie. Een beschrijving van de huidige situatie, autonome ontwikkelingen en relevante beleid, wet- en regelgeving is per thema opgenomen in bijlage 1.

2 ACHTERGRONDEN VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING

2.1 Noodzaak vormvrije m.e.r.-beoordeling

Het is niet nodig om voor alle nieuwe activiteiten een m.e.r.-procedure te volgen. Wanneer een m.e.r.-procedure of m.e.r.-beoordelingsprocedure gevolgd moet worden staat omschreven in het Besluit m.e.r. 1994 (AMvB bij de Wet milieubeheer). Om te bepalen of een m.e.r.-(beoordelings)procedure doorlopen moet worden, wordt getoetst of de activiteit voldoet aan de definitie in het Besluit m.e.r. en voor de activiteit een in het Besluit m.e.r. genoemd plan wordt vastgesteld danwel besluit wordt genomen.

Vanaf 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd en zijn bepaalde definities en categorieën van activiteiten die m.e.r.-(beoordelings)plichtig zijn, veranderd of vervallen. Tevens zijn de drempelwaarden in bijlage D (m.e.r.-beoordelingsplicht) indicatief gemaakt. De wijziging betreft een reparatie van het Besluit m.e.r. als gevolg van een arrest van het Europese Hof van Justitie¹. Hiermee wordt aan het bevoegd gezag een handvat geboden: namelijk de indicatie dat indien de activiteit beneden de drempelwaarde van de m.e.r.-beoordelingsplicht ligt, er waarschijnlijk geen sprake kan zijn van aanzienlijke milieugevolgen.

Het bevoegd gezag zal zich er echter nog van moeten vergewissen of de activiteit daadwerkelijk geen aanzienlijke milieugevolgen kan hebben. Dit betreft een zogenoemde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Wanneer de conclusie van deze toets is dat belangrijke nadelige gevolgen van het project niet kunnen worden uitgesloten moet alsnog een formele m.e.r.-beoordeling worden gedaan of er kan direct gekozen worden een volledige m.e.r. uit te voeren voor de herstructurering van het winkelcentrum Schalkwijk. Als belangrijke nadelige milieueffecten op basis van de vormvrije m.e.r.-beoordeling inderdaad worden uitgesloten, moet in de structuurvisie worden gemotiveerd dat geen volledige m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd.

De herstructurering van winkelcentrum Schalkwijk voldoet aan de definitie van een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit; namelijk activiteit D11.2 voor aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject. Het voornemen valt echter niet direct onder de genoemde gevallen (overschrijdt niet de drempelwaarde). Het gaat immers niet om een oppervlakte van 100 hectare of meer, dan wel 2000 of meer woningen in een aaneengesloten gebied, dan wel een bedrijfspervlak van 200.000 m² of meer. Er geldt daarom geen directe m.e.r.-(beoordelings)plicht.

Op basis van het gewijzigde Besluit m.e.r. is er, mede in verband met het indicatief maken van de drempelwaarden in onderdeel D (m.e.r.-beoordelingsplicht) een vormvrije m.e.r.-beoordeling vereist voor het opstellen van de structuurvisie Schalkstad.

¹ Commissie tegen Nederland, zaak C-255/08 van 15 oktober 2009.

2.2 Inhoudelijke criteria vormvrije m.e.r.-beoordeling

Bij een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet het bevoegd gezag zich er van vergewissen of de activiteit daadwerkelijk geen aanzienlijke milieugevolgen kan hebben, waarbij in het bijzonder moet worden nagegaan of sprake is van omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn². Op hoofdlijn gaat daarbij om de volgende criteria:

1. de kenmerken van het project
2. de plaats van het project
3. de kenmerken van het potentiële effect

2.3 Procedure vormvrije m.e.r.-beoordeling

Hoe de procedure van de vormvrije m.e.r.-beoordeling eruit ziet is afhankelijk van de conclusies die getrokken worden ten aanzien van het mogelijk optreden van belangrijke nadelige milieueffecten door de herstructurering van winkelcentrum Schalkwijk. Er zijn twee conclusies mogelijk:

- a. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- b. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen een volledige m.e.r. uit te voeren.

Ad a. Als de vormvrije m.e.r.-beoordeling als resultaat heeft dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten moet die conclusie door het bevoegd gezag worden opgenomen in de tekst van het uiteindelijke besluit in de moederprocedure. Dat kan bijvoorbeeld de toelichting van een structuurvisie zijn. Uiteraard moet daarbij worden gemotiveerd op basis waarvan de conclusie is getrokken.

Ad b. Als belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet kunnen worden uitgesloten bestaat het resultaat van de vormvrije m.e.r.-beoordeling bij besluiten uit kolom 4 (Toelichting Besluit milieueffectrapportage, Wet milieubeheer) uit het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling met de procedureregels die boven de drempelwaarde gelden, of het direct starten van een project-m.e.r. Bij plannen uit kolom 3 moet een procedure worden gestart voor een plan-m.e.r.

² Bijlage III bij de Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling (85/337/EEG zoals gewijzigd door de richtlijnen 97/11/EG en 2003/35/EG). Zie verder bijlage 2 van deze notitie.

3 KENMERKEN EN PLAATS VAN HET PROJECT

3.1 Kenmerken van het project

Aard en omvang

Het project Schalkstad heeft als doel een vernieuwing van het stadsdeelhart van Schalkwijk. De vernieuwing betreft zowel herstructurering (sloop en vervanging) als nieuwbouw. De vernieuwing beoogt de metamorfose van winkelcentrum naar compleet, levendig stadsdeelcentrum voor Schalkwijk, waarbij het centrum van Schalkwijk een nieuw karakter krijgt: een stedelijke omgeving met een compleet winkelaanbod, een marktplein met bomen, horeca, het Teyler College, een bibliotheek en een bioscoop. Het centrale plein komt in de nieuwe situatie aan het water te liggen.

Het project Schalkstad voorziet in circa 550 extra woningen, appartementen en maisonnettes, inclusief voldoende parkeergelegenheid. Parkeren vindt bovengronds plaats in nieuwe parkeergarages aan de Europaweg. De meeste nieuwe woningen zijn gesitueerd aan de oost- en zuidzijde

Belangrijke trekker voor het stadsdeelcentrum blijft het winkelcentrum. Het huidige winkelcentrum krijgt een grondige facelift en sluit straks aan bij de nieuwbouw. Het oppervlak van het bestaande winkelcentrum neemt aanzienlijk toe: van circa 25.000 m² bedrijfsvloeroppervlak met een uitbreiding van 16.000 m² naar circa 41.000 m². Tabel 3.1. geeft een overzicht van de netto toevoeging van het aantal bedrijfsvloeroppervlak (in m²) per functietype.

Tabel 3.1 Overzicht toevoeging bvo per type functie

Toevoeging functies	Bedrijfsvloeroppervlak in vierkante meters
Wonen	54.000
Winkels, totaal*	16.000
Maatschappelijk / cultureel	10.000
Commercieel (incl. horeca)	4.300
Parkeren	1050 parkeerplaatsen = m2
Totaal*	161.000

Stedelijk structuur

Er wordt gekozen voor een gridstructuur met bouwblokken van ongeveer 40 bij 40 meter. Samen met de openstapeling van functies zorgt deze structuur voor de intensivering van het ruimtegebruik. De nieuw te realiseren bouwblokken worden voor het overgrote deel woondomeinen van 40 tot 60 woningen, met aan de buitenzijde een levendig woonmilieu en aan de binnenzijde een groen karakter. De hoogteopbouw sluit aan op de omgeving.

Voor de bouwblokken aan de zuidzijde is het hoogtebeeld 15 meter, aan de zijde van de Briandlaan 21 meter. Op de begane grond met een verdiepingshoogte van 6 meter, bevinden zich voornamelijk winkels. De binnentuinen (hofjes) en expeditiehoven zijn naar binnen gesitueerd, vanuit het oogpunt van geluidsoverlast.

Fasering

De ontwikkeling van het winkelcentrum gebeurt in fasen. De ambitie is dat de eerste paal medio 2013 in de grond gaat. De fasering van de herontwikkeling van het winkelcentrum wordt integraal opgenomen in de

transformatie van Schalkwijk. De fasering is zo ingericht dat het huidige winkelcentrum kan blijven functioneren. In 2020 moet de herstructurering en opwaardering van Schalkstad gereed zijn.

De samenhang met overige projecten

Schalkstad is onderdeel van Schalkwijk. Binnen Schalkwijk vinden diverse (ruimtelijke) ontwikkelingen plaats die een samenhang hebben met het project Schalkstad, zoals het project 'De entree van Haarlem' Haarlem, herinrichting Aziëweg en de renovatie, sloop en nieuwbouw in Europawijk. In het uitbreidingsprogramma Schalkwijk 2000+ worden deze plannen nader toegelicht.

Met name op het gebied van verkeer, geluidbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheid kunnen er cumulatieve effecten optreden. Zo heeft het nieuwe winkelcentrum een verkeersaantrekkende werking, waardoor verkeersstromen binnen heel Schalkwijk zullen wijzigen. Hierdoor treden er mogelijk knelpunten op bij kruispunten en rotondes. Daarnaast kan de geluidbelasting als gevolg van het extra verkeer toenemen en kan de luchtkwaliteit afnemen.



Er is een verkeersstudie uitgevoerd naar de bestaande infrastructuur en de mate waarin deze de toename van het verkeer als gevolg van de plannen binnen Schalkstad kan verwerken. De resultaten van dit onderzoek zijn dat de huidige structuur voldoende is om de verwachte verkeersstromen te verwerken.

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen

Omdat in de herstructurering van winkelcentrum Schalkstad extra functies worden gerealiseerd zoals extra woningen, maar ook meer mensen gebruik maken van openbare voorzieningen, legt dit meer beslag op het gebruik van natuurlijke hulpbronnen als water en aardgas. De gemeente Haarlem heeft aangegeven allerlei middelen toe te passen om zo zuinig mogelijk met natuurlijke hulpbronnen om te gaan. Concreet betekent dit dat de gemeente ambieert de nieuwste technieken toe te passen, onder andere met betrekking tot isolatie, de keuze en duurzaam gebruik van bouwmaterialen en het toepassen van duurzame energie³.

De productie van afvalstoffen

De productie van afvalstoffen zal voornamelijk bedrijfsafval, kantoorafval en huisafval betreffen. Het voorkomen van en zorgvuldig omgaan met huishoudelijk afval wordt gestimuleerd en inzameling vindt overeenkomstig het geldende beleid van de gemeente Haarlem op steeds meer locaties ondergronds plaats. De gemeente Haarlem richt zich de komende jaren sterk op het scheiden van het afval. De komende jaren zal de gemeente middels communicatie en een verbetering van de dienstverlening streven naar een toename van het gescheiden aanbieden van de verschillende afvalstoffenfracties. Dit beleid sluit goed aan bij de duurzaamheidsambities van Haarlem.

Tijdens de realisatie van het voornemen komt bouwafval vrij, met name door de sloop van bestaande gebouwen. Dit afval heeft een 'tijdelijk karakter' en zal na realisatie niet meer aanwezig zijn. De gemeente

³ Gemeente Haarlem, Kadernota Haarlem Duurzaam, 13 oktober 2011

heeft als doel de productie van afval zoveel mogelijk te voorkomen tijdens het ontwerp en de herstructurering van het gebied.

Verontreiniging en hinder

De belangrijkste vormen van hinder die kunnen ontstaan zijn geluidshinder en verstoring. Deze hinder is met name zijn toe te schrijven aan de toename van vervoersbewegingen in het plangebied; in paragraaf 4.2 en 4.3 wordt voor deze aspecten verder ingegaan op de mogelijke (milieu)gevolgen.

Risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën

Het risico van ongevallen wordt bij stedelijke ontwikkelingsprojecten vaak bestempeld als externe veiligheid. Met externe veiligheid wordt bedoeld op de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis gaat vanwege een bepaalde activiteit, zoals tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De herstructurering van Schalkstad zal geen vergroting van de kans op ongevallen met zich meebrengen. Gezien de toe te voegen woonbebouwing, winkels en voorzieningen, en daarmee de toename van het aantal personen in het gebied, kan het aantal slachtoffers bij een eventueel ongeval wel toenemen ten opzichte van de huidige situatie (toename van het groepsrisico). Op het aspect externe veiligheid wordt in paragraaf 4.4 nader ingegaan.

Conclusie inhoudelijke toetscriteria conform Bijlage III EU richtlijn milieubeoordeling projecten:	JA	NEE
<i>kenmerken van het project</i>		
Leidt de omvang van het project tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt eventuele cumulatie met andere projecten tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt het gebruik van natuurlijke hulpbronnen tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt de productie van afvalstoffen tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt verontreiniging en hinder binnen het project tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt het risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën binnen het project, tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X

3.2 Plaats van het project

Plan- en studiegebied

Het winkelcentrum Schalkwijk is gelegen in de naoorlogse wijk Schalkwijk die in het zuidoosten van Haarlem ligt. Schalkwijk is opgebouwd uit vier woonwijken in het patroon van een molenwiek. Het huidige winkelcentrum ligt temidden van deze woonwijken.

Het plangebied is het gebied waarbinnen de herstructurering zal plaatsvinden, te weten het bestaande winkelcentrum Schalkwijk en haar directe omgeving. Het plangebied wordt begrensd door de Aziëweg in het noorden, de Briandlaan in het oosten, Roosje Vospad en Jo Sterckstraat in het zuiden en de Europaweg in het westen.

Het studiegebied is het gebied waar de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit (kunnen) optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving daarvan. Bepalend voor de omvang van het studiegebied is in dit geval verkeer en dan vooral de wegvakken waarop een waarneembare verandering van verkeerstructuur en/of verkeersintensiteit verwacht mag worden. Hierbij wordt conform de richtlijnen voor het berekenen van geluidhinder aangenomen dat significante milieueffecten⁴ optreden bij een afname van minimaal 20% of een toename van minimaal 30% van de verkeersintensiteiten als gevolg van de herstructurering van het winkelcentrum.

Het bestaande grondgebruik

Het bestaande grondgebruik van Schalkwijk betreft voornamelijk parkeerplaatsen en bebouwing, in het bijzonder woningen, bedrijfspanden en kantoorruimten. De herstructurering van het gebied voorziet in uitbreiding en vervanging van de bestaande bebouwing. Het bestaande grondgebruik wijzigt daarmee niet.

Het grondgebruik wordt verder beschreven in de verschillende bestemmingsplannen van het gebied. Een overzicht van deze bestemmingsplannen is opgenomen in **bijlage 3**.

De relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied

Uit het plangebied worden momenteel geen natuurlijke hulpbronnen gebruikt. En de natuurlijke hulpbronnen die gebruikt worden, worden van buiten het gebied aangevoerd. Er zullen geen of zeer beperkte veranderingen plaatsvinden in deze aanvoer.

Bijlage III van de Europese Richtlijn geeft aan om in het bijzonder aandacht te schenken aan de volgende typen gebieden:

- a) wetlands
- b) kustgebieden
- c) berg- en bosgebieden
- d) reservaten en natuurparken
- e) gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd, speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG
- f) gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden
- g) gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid
- h) landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang

⁴ Zo is bij deze toe- of afname sprake van een verandering van de geluidbelasting van 1 dB of meer.

In het plangebied is geen sprake van een wetland, kustgebied, berg- en bosgebied, reservaat en/of natuurpark. Het plangebied ligt niet in of nabij een Natura 2000-gebied. Binnen een straal van 3 kilometer bevindt zich wel de Ecologische Hoofdstructuur, maar deze wordt niet doorkruist of fysiek aangetast. De locatie is vanwege het stedelijke karakter van geringe ecologische betekenis. De huidige kernfuncties in het plangebied worden uitgebreid. Dit heeft geen effect op de aanwezige natuurgebieden.

In de huidige situatie is Schalkstad (en Schalkwijk als geheel) een gebied met een lage bevolkingsdichtheid. Deze bevolkingsdichtheid neemt als gevolg van het voornemen wel toe.

Op de Archeologische Beleidskaart Haarlem is de archeologische verwachting aangegeven van Schalkwijk. Hieruit blijkt dat de archeologische verwachtingswaarde niet hoog is. Binnen het plangebied zijn geen gemeentelijke of van rijkswege beschermde monumenten gelegen. Eveneens bevinden zich geen aardkundige monumenten of aardkundig in het plangebied. De Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland geeft eveneens geen informatie over monumentale bebouwing binnen het plangebied. De verwachting is daarom dat de cultuurhistorische waarde van het plangebied laag is.

Conclusie inhoudelijke toetscriteria conform Bijlage III EU richtlijn milieubeoordeling projecten: <i>plaats van het project</i>	JA	NEE
Leidt een wijziging van het bestaande grondgebied tot de noodzaak van het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt aantasting van de rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied tot de noodzaak van het doorlopen van een m.e.r.?		X

4 KENMERKEN VAN HET POTENTIËLE EFFECT

Per onderwerp wordt in samenhang met de kenmerken en de plaats van het project gezien of er zich bijzondere omstandigheden voordoen met betrekking tot de potentiële effecten. Denk bijvoorbeeld aan de reikwijdte van het mogelijke effect, de omvang en complexiteit ervan, de waarschijnlijkheid en de impact en omkeerbaarheid van potentiële effecten.

4.1 Verkeer

4.1.1 Autoverkeer

Als gevolg van de uitbreiding van het aantal en de hoeveelheid functies in het winkelcentrumgebied wijzigen de verkeersstromen. In 2008 zijn de verkeersintensiteiten berekend, uitgaande van een toename van het aantal vierkante meters bedrijfsvloeroppervlak (bvo) van 220.000 m². Vanwege externe factoren beslaat het totale programma in de nieuwe situatie (zoals deze wordt opgenomen in de structuurvisie Schalkstad van 2012) meer dan een halvering van het oorspronkelijke programma, namelijk een toevoeging van 161.000 m² bedrijfsvloeroppervlak. In onderstaande tabel wordt de verwachte toename van het aantal motorvoertuigen⁵ als gevolg van de toevoeging van de 161.000m² bvo voor de relevante wegvakken gepresenteerd voor het jaar 2015.

Tabel 4.1 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) op een werkdag in de plansituatie op de ontsluitingswegen van het winkelcentrum Schalkwijk

Wegvak	Autonoom	Planbijdrage		Totaal
		Absoluut toe/afname	Relatieve toe/afname	
Aziëweg (tussen de Amerikaweg en de Europaweg)	15900	5000	31%	20900
Europaweg (ten noorden van de Aziëweg)	9800	1800	18%	11600
Europaweg (tussen de Aziëweg en de Costa Del Sol)	20400	6100	30%	26500
Europaweg (tussen de Costa Del Sol en Groningenlaan)	22700	4500	20%	27200
Europaweg (ten westen van de Groningenlaan)	18800	2600	14%	21400
Groningenlaan	10100	2100	21%	12200
Albert Schweitzerlaan	5100	2200	43%	7300
Briandlaan (ten zuiden van de Californiëbrug)	1900	1500	79%	3400
Briandlaan (ten zuiden van de Floridabrug)	4800	5700	119%	10500
Amerikaweg	18900	3000	16%	21900

Uit tabel 4.1 valt af te leiden dat met name op de grotere ontsluitingswegen Aziëweg (tussen de Amerikaweg en de Europaweg) en op de Europaweg (tussen de Aziëweg en de Costa Del Sol) er zowel een aanzienlijke absolute als relatieve toename van het aantal motorvoertuigbewegingen te verwachten is. Daarnaast neemt op de 'kleinere' ontsluitingswegen Briandlaan (beide richtingen) het verkeer in relatieve zien aanzienlijk toe. De toename van de verkeersintensiteiten doet zich met name voor op de wegen die direct aansluiten op de parkeergarages: de Europaweg en de Briandlaan. Als gevolg van deze toename zijn echter geen capaciteitsproblemen in de directe omgeving te verwachten⁶.

⁵ Uitgangspunt hierbij is een gelijkblijvende verdeling van het programma en de motorvoertuigcategorieën licht, middelzwaar en zwaar.

⁶ Tauw (2008), concept milieueffectrapport Schalkstad

Herkomst bezoekers

Door het toevoegen van winkels zullen er meer bezoekers komen van verder weg. Hierdoor zal het aandeel auto en openbaar vervoer ten opzichte van het langzame verkeer (fiets en voetganger) groeien.

Gebruik van infrastructuur

Door het realiseren van de plannen zullen de verkeersstromen wijzigen. Op de wegen die direct aansluiten op de parkeergarages van de Europaweg en de Briandlaan zullen toenames te zien zijn. Er worden echter geen capaciteitsproblemen verwacht op deze wegvakken.

Doorstroming kruispunten

Het kruispunt Aziëweg – Europaweg vormt (zowel in de huidige als de toekomstige situatie) een knelpunt wat betreft de verkeersafwikkeling. Met name tijdens de ochtend en avondspits gelden er langere reistijden. Op dit moment wordt onderzocht in hoeverre de realisatie van een rotonde een oplossing biedt. Vooralsnog wordt er in deze aanmeldingsnotitie uitgegaan van een kruispunt.

4.1.2 Parkeren

Rond het winkelcentrum zijn 1.500 parkeerplaatsen beschikbaar, waarvan 600 in de huidige parkeergarage en 900 op de parkeerplaatsen (maaiveld). Het voorgenomen plan voorziet in 1050 extra parkeerplaatsen. Dit komt overeen met ca 65.000 m² bruto vloeroppervlak.

PM gemeente probleem ontsluiting parkeergarage.

4.1.3 Openbaar vervoer

De voorgenomen activiteit voorziet geen veranderingen in het openbaar vervoer. Ook na realisatie van de plannen is het plangebied goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

4.1.4 Fietzers en voetgangers

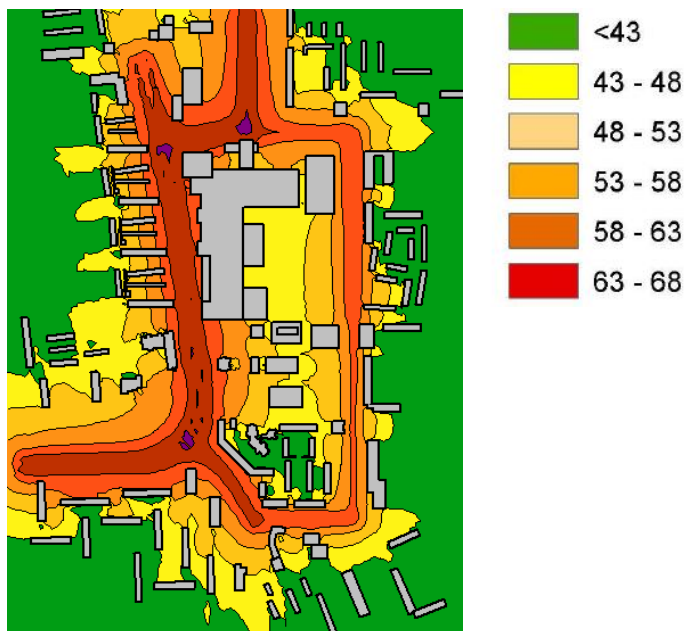
Het winkelcentrum is centraal gelegen in de wijk Schalkwijk en heeft een primaire functie voor de vier woonwijken binnen Schalkwijk. Door de korte afstand tussen de wijken en het winkelcentrum is het goed mogelijk de afstanden met de fiets of te voet af te leggen.

4.1.5 Verkeersveiligheid

Eén van de doelen van de herstructurering van het project Schalkstad is het winkelcentrum aantrekkelijker maken voor het (winkelend en recreërend) publiek. Het winkelend publiek dat binnen Schalkstad en Schalkwijk woont, zal vooral de fiets pakken of lopend richting het winkelcentrum gaan. Voor het publiek dat (voornamelijk) van buiten Schalkwijk komt, worden extra parkeerplaatsen gerealiseerd, waardoor het autoverkeer op voornamelijk de Europaweg en Aziëweg zal toenemen. Een toename van het autoverkeer betekent ook meer kans op confrontaties tussen auto's onderling en tussen auto's en voetgangers/fietzers. Het plan voorziet in het aanpassen van een aantal kruispunten door bijvoorbeeld rotondes aan te leggen.

4.2 Geluidbelasting

In de huidige en de autonome situatie is vooral de invloed van de ontsluitingswegen Aziëweg, Europaweg en Amerikaweg op het plangebied groot. Het hoge aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal zorgt op deze wegen voor een hoge geluidsbelasting, zie figuur 4.2.



Figuur 4.2 Berekende geluidbelasting (in L_{den}) in de autonome ontwikkeling (2020)

Volgens de Wet geluidshinder geldt voor alle nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Wanneer deze waarde wordt overschreden en geluidsbeperkende maatregelen niet mogelijk zijn of niet voldoende effect hebben, mogen er hogere maximaal toelaatbare waarde voor geluid vast gesteld worden. De maximaal toelaatbare geluidsbelastingen zijn aan plafonds gebonden. In de Wet geluidshinder wordt voor stedelijk gebied de onderstaande situaties onderscheiden:

- Nieuwe woning langs een bestaande weg: 63 dB plafondwaarde
- Nieuwe woning langs nieuwe weg: 58 dB plafondwaarde
- Bestaande woning langs nieuwe weg: 63 dB plafondwaarde
- Reconstructie van een (bestaande) weg: Maximaal 5 dB toename t.o.v. heersende geluidbelasting of eerder vastgestelde waarde tot een plafondwaarde van 68 dB

Vanuit wettelijk oogpunt leidt een geluidsbelasting hoger dan de genoemde plafondwaarde tot directe beperking van mogelijke ontwikkelingen.

Voor het project Schalkstad is door Tauw in 2008⁷ aan de hand van de verkeersintensiteitscijfers berekend welke geluidsbelasting er in het plangebied plaats heeft. Op basis van de berekende resultaten werd gesteld dat geluid zeker een aandachtspunt is in de ontwikkeling van het planalternatief, maar dat de geluidsgevoelige bestemmingen geen geluidbelasting van boven de maximaal toegestane waarde zouden ondervinden. Doordat er echter een relatief grote groep al (direct) met een geluidbelasting van boven de 48 dB te maken krijgt, werden de effecten op geluidbelasting als belangrijk negatief beoordeeld.

Doordat het programma van 2012 ten opzichte van het programma van 2008 gewijzigd is, neemt het aantal motorvoertuigen per werkdag minder toe dan door Tauw in het akoestisch onderzoek van 2008 werd gepresenteerd.

⁷ Tauw (2008), Akoestisch onderzoek stadsdeelhart Schalkstad te Haarlem. Concept

Aan de hand van de in paragraaf 4.1.1. aangegeven uitgangspunten en de daarbij behorende toename van het aantal motorvoertuigbewegingen per werkdag kan, aan de hand van een rekenkundige formule, de toename van het aantal decibel ten opzichte van de autonome ontwikkeling in beeld worden gebracht. Deze formule is als volgt: $10 \cdot \text{LOG}(\text{intensiteit oud} / \text{intensiteit nieuw})$. Indien deze formule wordt toegepast op de verwachte toename van het aantal motorvoertuigbewegingen, zijn toenames van geluidbelasting op de relevante ontsluitingswegen te verwachten zoals weergegeven in tabel 4.3.

Tabel 4.3. Berekende toename van de geluidemissie op basis van verwacht aantal motorvoertuigbewegingen met een gelijkblijvende verhouding tussen zwaar, middelzwaar en licht verkeer bij een programma van 161.000 m² bedrijfsvloeroppervlak

Wegvak	Autonoom	Autonoom + planbijdrage	Toename in decibel
Aziëweg (tussen de Amerikaweg en de Europaweg)	15900	20900	+ 1.19 dB
Europaweg (ten noorden van de Aziëweg)	9800	11600	+ 0.73 dB
Europaweg (tussen de Aziëweg en de Costa Del Sol)	20400	26500	+ 1.14 dB
Europaweg (tussen de Costa Del Sol en Groningenlaan)	22700	27200	+ 0.79 dB
Europaweg (ten westen van de Groningenlaan)	18800	21400	+ 0.56 dB
Groningenlaan	10100	12200	+ 0.82 dB
Albert Schweitzerlaan	5100	7300	+ 1.56 dB
Briandlaan (ten zuiden van de Californiëbrug)	1900	3400	+ 2.53 dB
Briandlaan (ten zuiden van de Floridabrug)	4800	10500	+ 3.40 dB
Amerikaweg	18900	21900	+ 0.64 dB

Bij het combineren van de informatie uit tabel 4.2 (verwachte toename van het aantal decibel) en figuur 4.2 (verwachte geluidbelasting in de autonome situatie) blijkt dat de geluidbelasting rondom ontsluitingswegen die reeds een hoge geluidbelasting hebben (met name Europaweg en Amerikaweg) als gevolg van het voornemen verder (met circa 0.7 dB) toenemen. Gezien de heersende geluidsbelasting is een toename van geluid niet wenselijk.

4.3 Luchtkwaliteit

In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden gesteld aan concentraties van verschillende stoffen ter bescherming van de gezondheid van de mens. De grenswaarden voor deze stoffen zijn vermeld in Tabel 4.4. Bij de beoordeling van de luchtkwaliteit als gevolg van het wegverkeer zijn met name stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) bepalend.

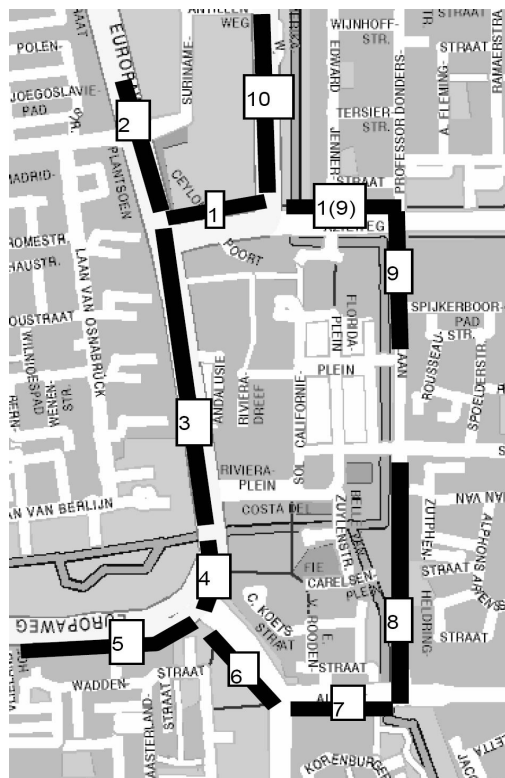
Tabel 4.4 Grenswaarden Wet luchtkwaliteit

Stof	Criterium	Grenswaarde
NO ₂	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen van uurgemiddelde grenswaarde van 200 µg/m ³	18 keer per jaar
PM ₁₀	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m ³	35 keer per jaar
CO	8 uurgemiddelde concentratie ¹⁾	10.000 µg/m ³
Benzeen	Jaargemiddelde concentratie	5 µg/m ³
SO ₂	Aantal overschrijdingen van uurgemiddelde grenswaarde van 350 µg/m ³	24 keer per jaar
	Aantal overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde van 125 µg/m ³	3 keer per jaar
BaP	Jaargemiddelde concentratie	1 µg/m ³

¹⁾ In plaats van te toetsen aan een maximale 8-uurgemiddelde concentratie van 10.000 µg/m³ kan ook getoetst worden aan een het 98-percentiel van de 8-uurgemiddelde concentratie. De grenswaarde voor het 98-percentiel bedraagt daarbij 3.600 µg/m³

Voor het project Schalkstad is door Tauw in 2008⁸ aan de hand van de verkeersintensiteitscijfers berekend wat de luchtkwaliteit er in het plangebied is. Op basis van de berekende resultaten werd gesteld dat er in geen enkel geval overschrijding van de norm plaatsvindt. Wel werd aangegeven dat de luchtkwaliteit licht zou verslechteren door de plannen van 2008.

Doordat het programma van 2012 ten opzichte van het programma van 2008 gewijzigd is, neemt het aantal motorvoertuigen per werkdag minder toe dan door Tauw in 2008 is berekend. Aan de hand van de in paragraaf 4.1.1 aangegeven uitgangspunten en de daarbij behorende toename van het aantal motorvoertuigbewegingen per werkdag kan de toename luchtkwaliteit in beeld worden gebracht, zoals weergegeven in Tabel 4.5, Tabel 4.6, Tabel 4.7 en Tabel 4.8. In Figuur 4.3 is de ligging van de wegvakken opgenomen.



Figuur 4.3 Ligging van de wegvakken

Tabel 4.5 Resultaten PM₁₀ referentiesituatie en planalternatief 2015 inclusief zeezoutaf trek

	Jaargemiddelde (µg/m ³)			Overschrijdingen 24-uurgemiddelde (dagen)		
	Referentie-situatie	Planalternatief	Toename in µg/m ³	Referentie-situatie	Planalternatief	Toename in dagen
Grenswaarde	40	40	40	35	35	35
1 Aziëweg	18,5	18,7	+ 0,2	9	9	-
1 (9) Aziëweg	18	18	-	8	9	+ 1
2 Europaweg	18,4	18,7	+ 0,3	7	8	+ 1
3 Europaweg	18	18	-	8	10	+ 2
4 Europaweg	18	18	-	8	10	+ 2
5 Europaweg	17,6	17,6	-	9	10	+ 1
6 Groningenlaan	18,4	18,9	+ 0,5	9	9	-
7 Albert Schweitzerlaan	18,4	18,9	+ 0,5	8	9	+ 1
8 Briandlaan	18,9	19,1	+ 0,2	8	8	-
9 Briandlaan	18,5	18,7	+ 0,2	8	10	+ 2
10 Amerikaweg	18,3	18,5	+ 0,2	9	9	-

⁸ Tauw (2008), Akoestisch onderzoek stadsdeelhart Schalkstad te Haarlem. Concept

Tabel 4.6 Resultaten PM₁₀ referentiesituatie en planalternatief 2020

	Jaargemiddelde (µg/m ³)			Overschrijdingen 24-uurgemiddelde (dagen)		
	Referentie-situatie	Planalternatief	Toename in µg/m ³	Referentie-situatie	Planalternatief	Toename in dagen
Grenswaarde	40	40	40	35	35	35
1 Aziëweg	17,6	17,8	+ 0,2	7	7	-
1 (9) Aziëweg	17,2	17,2	-	7	8	+ 1
2 Europaweg	17,6	17,9	+ 0,3	6	6	-
3 Europaweg	17,3	17,3	-	7	8	+ 1
4 Europaweg	17,3	17,4	+ 0,1	7	8	+ 1
5 Europaweg	17	17	-	7	8	+ 1
6 Groningenlaan	17,6	18,1	+ 0,5	7	7	-
7 Albert Schweitzerlaan	17,6	18,1	+ 0,5	6	7	+ 1
8 Briandlaan	17,9	18,1	+ 0,2	6	7	+ 1
9 Briandlaan	17,6	17,7	+ 0,1	7	8	+ 1
10 Amerikaweg	17,4	17,6	+ 0,2	7	7	-

Tabel 4.7 Resultaten NO₂ referentiesituatie en planalternatief 2015

	Jaargemiddelde (µg/m ³)			Overschrijdingen uurgemiddelde (dagen)		
	Referentie-situatie	Planalternatief	Toename in µg/m ³	Referentie-situatie	Planalternatief	Toename in dagen
Grenswaarde	40	40	40	18	18	18
1 Aziëweg	24,6	25,3	+ 0,7	0	0	-
1 (9) Aziëweg	24,8	26,3	+ 1,5	0	0	-
2 Europaweg	24,2	24,4	+ 0,2	0	0	-
3 Europaweg	25,7	28,2	+ 2,5	0	0	-
4 Europaweg	25,6	28,1	+ 2,5	0	0	-
5 Europaweg	27,7	28,5	+ 0,8	0	0	-
6 Groningenlaan	24,9	25,4	+ 0,5	0	0	-
7 Albert Schweitzerlaan	24,1	24,8	+ 0,7	0	0	-
8 Briandlaan	23,8	24,6	+ 0,8	0	0	-
9 Briandlaan	24,3	26,3	+ 2,0	0	0	-
10 Amerikaweg	25,1	25,7	+ 0,6	0	0	-

Tabel 4.8 Resultaten NO₂ referentiesituatie en planalternatief 2020

	Jaargemiddelde (µg/m ³)			Overschrijdingen uurgemiddelde (dagen)		
	Referentie-situatie	Planalternatief	Toename in µg/m ³	Referentie-situatie	Planalternatief	Toename in dagen
Grenswaarde	40	40	40	18	18	18
1 Aziëweg	21,6	22,1	+ 0,5	0	0	-
1 (9) Aziëweg	21,8	22,9	+ 1,1	0	0	-
2 Europaweg	21,2	21,4	+ 0,2	0	0	-
3 Europaweg	22,4	24,1	+ 1,7	0	0	-

4 Europaweg	22,3	24,0	+ 1,7	0	0	-
5 Europaweg	23,8	24,3	+ 0,5	0	0	-
6 Groningenlaan	21,9	22,3	+ 0,4	0	0	-
7 Albert Schweitzerlaan	21,3	21,8	+ 0,5	0	0	-
8 Briandlaan	21,3	21,8	+ 0,5	0	0	-
9 Briandlaan	21,5	22,9	+ 1,4	0	0	-
10 Amerikaweg	22	22,4	+ 0,4	0	0	-

Uit bovenstaande gegevens blijkt dat door het realiseren van de plannen er bij PM₁₀, NO₂ en overige stoffen geen grenswaardeoverschrijding plaatsvindt. Wel is er een lichte verslechtering van de luchtkwaliteit. Een project is 'Niet In Betekende Mate' (NIBM) als het project niet meer dan 1,2 µg/m³ bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie van zowel PM₁₀ als NO₂. Bij een bijdrage hoger dan de 1,2 µg/m³ dient de luchtkwaliteit getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. De planontwikkeling draagt op onder andere de Europaweg meer dan 1,2 µg/m³ bij aan de concentratie NO₂. Derhalve is het project 'In Betekende Mate' (IBM) en getoetst aan de grenswaarden. Aangezien de grenswaarden in 2015 en 2020 ondanks de toename niet worden overschreden, wordt voldaan aan de Wet luchtkwaliteit.

Luchtkwaliteit uitgang parkeergarages

Problemen met de wettelijke normen voor benzeen zijn alleen te verwachten bij parkeergarages. Zowel door de verdamping van benzine als door de rijbewegingen binnen de parkeergarages, kunnen verhoogde benzeenconcentraties optreden. Toetsing moet in deze gevallen uitwijzen in hoeverre wordt voldaan aan de wettelijke normen.

De ervaring leert dat de concentratie benzeen in Nederland nauwelijks de grenswaarde overschrijdt. In de geactualiseerde handreiking parkeergarages en benzeen wordt ervan uitgegaan dat de geldende grenswaarde voor benzeen niet overschreden wordt als gebouwd wordt volgens de NEN 2443 (parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages).

De ontwerpen van de parkeergarages zijn ten tijde van deze aanmeldingsnotitie nog niet beschikbaar. Er is voor de nieuw te realiseren parkeergarages uitgegaan dat deze conform de eisen gebouwd worden.

4.4 Externe veiligheid

De risicokaart van provincie Noord-Holland⁹ geeft een eerste inzicht in de mogelijke risico's ter plaatse van het winkelcentrum Schalkstad. De risicokaart laat zien dat er geen routing van gevaarlijke stoffen of bedrijvigheid met risicocontouren in (de omgeving van) het plangebied aanwezig zijn. Wel is er door de gemeente Haarlem ontheffing verleend voor LPG-transport naar het LPG-tankstation aan de Europaweg ten zuidwesten van het plangebied. Dit transport rijdt één keer per twee weken.

In de autonome situatie worden er geen veranderingen ten opzichte van de huidige situatie verwacht, aangezien de ontheffing inzake het LPG-transport van kracht blijft. Omdat het aantal mensen in Schalkstad vanwege het voornemen toeneemt, neemt ook het effect bij een eventuele calamiteit toe. Echter, doordat het aantal transporten erg gering is, is dat effect verwaarloosbaar klein. Wel dient de gemeente bij het bestemmingsplan een verantwoording van de toename van het groepsrisico te geven.

⁹ www.risicokaart.nl

4.5 Flora en fauna

Voor de beoordeling van het aspect ecologie wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortbescherming. Voor wat betreft gebiedsbescherming is in deze aanmeldingsnotitie gekeken naar:

- Vogel en habitatrichtlijnen (Natura 2000)
- (Provinciaal) Ecologische Hoofdstructuur
- Beschermde soorten worden in de Flora- en faunawet, welke worden onderverdeeld in:
 - o Tabel 1-soorten: soorten waarvoor een vrijstelling geldt voor ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld Zwanebloem)
 - o Tabel 2-soorten: soorten waarvoor geen vrijstelling geldt voor ruimtelijke ontwikkelingen. Effecten op populatieniveau mogen niet optreden (bijvoorbeeld Kleine modderkruiper)
 - o Tabel 3-soorten: strikt beschermde soorten waarvoor geen vrijstelling geldt voor ruimtelijke ontwikkelingen. Effecten op individuniveau mogen niet optreden (bijvoorbeeld alle vleermuissoorten)

Het plangebied ligt niet in of nabij een beschermd natuurgebied zoals Natura 2000-gebied. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de (provinciale) ecologische hoofdstructuur, tevens worden er geen beschermde soorten verwacht.

Wanneer de huidige inrichting onveranderd blijft, wordt ervan uitgegaan dat de natuurwaarden van het plangebied nauwelijks achteruit gaan. De inrichting van het park blijft gelijk. Verwacht wordt dat het onderhoud aan het grasveld en de heesters niet veranderd waardoor de natuurwaarden gelijk blijven. Doordat de bomen groeien, ontstaan wel meer broedplaatsen. Dit geldt voor alle bomen binnen het plangebied. Tevens wordt niet verwacht dat kap of rooi van bomen en heesters noodzakelijk is tenzij uitbreiding van de huidige bebouwing plaatsvindt.

4.6 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Er bevinden zich geen rijksmonumenten in het plangebied. Het plan heeft geen invloed op dit gebied van de Lijst Werelderfgoed.

Archeologie

Op de Archeologische Beleidskaart Haarlem (zie bijlage 4) is de archeologische verwachting aangegeven van Schalkwijk. Hieruit blijkt dat de verwachting niet hoog is. Aan de hand van proefboringen zal bepaald worden of de archeologische verwachting inderdaad minimaal is. Wanneer bij de realisatie meer bodemverstorende werkzaamheden worden verricht dan aangegeven op deze kaart (2.500 m² en dieper dan 30 cm -maaiveld), zal een aanvullend onderzoek moeten plaatsvinden. Aangezien het plangebied een gebied is waar de bodem veelal verstoord is, worden er voor archeologie geen effecten verwacht.

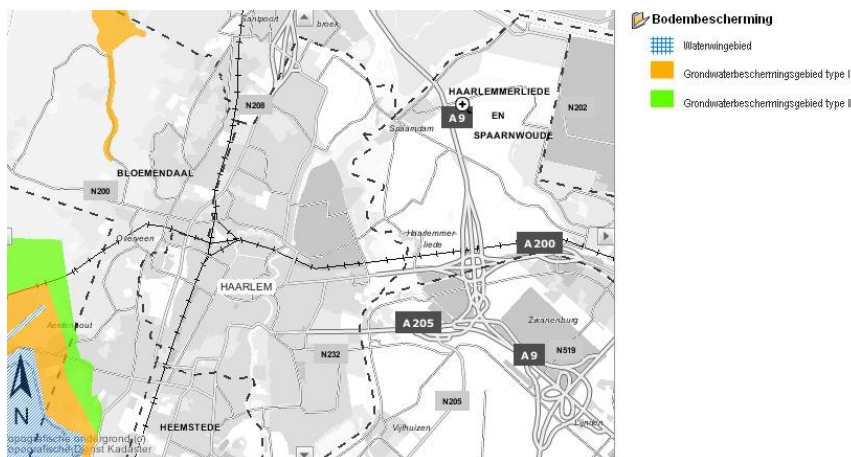
4.7 Bodem

Conform de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Haarlem¹⁰ bevinden zich in zowel de bovengrond als de ondergrond lichte verontreinigingen ter hoogte van Schalkstad. Wanneer gebouwd gaat worden ter plaatse van het Floriadeplein 14 moet de aanwezige verontreiniging worden gesaneerd. Verder zijn er geen of beperkte effecten voorzien op bodemkwaliteit en –stabiliteit.

¹⁰ http://www.haarlem.nl/fileadmin/A-Z/Milieu/bodemkwaliteitskaart_2006.pdf

4.8 Water

Het plangebied is niet in een beschermd gebied gelegen als bedoeld in de provinciale milieuverordening. Er is geen (grond)waterbeschermingsgebied in de directe invloedssfeer gelegen. In het plangebied liggen geen hoofdwaterlopen. Voor de op te stellen bestemmingsplannen moet wel een watertoets doorlopen worden, waarbij het advies van het Hoogheemraadschap Rijnland moet worden verwerkt. Door de realisatie van het plan is er een toename van het verhard oppervlak. Hiervoor moet compensatie plaatsvinden. Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat compensatie binnen of direct gelegen aan het plangebied mogelijk is.



4.9 Duurzaamheid en energie

Duurzaamheid

Door een bestaande locatie in de nabijheid van openbaar vervoer en het optimaal benutten van beschikbare ruimte is de activiteit op zichzelf een goed voorbeeld van duurzame ontwikkeling. De winst door de transformatie van het stadsdeelhart wordt behaald door de grote mate van verdichting voor zowel de woningbouw als voor de andere functies. De ontwikkelingen in het stadsdeelhart Schalkwijk zorgen voor een intensieve en gevarieerde mix van functies in stedelijk gebied. Werken, wonen, servicegerichte stedelijke voorzieningen en vermaak worden op een compacte en hoogwaardige manier ontwikkeld. De paradox is echter dat een dergelijke intensieve mix tevens kan leiden tot extra hinder voor de bewoners van het gebied.

De gemeente Haarlem streeft naar duurzaam bouwen. De doelstellingen en ambities zijn vastgelegd in onder andere de nota 'Duurzame Stedenbouw' en 'Duurzame nieuwbouw woningen'.

Realisering van voornemen leidt tot een toenemend gebruik van materialen en grondstoffen. Ten opzichte van de autonome situatie is de toename van materialen groot. Door te bouwen conform de Gemeentelijke Praktijk Richtlijn (GPR) wordt rekening gehouden met het toepassen van duurzame materialen. Daarnaast komt door de sloop van de bestaande bebouwing bouw materiaal vrij. Aangezien de gebouwen relatief jong zijn, wordt de sloop van deze bestaande bebouwing niet als duurzaam beschouwd.

Energie

Door het toevoegen van stedelijke functies zal het energieverbruik in het plangebied toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De herinrichting van het winkelcentrum Schalkwijk biedt echter goede mogelijkheden om de energievraag en het energieaanbod op elkaar af te stemmen.

Duurzame energie

Voor het project stadsdeelhart Schalkwijk wordt gestreefd naar klimaat neutraliteit. Hierbij wordt gedacht aan zonne-energie, maar ook aan het toepassen van meer innovatieve ideeën, waaronder lage temperatuurverwarming (LTV). Het toepassen van LTV kan de huidige verwarmingstechniek (HR-ketels) efficiënter werken en technieken als warmtepompen en de brandstofcel met een hoger rendement kunnen worden ingezet. De haalbaarheid wordt tijdens het verder planproces onderzocht.

Om de ambitie Klimaatneutraliteit te realiseren wil de gemeente nu al kijken naar de toekomstige mogelijkheden voor een duurzame energievoorziening en dit meenemen in de ruimtelijke ontwikkeling. Binnen Haarlem wordt onderzoek gedaan naar het verminderen van de energiebehoefte van woningbouw door passiefhuis technologie en de inzet van geothermie en warmte-koudeopslag. Voor Schalkstad is nog niet specifiek gekeken welke opties voor duurzame infrastructuur mogelijk zijn en passen in het gebied. In de locatie Schalkwijk zijn al drie gerealiseerde projecten die gebruik maken van de ondergrondse ruimte ten behoeve van bodemopslag.

De gemeente heeft een verkenning laten uitvoeren naar de mogelijkheden voor duurzame infrastructuur voor Schalkstad (Techniplan, 2008). De verkenning gaat in op duurzaam waterbeheer (groene daken, berging regenwater, grijs watersysteem), openbare verlichting en materiaalgebruik. Deze aspecten zijn nog steeds actueel.

4.10 Samenvattend: kenmerken van het potentiële effect

De planbijdrage van het voornemen zoals deze wordt opgenomen in de structuurvisie Schalkstad is ten opzichte van de autonome ontwikkeling beoordeeld op de mogelijke effecten die het op het milieu kan hebben. Vooral op de aspecten verkeersintensiteit, geluidsbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheid heeft het stedelijk ontwikkelingsprogramma mogelijke nadelige gevolgen. Vanwege de omvang, de ligging en het diverse programma is het voornemen een complex ruimtelijk vraagstuk waarbij mogelijk nadelige gevolgen voor het milieu zullen optreden.

Groei verkeersintensiteit

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling neemt de verkeersintensiteit op de belangrijkste toevoerende wegen tussen de 14% en 31% toe, waarbij de vraag is of de huidige infrastructuur deze toename zonder grootschalige reconstructie kan verwerken. Een slechte verkeersafwikkeling heeft negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit en de geluidshinder.

Toename van geluidsbelasting

Vanwege de toename van het autoverkeer is er op en rondom de belangrijkste ontsluitingswegen van Schalkstad een toename van de geluidsbelasting van tussen de 0,6 en 1,2 decibel te verwachten. Gezien de hoge heersende geluidsbelasting is een toename van geluid niet wenselijk. Wel is het de verwachting dat grenswaarden van de toegestane geluidsbelasting voor woningen niet worden overschreden. De voorkeursgrenswaarden van 48 decibel worden naar verwachting niet gehaald. Wel zijn er, indien er sprake is van reconstructie, middelen om een eventuele toename van de geluidbelasting te reduceren.

Beperkte verslechtering luchtkwaliteit

Qua luchtkwaliteit leidt het programma van het voornemen vanwege de toename van het autoverkeer tot een verslechtering voor de concentraties van fijn stof en stikstofdioxide, maar wordt wel voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Met name de luchtkwaliteit (zowel fijn stof en stikstofdioxide als ook de stof benzeen) rondom de in- en uitritten van de nieuwe parkeergarages zal verslechteren. Deze verslechtering is zeer beperkt en zal niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden.

Toename groepsrisico externe veiligheid

De voorgenomen activiteiten leiden niet tot een toename van transport van gevaarlijke stoffen. Wel voorziet het voornemen onder andere in de bouw van extra woningen en de bouw van recreatieve voorzieningen, waardoor het groepsrisico zeer beperkt (verwaarloosbaar) toeneemt.

Beperkte effecten flora en fauna

De voorgenomen activiteiten vinden voornamelijk plaats binnen het stedelijke gebied, waardoor er zeer beperkt negatieve effecten op de aanwezige flora en fauna te verwachten is. Eventueel kunnen vleermuizen nadelige gevolgen ondervinden. Voor de mogelijke verstoring van vleermuizen als gevolg van bouwwerkzaamheden zijn ontheffingen mogelijk. Ten behoeve van het opstellen van de (nieuwe) bestemmingsplannen moet dit deelaspect nader onderzocht worden.

Beperkte effecten bodem, water, cultuurhistorie en archeologie

Verwacht wordt dat het stedelijk ontwikkelingsproject geen (negatieve) effecten op water- en bodemkwaliteit zal hebben. Ook is de verwachting dat (op basis van de beschikbare informatie) het effect op de cultuurhistorische en archeologische waarden beperkt is. Qua landschappelijke inpassing zal het voornemen goed aansluiten op de omliggende omgeving.

Effecten duurzaamheid en energie

Door het toevoegen van stedelijke functies zal het energiegebruik in het plangebied toenemen. Er zijn echter goede mogelijkheden om de energievraag en het energieaanbod op elkaar af te stemmen. Tevens zal een deel van de energiebehoefte worden voorzien van duurzame energie. De grootste winst wordt behaald door de grote mate van verdichting voor zowel de woningbouw als voor de andere functies.

5 CONCLUSIE TOETING BIJLAGE III EU RICHTLIJN MILIEUBEOORDELING

<i>Kenmerken van het project</i>	JA	NEE
Leidt de omvang van het project tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt eventuele cumulatie met andere projecten tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt het gebruik van natuurlijke hulpbronnen binnen het project tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt de productie van afvalstoffen binnen het project tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt verontreiniging en hinder binnen het project tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt het risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën binnen het project, tot de noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.?		X

<i>Plaats van het project</i>	JA	NEE
Leidt een wijziging van het bestaande grondgebied binnen het project tot de noodzaak van het doorlopen van een m.e.r.?		X
Leidt aantasting van de rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied tot de noodzaak van het doorlopen van een m.e.r.?		X

<i>Kenmerken van het potentiële effect</i>	JA	NEE
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor verkeer(sveiligheid), waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor geluid, waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor luchtkwaliteit, waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor externe veiligheid, waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor bodem en water, waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor landschap en cultuurhistorie), waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor ecologie, waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X
Leidt het project tot aanzienlijke nadelige gevolgen voor duurzaamheid en energie), waardoor er een m.e.r. doorlopen moet worden?		X

Overall conclusie:

Op basis van de in deze aanmeldingsnotitie beschreven kenmerken van het project, plaats van het project en kenmerken van de potentiële effecten voorziet initiatiefnemer geen aanleiding om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen.

6 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Haarlem
Project	: Schalkstad
Dossier	: BA6918-100-100
Omvang rapport	: 25 pagina's
Auteur	: Jannie Bijzet
Bijdrage	: Carel Schut
Interne controle	: Naam en paraaf
Projectleider	: Carel Schut
Projectmanager	:
Datum	: 12 januari 2012
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

*Laan 1914 nr. 35
3818 EX Amersfoort
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
T (033) 468 20 00
F (033) 468 28 01
E info@dhv.com
www.dhv.nl*

BIJLAGE 1 Huidige situatie (2007) en autonome ontwikkeling (2020)

Verkeer

Autoverkeer (routes en intensiteiten)

Ruimtelijke situatie

Het huidige centrum van Schalkwijk is gebouwd in de periode 1960 tot 1980. Het beslaat zo'n 28.000 m² en bestaat uit drie passages: de Mentonpassage, de Rivièradreef en de Nicepassage. Van binnen is het winkelcentrum gemoderniseerd, maar de buitenkant is gedateerd. Het winkelaanbod is nagenoeg monofunctioneel. Aan de buitenzijde liggen expeditieruimtes, die nodig zijn voor de bevoorrading. Naast het winkelcentrum is een groot deel van het terrein (het Californiëplein) ingericht als parkeerplaats. Eén keer per week wordt hier een markt gehouden.

Aan de zuidkant van het parkeerterrein bevinden zich nu een postkantoor, diverse winkels (in een voormalige bowlingbaan), een autowasplaats en een fitness- en squashcentrum. Ten zuiden van het winkelcentrum zijn een politiekantoor, een snackbar en kapsalon aanwezig en een woontoren aan de Costa del Sol. Ten zuiden van de Europavaart ligt de sporthal, een kinderdagverblijf, de wijkbibliotheek en enkele woongebouwen van twee tot vier lagen. Het hele centrum kenmerkt zich door een lage bebouwingsdichtheid.

Herkomst bezoekers winkelcentrum Schalkwijk

In het onderzoek Koopstromenonderzoek Randstad 2004 is voor verschillende winkelcentra in de Randstad de informatie verzameld over de herkomst van de bezoekers van dat winkelcentrum. Logischerwijs komen de meest bezoekers uit de dichte omgeving van het winkelcentrum.

Het winkelcentrum is centraal gelegen in de wijk Schalkwijk en heeft een primaire functie voor de vier woonwijken binnen Schalkwijk. Door de korte afstand tussen de wijken en het winkelcentrum is het goed mogelijk de afstanden met de fiets of te voet af te leggen. De bezoekers van het winkelcentrum zullen daarom voor de winkelfuncties in het centrum gebruik maken van de fiets. Daarnaast wordt natuurlijk ook de auto gebruikt om de grote boodschappen te kunnen vervoeren. Het openbaar vervoer heeft voor de bezoekers van het winkelcentrum uit de wijk 'geen' functie. Het openbaar vervoer zal met name interessant zijn voor het bereiken van de woon- en werkfuncties (kantoren en de winkels) in het winkelcentrum of voor winkelbezoekers die van verder weg komen.

Over het algemeen wordt er in Haarlem veel gefietst. Van de interne verplaatsingen binnen de gemeente Haarlem worden circa 57% met de fiets uitgevoerd, 5% met het openbaar vervoer en 38% met de auto. De interne verplaatsingen betreffen hoofdzakelijk korte afstanden. Wanneer de afstanden groter worden dan zal het percentage auto en openbaar vervoer toenemen. Voor alle verplaatsingen gerelateerd aan de gemeente Haarlem (dus inclusief intern en extern verkeer) neemt deze waarde toe tot respectievelijk 47% en 10% openbaar vervoer (bron: Monitoringsonderzoek Nederland MON 1999-2004).

Bovenwijkse ontsluiting

De Amerikaweg en de Europaweg zijn in noordelijke richting de ontsluitingswegen van het winkelcentrum Schalkwijk. Deze wegen lopen praktisch parallel aan elkaar en sluiten ten noorden van Schalkwijk aan op de Schipholweg. De Schipholweg is onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Haarlem en zorgt voor ontsluiting in de volgende richtingen:

- oostelijk: aansluiting op rijkswegennet (N205 en A9)
- westelijk: aansluiting op centrumring (rond binnenstad Haarlem)

- noordelijk: aansluiting Amsterdamsevaart richting Haarlemmermeer (A200) of Haarlem-Noord en Bloemendaal

Belangrijke wijzigingen in het netwerk van Haarlem in de omgeving van Schalkwijk in de autonome situatie is de afsluiting van de Kennedylaan voor autoverkeer¹¹. De uitwisseling van het verkeer tussen de Europaweg en de Amerikaweg wordt hierdoor beperkt of via andere routes mogelijk gemaakt. Bijvoorbeeld ter hoogte van het winkelcentrum Schalkwijk via de Aziëweg.

Zoals in de beschrijving van de huidige situatie is aangegeven vormt de Schipholweg een belangrijke verbinding voor het verkeer van en naar Schalkwijk. De kruispunten van de Europaweg, Merovingenstraat en de Amerikaweg op de Schipholweg zijn grootschalig, maar blijken voor de toekomstige verkeersstromen nog ontoereikend te zijn¹².

Om dit te ondervangen is in het onderzoek naar het benutten van het bestaande wegennet voorgesteld om de verkeerslichten op het kruispunt met de Merovingenstraat te vernieuwen en te koppelen aan de verkeerslichteninstallaties op de beide andere kruispunten. Hierdoor ontstaat een betere verkeersdoorstroming op de kruispunten. Verder wordt conform het gemeentelijke verkeersbeleid voorgesteld het verkeer in oost-west richting (stad in) te doseren (beperkt toe te laten) op het moment dat de er lange wachtrijen ontstaan bij de stroomafwaarts gelegen kruispunten. Door deze maatregel wordt voorkomen dat er binnen de stad langdurige verkeersopstoppen ontstaan, maar het zorgt er ook voor dat verkeer van buiten de stad moeilijker de stad binnen komt. Dit geldt ook in de drukke perioden ook voor het verkeer naar Schalkwijk (route Schipholweg - Amerikaweg - Aziëweg - Europaweg).

Vanuit de Cesar Francklaan (het westen) zijn dergelijke knelpunten niet te verwachten.

Ontsluiting winkelcentrum en wijken rond Schalkstad

De ontsluitingswegen voor het verkeer van de wijken rondom Schalkstad zijn de Europaweg, Aziëweg en Briandlaan, waarbij de Europaweg ruimer is opgezet omdat deze als hoofdontsluitingsweg fungeert. Deze wegen krijgen dan ook duidelijk de grootste verkeersstromen te verwerken. Op het deel van de Aziëweg ten oosten van de Amerikaweg en de Briandlaan rijdt minder verkeer. Dit deel van de ringstructuur rond het winkelcentrum wordt voornamelijk gebruikt door verkeer uit de wijk Meerwijk. Daarnaast is de Briandlaan de toevoeroute voor het busstation Schalkwijk waardoor er ten opzichte van de andere wegen relatief veel bussen rijden.

Vooraf op de ruim op gezette wegen zoals de Europaweg en de Amerikaweg valt het op dat een druk verkeersbeeld alleen optreedt tijdens de spitsperioden. Tussen de spitsen en in de nacht is er een rustig verkeersbeeld.

De interne wegenstructuur sluiten aan op de wijkontsluitende wegen Europaweg, Aziëweg en Briandlaan. Via het Californiëplein en de Costa Del Sol in westelijke richting naar de Europaweg is het mogelijk om door het winkelcentrum heen te rijden.

Er is een aantal parkeergelegenheden aan de noordkant het winkelcentrum te vinden:

- Ten noorden Floridaplein: bereikbaar vanuit het Floridaplein en de Aziëweg
- Noordoostzijde plangebied een kleiner parkeerterrein aan de Andalusië: is direct ontsloten op de Europaweg

¹¹ De kennedylaan is een hoofduitvalroute voor de brandweer. Bij afsluiting van de Kennedylaan moeten maatregelen worden voorzien waardoor de route voor de brandweer open blijft.

¹² Vervolgonderzoek Gebiedsgericht Benutten Zuid-Kennemerland van de Provincie Noord-Holland, 2008.

In de toekomstige situatie nemen de verkeersintensiteiten in en om het plangebied toe. De belangrijkste oorzaak is de groei van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen (verdichting Schalkwijk et cetera.). Andere oorzaken zijn onder andere de groei van het autobezit en het feit dat mensen steeds vaker bereid zijn langere verplaatsingen te maken. Hierdoor neemt het autogebruik toe.

Het verkeersmodel beschrijft het toekomstjaar 2015. Hierin zijn alle vaststaande ontwikkelingen opgenomen. De gemeente Haarlem is op dit moment bezig met het actualiseren van het verkeersmodel waarin het toekomst jaar 2020 wordt beschreven. Deze gegevens zijn nog niet beschikbaar. Daarom is de verkeersanalyse alleen toegepast op de situatie 2015. Voor effectbeschrijving is ook een doorkijk naar de toekomst beschouwd. In de prognose zijn voor de periode tot 2015 wordt er vanuit gegaan dat alle ruimtelijke ontwikkelingen zoals de verdichting van Schalkwijk zijn gerealiseerd. Op dit moment is er nog geen goed beeld welke ontwikkelingen gaan spelen in de periode na 2015. Wanneer het verkeer verder zal toenemen dan zal dat voornamelijk terug te vinden zijn op de doorgaande routes zoals de Europaweg en de Amerikaweg.

De toename van de verkeersintensiteiten ontstaan op de hoofdassen (Europaweg, Aziëweg, Briandlaan en de Amerikaweg). Op de Briandlaan tussen de Carliforniëbrug en de Floridabrug nemen de verkeersintensiteiten ook fors toe. Dit is het gevolg van verkeersmaatregelen op de Albert Schweitzerlaan en de Professor Eijkmanlaan, waardoor het verkeer vanuit de wijken Meerwijk en Molenwijk meer gebruik maakt van dit deel van de Briandlaan. De verkeersmaatregel betreft onder andere de Albert Schweitzerlaan, tussen de Martin Luther Kinglaan en de Bernadottelaan, die wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. Daarnaast wordt op de aansluiting van de Professor Eijkmanlaan en de Boerhaavelaan een afslag verbod geplaatst. Verkeer mag hierdoor alleen nog maar de Boerhaavelaan oprijden in westelijke richting en mag men komende uit oostelijke richting niet afslaan de Professor Eijkmanlaan in. De verkeersmaatregelen zijn op dit moment al gerealiseerd. Het verkeersmodel beschrijft echter de situatie 2004 toen de maatregelen nog niet waren geëffectueerd.

Doorstroming op kruispunten

De verkeersafwikkeling van het wegennet is in een stedelijk gebied afhankelijk van de afwikkelingscapaciteit op de kruispunten. Kunnen de kruispunten het verkeer verwerken, dan zullen er geen problemen ontstaan met de verkeersafwikkeling. Bij een problematische verkeersafwikkeling ontstaan lange wachtrijen en filevorming voor alle vervoersmodaliteiten (auto, fiets, voetgangers, et cetera). Als gevolg hiervan neemt de reistijd toe en is de bestemming minder goed bereikbaar. Lange wachttijden zijn minder acceptabel voor het langzaam verkeer en verminderen de verkeersveiligheid.

Het criterium voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling is de kruispuntbelasting. De kruispuntbelasting geeft de verhouding aan tussen de intensiteit van het verkeer dat wordt afgewikkeld (de verkeersdruk) en de capaciteit van het kruispunt. Bij een belastingsgraad groter dan 80% wordt een afwikkelingsprobleem geconstateerd.

Voor kruispunten die geregeld zijn met verkeersregelininstallaties (VRI) is de benodigde cyclustijd¹³ een criterium voor de verkeersafwikkeling. Bij een cyclustijd kleiner dan 90 seconden is een goede verkeersafwikkeling mogelijk. Bij cyclustijden tussen de 90 en 120 seconden ontstaan lange wachtrijen en wachttijden waardoor de bereikbaarheid wordt beperkt. Cyclustijden groter dan 120 zijn niet acceptabel. In een stedelijke omgeving, zoals Schalkwijk, zijn cyclustijden van 90 seconden gewenst.

¹³ De tijd die nodig is voor een volledige afwikkeling van alle fasen van een verkeersregelingsinstallatie. Met andere woorden: de tijd die nodig is totdat alle richtingen eenmaal groen hebben gehad.

Uit berekeningen blijkt dat op de kruispunten Amerikaweg - Aziëweg de cyclustijd in de avondspits tussen de 90 en de 120 seconden uitkomt. Op het kruispunt Europaweg - Aziëweg komt een dergelijke belasting in beide spitsen voor. Dit kruispunt krijgt in de spitsen veel verkeer te verwerken waardoor een langere cyclustijd nodig is. Dit is nadelig voor bijvoorbeeld het langzaam verkeer die hierdoor ook langer staat te wachten. De overige kruispunten kunnen het verkeer gemakkelijk verwerken.

Op een zelfde wijze als voor de huidige situatie zijn de kruispunten rondom het winkelcentrum op de verkeersafwikkeling doorgerekend. In de hoofdassen liggen ook de zwaarst belaste kruispunten. Als gevolg van de toename van het verkeer op deze wegvakken zullen de kruispuntbelastingen toenemen. Uit berekeningen blijkt dat als gevolg van de autonome ontwikkelingen de doorstroming op de kruispunten verslechterd. De huidige configuratie van het kruispunt Europaweg - Aziëweg kan de verkeersstromen niet meer afwikkelen. Ook op het kruispunt Amerikaweg - Aziëweg ontstaan lange cyclustijden die binnen het stedelijk gebied ongewenst zijn. De overige kruispunten zijn in beide spitsperioden goed regelbaar.

Uit berekeningen blijkt dat als gevolg van de autonome ontwikkelingen de verkeersdruk op de kruispunten toeneemt. Met uitzondering van het kruispuntcomplex van de Europaweg - Amerikaweg - Aziëweg is het verkeer over de overige kruispunten goed af te wikkelen.

Uit de gedetailleerdere berekeningen van de kruispunten van de Europaweg - Aziëweg en de Aziëweg - Amerikaweg moet worden geconcludeerd dat de huidige vormgeving van de kruispunten niet voldoende is om het verkeer af te wikkelen. De problemen ontstaan doordat op het kruispunt rekening moet worden gehouden met relatief veel langzaam verkeer, autoverkeer met een dominante hoofdstroom tussen de Europaweg en de Amerikaweg en de HOV bussen van de Zuidtangent die met een hogere prioriteit over de kruispunten worden afgewikkeld. De verwachting is dat door het toevoegen van enkele opstelstroken een goed functionerende regeling kan worden geplaatst. Ook na uitbreiding van de kruispunten moet rekening worden gehouden met cyclustijd tussen de 90 en 120 seconden.

Parkeren

In de huidige situatie zijn op het winkelcentrum Schalkwijk vier grote parkeervoorzieningen aanwezig met in totaal circa 1.532 parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen zijn als volgt verdeeld:

- Parkeergarage aan de noordkant 592 p.p.
- Parkeerterrein middengebied circa 612 p.p.
- Parkeerterrein westkant (Andalusië) circa 106 p.p.

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

Voor het parkeren op de parkeerterreinen van het winkelcentrum moet betaald worden.

Openbaar vervoer

In de huidige situatie is Winkelcentrum Schalkwijk via zes buslijnen te bereiken. De halte 'WKC Schalkwijk' functioneert als busstation van de wijk waar ook de Zuidtangent stopt. Op verschillende locaties op de wegen rond het winkelcentrum zijn halteplaatsen voor de bussen.

De bereikbaarheid met de bus is optimaal. Er is zowel voorzien in busverbindingen met de wijk als buitenwijken en met de regio. Door de aansluiting van de Zuidtangent rijdt overdag 10x per uur een bus tussen het centrum van Haarlem, het winkelcentrum en Amstelveen en Schiphol / Hoofddorp.

Fietsers en voetgangers

De bereikbaarheid van het winkelcentrum voor fietsers en voetgangers is van groot belang omdat veel bezoekers uit de aanliggende wijken komen. Vanuit de wijken ten oosten van het winkelcentrum is de bereikbaarheid goed. De fietsers en voetgangers vanuit de wijken ten westen en zuiden van de Europaweg moeten altijd deze zware verkeersader oversteken.

Hiervoor zijn op de kruispunten voldoende (geregelde) oversteekvoorzieningen, maar het zorgt wel voor lange wachttijden. Uit eerdere verkenningen van de toekomstige situatie blijkt dat met name de oversteekbaarheid een probleem is op de Europaweg - Aziëweg en in mindere mate op de Briandlaan. Echter door de verkeerslichten op de drie kruispunten hebben voetgangers en fietsers een goed alternatief om toch over te kunnen steken.

In de huidige situatie zijn vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig (fietspad in éénrichting aan weerszijden van de weg) langs de Europaweg en de Groningenlaan. Op de Briandlaan en de Albert Schweitzerlaan zijn fietsstroken aanwezig. Ten zuiden van de Aziëweg is een in twee richtingen te berijden fietspad aanwezig.

Verkeersveiligheid

Per jaar gebeuren er gemiddeld 35 slachtofferongevallen in de gehele wijk Schalkwijk. Dit is het gemiddelde berekend over de jaren 2005, 2006 en 2007.

Het kruispunt Stresemannlaan - Californiëbrug - Briandlaan is de locatie met de meeste ongevallen. In het gebied binnen de hoofdwegen zijn ook een aantal locaties waar ongevallen hebben plaatsgevonden. De verwachting is dat de locaties zonder slachtoffers veelal kleine aanrijdingen op parkeerplaatsen betreft.

Een andere categorie ongevallen die in winkelcentra over het algemeen meer slachtoffers dan gemiddeld veroorzaakt zijn aanrijdingen tussen scooters en wandelaars. Op de hoofdwegen rond het winkelcentrum geven de ongevallenlocaties een zeer gespreid beeld.

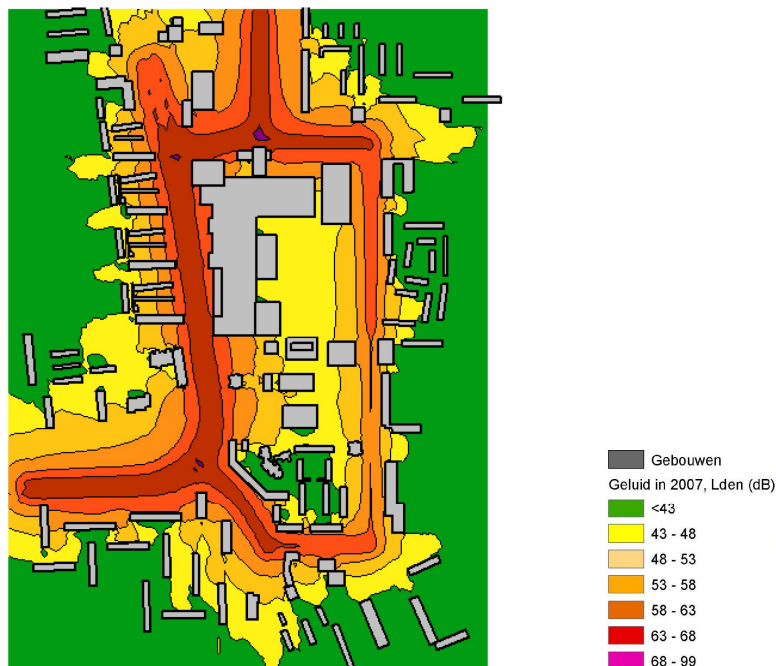
In de autonome ontwikkeling zijn geen specifieke veranderingen voorzien die een directe relatie hebben met de verkeersveiligheid op locaties. De gemeente Haarlem voert wel een algemeen Duurzaam Veilig verkeersbeleid door het doorvoeren van de wegcategorisering en het inrichten van 30 km/h gebieden. Doordat de verkeersintensiteiten op de wegen in en rond het winkelcentrum over het algemeen groeien, neemt de kans op ongevallen toe. Daar staat tegenover dat als gevolg van het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente de laatste jaren een dalende trend te zien is in het aantal verkeersongevallen.

Geluid

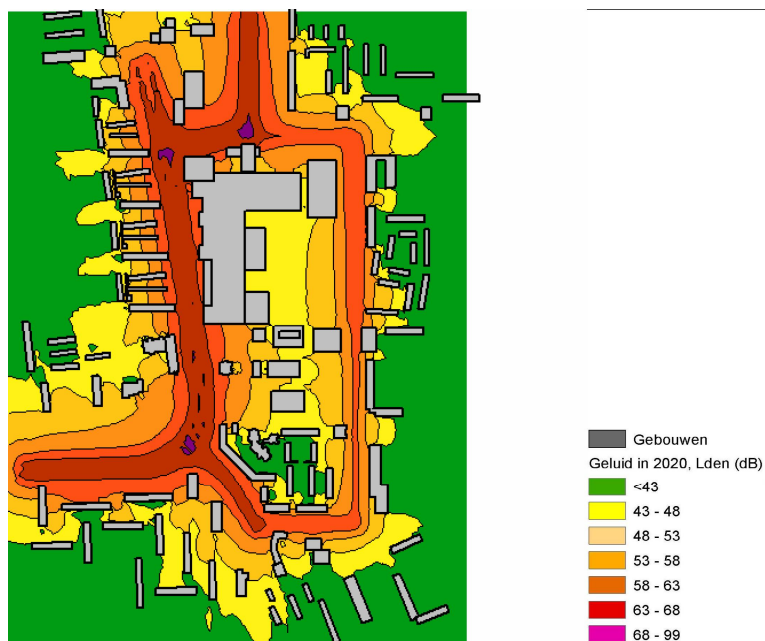
Geluidbelasting

De geluidcontouren van de gecumuleerde geluidbelasting in de omgeving van het plangebied in de huidige situatie is in Figuur 6.1 opgenomen.

De geluidcontouren van de gecumuleerde geluidbelasting in de omgeving van het plangebied in de autonome ontwikkeling is in 2020 is in Figuur 6.2 opgenomen. De geluidbelasting is inclusief aftrek conform artikel 110g.



Figuur 6.1 Geluidcontouren huidige situatie 2007



Figuur 6.2 Geluidcontouren autonome situatie 2020 (referentiesituatie)

Aantal gehinderden

Voor het bepalen van de effecten van de plannen op de bestaande woningen in het studiegebied zijn de geluidbelastingen berekend op de geluidgevoelige bestemmingen in het studiegebied. De geluidbelasting is inclusief aftrek conform artikel 110g. In Tabel 6.1 is het aantal gehinderden - uitgaande van 2,4 personen per woning en 1,5 persoon per appartement - opgenomen waarop een geluidbelasting groter dan 48 dB (de voorkeursgrenswaarde) is berekend. In de huidige situatie is in de nabijheid van het

plangebied de geluidbelasting niet hoger dan 68 dB. Naast de onderstaande gehinderden ten aanzien van woningen, bevindt zich ten oosten van de Briandlaan en ten zuiden van de Aziëweg een school (buiten het plangebied). De geluidbelasting op deze school bedraagt in de huidige situatie maximaal 63 dB.

Tabel 6.1 Aantal gehinderden in de huidige situatie (2007) en autonome situatie (2020)

Geluidbelasting Lden [dB]	Huidig (2007)	Autonoom 2020
48-53 dB	450	316
53-58 dB	1.221	1.333
58-63 dB	420	444
Meer dan 63 dB	0	0
Totaal > 53 dB	1.641	1.777
Totaal	2.090	2.093

In Tabel 6.1 is tevens het aantal gehinderden in de autonome situatie weergegeven. Geconcludeerd kan worden dat in bijna alle geluidklassen het aantal gehinderden toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Er is sprake van een verslechtering. Wel geldt dat ook in de autonome situatie de geluidbelasting ter plaatse van gevoelige bestemmingen niet hoger is dan 68 dB.

Lucht

In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden gesteld aan concentraties van verschillende stoffen ter bescherming van de gezondheid van de mens. De grenswaarden voor deze stoffen zijn vermeld in Tabel 6.2. Bij de beoordeling van de luchtkwaliteit als gevolg van het wegverkeer zijn met name stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) bepalend.

Tabel 6.2 Grenswaarden Wet luchtkwaliteit

Stof	Criterium	Grenswaarde
NO ₂	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen van uurgemiddelde grenswaarde van 200 µg/m ³	18 keer per jaar
PM ₁₀	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m ³	35 keer per jaar
CO	8 uurgemiddelde concentratie ¹⁾	10.000 µg/m ³
Benzeen	Jaargemiddelde concentratie	5 µg/m ³
SO ₂	Aantal overschrijdingen van uurgemiddelde grenswaarde van 350 µg/m ³	24 keer per jaar
	Aantal overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde van 125 µg/m ³	3 keer per jaar
BaP	Jaargemiddelde concentratie	1 µg/m ³

¹⁾ In plaats van te toetsen aan een maximale 8-uurgemiddelde concentratie van 10.000 µg/m³ kan ook getoetst worden aan een het 98-percentiel van de 8-uurgemiddelde concentratie. De grenswaarde voor het 98-percentiel bedraagt daarbij 3.600 µg/m³

Indien een plan voor 2020 wordt gerealiseerd, dient tot die tijd ook aan plandrempels voor stikstofdioxide (NO₂) en benzeen te worden getoetst. Plandrempels geven een kwaliteitsniveau van de buitenlucht aan waarboven het maken van plannen ter verbetering van de luchtkwaliteit verplicht is. Die plannen zijn erop gericht om aan de grenswaarden in 2020 te voldoen.

Het niveau van de plandrempels ligt boven dat van de grenswaarden en wordt jaarlijks aangescherpt tot het jaar wanneer de plandrempels op hetzelfde niveau liggen als de grenswaarden. Aan de grenswaarden

voor fijn stof (PM₁₀), koolmonoxide (CO), zwaveldioxide (SO₂) en lood dient al sinds 2005 al te worden voldaan.

De gemeenteraad van Haarlem heeft bij besluit van 12 maart 2003 het Haarlemse Verkeers- en Vervoersplan vastgesteld (HVVP), waarin het beleid op het gebied van verkeer en vervoer voor de komende 10 jaar is opgenomen. Het HVVP heeft als doel de samenhang en integratie van de verkeersstructuur met de ruimtelijke en stedelijke ontwikkelingen te waarborgen. Daarnaast is een concept Beleidsplan luchtkwaliteit 2006-2011 in december 2005 opgesteld. Het HVVP is de basis voor het beleidsplan. Dit betekent dat verkeersmaatregelen worden genomen om de ruimtelijke en stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken. Enkele voorbeelden van deze maatregelen zijn:

- Het bevorderen van aardgas als voertuigbrandstof (inmiddels rijden een groot aantal stadsbussen op aardgas)
- Dynamisch verkeersmanagement ter verbetering van de doorstroming
- Stimuleringsverkeersveiligheid
- Prioritering binnen Haarlem voor OV en fietsverkeer ten opzichte van autoverkeer
- Restrictief parkeerbeleid, mede met behulp van betaald parkeren, parkeergarages, et cetera

PM₁₀

In Tabel 6.3 zijn de resultaten voor PM₁₀ in de huidige situatie samengevat. Uit deze tabel valt op te maken dat er in de huidige situatie geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ zijn berekend. De 24-uursgemiddelde grenswaarde wordt maximaal 16 keer overschreden, volgens de Wet luchtkwaliteit mag de 24-uursgemiddelde grenswaarde 35 keer worden overschreden. Er is dus geen sprake van een overschrijdingssituatie in de huidige situatie (2007).

Tabel 6.3 Resultaten PM₁₀ huidige situatie (2007)

	Jaargemiddelde [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Overschrijdingen 24-uurgemiddelde [dagen]
Grenswaarde	40	35
1 Aziëweg	20,9	14
1 (9) Aziëweg	20	14
2 Europaweg	20,6	12
3 Europaweg	20,1	14
4 Europaweg	19,9	14
5 Europaweg	19,3	16
6 Groningenlaan	20,8	15
7 Albert Schweitzerlaan	20,7	14
8 Briandlaan	21,6	13
9 Briandlaan	21	14
10 Amerikaweg	20,8	15

In Tabel 6.4 zijn de resultaten van de autonome situatie (2010, 2015 en 2020) voor PM₁₀ weergegeven. In de autonome situatie zijn er eveneens geen overschrijdingen berekend.

Tabel 6.4 Resultaten PM₁₀ autonome situatie (2010, 2015 en 2020)

	Jaargemiddelde [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			Overschrijdingen 24-uurgemiddelde [dagen]		
	Autonoom 2010	Autonoom 2015	Autonoom 2020	Autonoom 2010	Autonoom 2015	Autonoom 2020
Grenswaarde	40	40	40	35	35	35

1 Aziëweg	19,6	18,5	17,6	11	9	7
1 (9) Aziëweg	18,9	18	17,2	11	8	7
2 Europaweg	19,5	18,4	17,6	10	7	6
3 Europaweg	19	18	17,3	11	8	7
4 Europaweg	18,9	18	17,3	11	8	7
5 Europaweg	18,4	17,6	17	13	9	7
6 Groningenlaan	19,6	18,4	17,6	11	9	7
7 Albert Schweitzerlaan	19,5	18,4	17,6	11	8	6
8 Briandlaan	20,2	18,9	17,9	10	8	6
9 Briandlaan	19,7	18,5	17,6	11	8	7
10 Amerikaweg	19,4	18,3	17,4	12	9	7

NO₂

In Tabel 6.5 zijn de resultaten voor NO₂ samengevat. Uit deze tabel valt op te maken dat de plandrempel voor de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ in 2007 niet wordt overschreden.

Tabel 6.5 Resultaten NO₂ huidige situatie (2007)

	Jaargemiddelde [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Overschrijdingen 24-uurgemiddelde [dagen]
Plandrempel/grenswaarde	46	18
1 Aziëweg	29,4	0
1 (9) Aziëweg	29,1	0
2 Europaweg	29,0	0
3 Europaweg	31,6	0
4 Europaweg	31,2	0
5 Europaweg	34,4	0
6 Groningenlaan	30,2	0
7 Albert Schweizerlaan	29,4	0
8 Briandlaan	28,1	0
9 Briandlaan	28,4	0
10 Amerikaweg	30,3	0

Tabel 6.6 geeft de resultaten voor NO₂ in 2010, 2015 en 2020. In het jaar 2010 wordt de grenswaarde van kracht voor NO₂. Uit de berekeningen blijkt dat deze grenswaarde in 2010 niet wordt overschreden. Ook in 2015 en 2020 zijn er geen overschrijdingen berekend.

Tabel 6.6 Resultaten NO₂ autonome situatie (2010, 2015 en 2020)

	Jaargemiddelde [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			Overschrijdingen 24-uurgemiddelde [dagen]		
	Autonoom 2010	Autonoom 2015	Autonoom 2020	Autonoom 2010	Autonoom 2015	Autonoom 2020
Grenswaarde	40	40	40	35	35	35
1 Aziëweg	27,6	24,6	21,6	0	0	0
1 (9) Aziëweg	27,7	24,8	21,8	0	0	0
2 Europaweg	27,2	24,2	21,2	0	0	0
3 Europaweg	29,2	25,7	22,4	0	0	0
4 Europaweg	29,0	25,6	22,3	0	0	0
5 Europaweg	31,7	27,7	23,8	0	0	0

6 Groningenlaan	28,1	24,9	21,9	0	0	0
7 Albert Schweitzerlaan	27,4	24,1	21,3	0	0	0
8 Briandlaan	26,7	23,8	21,3	0	0	0
9 Briandlaan	27,2	24,3	21,5	0	0	0
10 Amerikaweg	28,2	25,1	22	0	0	0

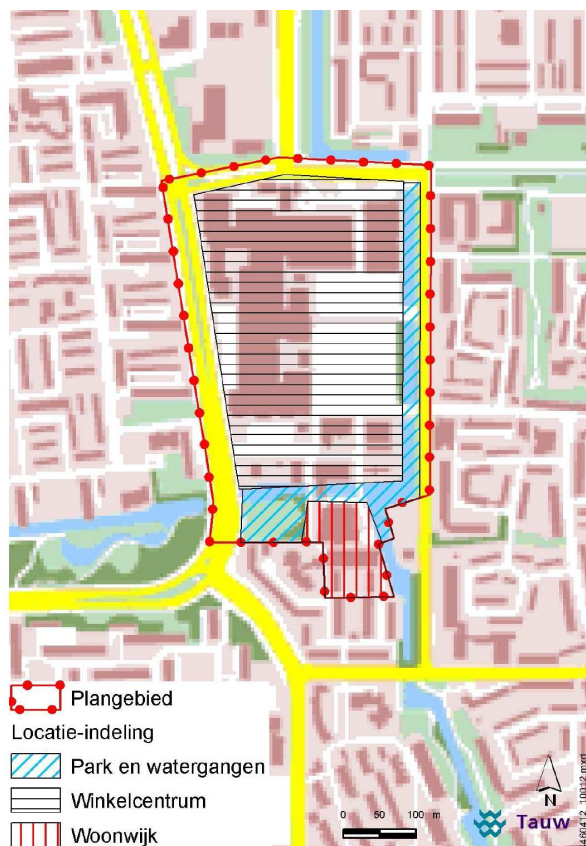
Overige stoffen

Ook voor de overige stoffen uit de Wet luchtkwaliteit zijn voor de huidige en autonome situatie geen overschrijdingen berekend.

Flora en fauna

Ten behoeve van het MER Stadsdeelhart Schalkstad, 2008, is een ecologisch onderzoek uitgevoerd. Het uitgangspunt in deze aanmeldingsnotitie is dat er ten opzichte van de huidige situatie geen wijzigingen zijn.

Het plangebied ligt niet in of nabij een beschermd natuurgebied. De locatie is vanwege het stedelijke karakter van geringe ecologische betekenis. De aangetroffen planten- en bomensoorten zijn algemeen. Hierdoor zijn ook de voorkomende insectensoorten algemeen. De locatie is geschikt voor (broed)vogels, zoogdieren, amfibieën, insecten en vissen. De natuurwaarden van de huidige situatie worden per groep besproken. Elke groep wordt zonodig verdeeld in de gebieden winkelcentrum (inclusief parkeerterreinen), park (inclusief watergangen en oevers) en woonwijk (zie Figuur 6.3).



Figuur 6.3 Gebiedsindeling deelonderzoek ecologie

Flora

Bij de inventarisatie van de vegetatie is vooral gelet op aandachtsoorten. Aandachtsoorten zijn soorten die internationaal of nationaal zijn beschermd of op de Rode lijst 2000 staan.

Winkelcentrum

De vegetatie binnen het winkelcentrum beperkt zich tot bomen van redelijke leeftijd en enkele hagen. Op het centrale parkeerterrein zijn Platanen aanwezig van redelijke leeftijd. Oudere bomen hebben een grotere omvang en bieden meer verblijfplaatsen voor vogels.

Platanen kunnen ouder dan 300 jaar worden en de platanen in kwestie zijn nog geen 100 jaar oud. Langs het centrum zijn andere soorten bomen aanwezig zoals de Noordse Esdoorn en Populier. Enkele hagen van Cotoneaster zijn aanwezig bij het VNU gebouw.

Park

Het park bestaat vooral uit een gras met bomen zoals Populier en Zachte berk. Aan de rand van het park zijn heesters van Hulst aanwezig. Een aantal Populieren is op leeftijd en vertoont holtes in de stam. Holtes in de stam kunnen vaste verblijfplaatsen bieden aan vogels en zoogdieren, hoewel niet wordt verwacht dergelijke zoogdieren in het plangebied voorkomen. Vogels worden op een later moment besproken. De oevers langs de watergangen zijn beschoeid en slecht ontwikkeld. Op enkele plekken is Riet aanwezig. De oevers kenmerken zich door weinig ontwikkeling en opeenhoping van afval. Ook zijn rijen van Noordse Esdoorn langs enkele delen aanwezig.

Woonwijk

In de woonwijk zijn voor- en achtertuinen aanwezig. De meeste hiervan zijn groen aangelegd. Het openbaar groen bestaat uit Zwarte Els, Plataan en Populier. De flora in het plangebied wordt vooral gevormd door algemene bomen (op leeftijd) die het plangebied een groene uitstraling geven. Echter diversiteit aan flora en ontwikkelde vegetatie is afwezig in het plangebied.

Vogels

Winkelcentrum

In de (kale) bomen is een aantal verlaten vogelnesten waargenomen. Daarnaast is een aantal oudere bomen aanwezig die vaste verblijfplaatsen in de holtes van de stam kunnen herbergen. Echter het menselijk gebruik van het plangebied brengt verstoring met zich mee. Verwacht wordt dat deze verstoring de holtes in de stam ongeschikt maakt voor de specifieke vogelsoorten die gebruik maken van een vaste verblijfplaats in een boomstam (Grote bonte specht en Boomkruiper). Het grote aantal bomen, vooral op het parkeerterrein, en het aanbod van voedsel (menselijk afval) maakt deze omgeving geschikt voor stedelijke vogels als Merel, Houtduif, Ekster en Kauw.

Park

De heesters en bomen maken het gebied geschikt voor vogels. De heesters zijn redelijk dicht van structuur en daardoor geschikt voor stedelijke vogels zoals Huismus, Merel, Roodborst, Houtduif, Zanglijster en Winterkoning. De meeste bomen zijn relatief jong, echter een aantal Populieren waren op leeftijd en vertoonden holtes in de stam. Mogelijk bieden deze bomen vaste verblijfplaatsen aan vogels. Daarnaast kunnen ook jonge bomen nestelmogelijkheid bieden aan vogels. In de watergangen zijn Eenden, Meerkoeten en Meeuwen waargenomen. Langs de oevers en in het park zijn tevens Eksters en Merels waargenomen. De kans bestaat dat Meerkoeten en Eenden tot broeden komen op de plekken waar Riet groeit. Te meer omdat de watergangen redelijk geïsoleerd zijn gelegen.

Woonwijk

De groen aangelegde tuinen en het openbaar groen bieden verblijf- en nestelmogelijkheden voor kleine stedelijke vogels zoals Huismus, Merel, Roodborst, Houtduif, Zanglijster en Winterkoning. De woningen kunnen ook verblijf- en nestelgelegenheid aan de Spreeuw bieden. Tijdens de veldinventarisatie zijn Merels en Eksters waargenomen.

Zoogdieren

Winkelcentrum

Gezien het sterk stedelijke karakter worden weinig grondgebonden zoogdieren verwacht in het winkelcentrum, met uitzondering van de Huismuis. Vleermuizen hebben vaak verblijfplaatsen in gebouwen. Uit het vleermuizenonderzoek [Tauw, 2007] blijkt dat in het plangebied geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn. Het karakter van de winkelgebouwen is minder aantrekkelijk voor vleermuizen, zeker in vergelijking met de nabij gelegen (oude) woningen.

Park en watergangen

Door het aangrenzende park ten zuidwesten van het plangebied, is de kans groot dat het park in het plangebied ook door zoogdieren als Huismuis, Huisspitsmuis, Bosmuis, Gewone bosspitsmuis en Egel wordt gebruikt. Uit het vleermuisonderzoek [Tauw, 2007] blijkt dat de bomenrijen langs het water en het gebied boven en langs de watergangen aan de Briandlaan onderdeel zijn van een foerageergebied en vliegroute van de Gewone dwergvleermuis.

Amfibieën

Gezien de harde en slecht ontwikkelde oevers worden weinig amfibieën verwacht. Echter, het park en de woonwijk omvatten heesters en struiken die verblijfplaatsen kunnen bieden aan de Bruine kikker en Gewone pad. Deze planten zich voort in water en zijn de rest van hun leven meer op het land te vinden, waar ze ook (grotendeels) overwinteren, bijvoorbeeld onder bladhopen en in bossages. De overwinteringsperiode loopt ongeveer van eind september tot begin april. Op enkele plekken zijn de oevers voorzien van riet dat de amfibieën de kans biedt het water in en uit te gaan. Verwacht wordt deze soorten rustigere voortplantingsgebieden kunnen vinden buiten het plangebied.

Insecten

Het plangebied is een geschikt gebied voor insecten. Het algemene karakter van de vegetatie zorgt ook voor de aanwezigheid van enkel algemene insectensoorten.

Vissen

De watergangen hebben harde oevers en weinig watervegetatie en wordt daarom enkel geschikt geacht voor algemene soorten als Karper en Rietvoorn.

Bodem

Bodemopbouw en grondwatersysteem

Haarlem ligt in een polderland met droogmakerijen, ten oosten van de duinenrij. De wijk Schalkwijk is op een ophooglaag van circa 2 meter gelegen. Schalkwijk ligt daardoor hoger dan de omliggende polders. Onder de ophooglaag ligt een slecht doorlatende deklaag. De deklaag is een complexe eenheid, overwegend bestaande uit lichte tot zware kleien en veenafzettingen, met inschakelingen van fijne slibhoudende zanden. De dikte van deze slecht doorlatende deklaag is 10 - 15 meter. (Bron: Grondwatermodellering Schalkwijk, Tauw, 2002) Uit boorprofielen van de bodem blijkt dat zich op een diepte van circa 3 tot 5 m -mv een veenlaag bevindt. Onder de deklaag bevindt zich het eerste watervoerende pakket, dat bestaat uit fijne tot grove zanden. (Bron: Grondwaterkaart van Nederland, TNO 1979).

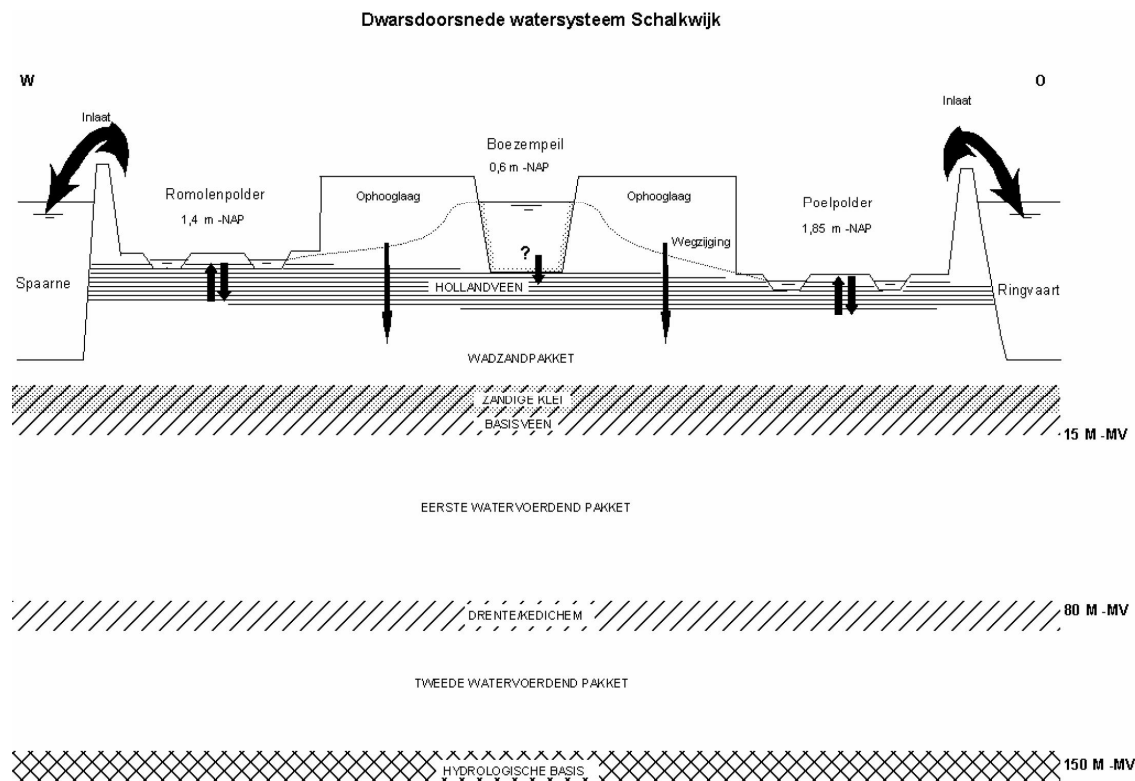
In 2002 zijn vier sonderingen uitgevoerd in het plangebied. In iedere sondering komen dezelfde grondlagen voor, echter de dikte en diepte van de grondlagen varieert sterk. Daarnaast zijn in 2004 enkele tientallen milieuboringen tot 6 m -mv uitgevoerd. De boorstaten van deze boringen bevestigen het beeld van de sonderingen. Op basis van de vier sonderingen en milieuboringen is de bodemopbouw geschematiseerd weergegeven in Tabel 6.7.

Tabel 6.7 Schematisatie bodemopbouw Stadsdeelhart Schalkwijk met grondparameters

Diepte (m NAP)	Grondsoort	Formatie	Geohydrologische eenheid
0,2 tot -2,1	Zand los (opgebracht)	Westland	Freatisch pakket
-2,1 tot -4,0	Veen	Westland	Deklaag
-4,0 tot -13	Fijn, ziltig zand tot matig grof zand	Westland	Wadzandpakket
-13 tot -15	Zandige klei en veen	Westland	Basisveen
-15 tot -45	Matig tot zeer grof zand	Twente en Kreftenheyde	Eerste watervoerend pakket
-45 tot -75	Klei	Drente en Kedichem	Eerste scheidende laag
-75 tot -150	Matig tot zeer grof zand	Urk, Sterksel, Enschede, Kedichem, Harderwijk	Tweede en derde watervoerend pakket
> -150	Klei	Tegelen	Geohydrologische basis

Verder blijkt uit milieuboringen dat in het parkje ten zuidwesten van de Costa Bravabrug geen zandlaag is opgebracht, maar dat de bovenste meters van de ondergrond bestaan uit veen.

In Figuur 6.4 is het watersysteem en de bodemopbouw van Schalkwijk weergegeven.



Figuur 6.4 Schematische bodemopbouw Schalkwijk

De gemeente Haarlem (T. Nierop d.d. 9 januari 2007) heeft gemeld dat in Haarlem geen grondwateronttrekkingen plaatsvinden. Wel ligt in de wijk een drainage systeem om het grondwater niveau op peil te houden.

Bodemverontreiniging

Uit de bodemkwaliteitskaart van gemeente Haarlem blijkt dat de bovengrond (0,0 - 5 m -mv) in het plangebied gemiddeld licht is verontreinigd met de PAK en minerale olie. Onder een lichte verontreiniging wordt een overschrijding van de streefwaarde verstaan. De grond is tevens plaatselijk licht verontreinigd met kwik, koper, lood zink en extraheerbare organochloorverbindingen (EOX).

De ondergrond (0,5 - 2,0 m -mv) is gemiddeld licht verontreinigd met minerale olie. Plaatselijk komen ook licht verhoogde waarden aan koper, lood, zink, PAK en EOX voor.

Op 18 december 2006 is een bezoek gebracht aan de gemeente Haarlem waar alle bodem dossiers van het plangebied zijn bekeken. Hieruit zijn de volgende gegevens naar voren gekomen over de verontreinigingssituatie:

Op het Floridaplein 14 te Haarlem is een verontreiniging aanwezig met tetrachlooretheen (Per) en de afbraakproducten daarvan. Op deze locatie zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Na het uitvoeren van diverse onderzoeken is in 1993 een sanering van de onverzadigde zone uitgevoerd door middel van bodemluchtexttractie om het risico van uitdamping van chloorkoolwaterstoffen naar de binnenlucht weg te nemen. Na de bodemluchtexttractie is gestart met het onttrekken van met chloorkoolwaterstoffen verontreinigd grondwater uit de verontreinigingskern. Het doel van de onttrekking is het voorkomen van verdere verspreidingen het, op termijn, zo goed mogelijk verwijderen van de kern van de verontreiniging.

Voor de verontreinigingspluim geldt als doelstelling dat deze op termijn door middel van natuurlijke afbraak verdwijnt. Het laatste onderzoek dateert uit mei 2002. Hierin wordt gemeld dat:

- De ondergrens van de verontreiniging niet is vastgesteld, maar lager ligt dan 7 m -mv
- De concentratie aan chloorkoolwaterstoffen in het grondwater op de locatie, gedurende de uitvoering van de sanering sterk is afgenomen
- De grondwateronttrekking beheerst alleen het kerngebied van de verontreiniging
- Verspreiding van het pluimgebied is niet uit te sluiten. Verwacht wordt dat de verspreiding wordt tegengegaan door de natuurlijke afbraak
- Het water dat vanuit de zuivering van de sanering wordt geloosd op het riool niet voldoet aan de gestelde lozingsnormen

In het overige gebied zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd, hieruit komt nagenoeg hetzelfde beeld naar voren als uit de bodemkwaliteitskaart blijkt. In het winkelcentrum Schalkwijk is mogelijk één ondergrondse tank aanwezig, ter plaatse van Rivièradreef 50. De grond en het grondwater nabij deze tank, is tijdens een oriënterend onderzoek onderzocht en blijkt niet te zijn verontreinigd.

Uit onderzoek is gebleken dat de grond en het grondwater het plangebied maximaal licht zijn verontreinigd (bron: Onderzoek ten behoeve van voorlopig ontwerp stadsdeelhart Schalkwijk te Haarlem, Tauw, 2004).

Zonder realisatie van de voorgenomen ontwikkeling vinden weinig wijzigingen in de huidige situatie plaats. De sanering aan Floridaplein 14 blijft actief waardoor de concentraties chloorkoolwaterstoffen in de grond afnemen.

Uiteindelijk bereiken de concentraties aan chloorkoolwaterstoffen gehalten tot onder de doelstelling waarmee de sanering als afgerond kan worden beschouwd. In de wijk vinden geen grootschalige onttrekkingen plaats. Ook zijn geen voornemens om met een onttrekking te starten.

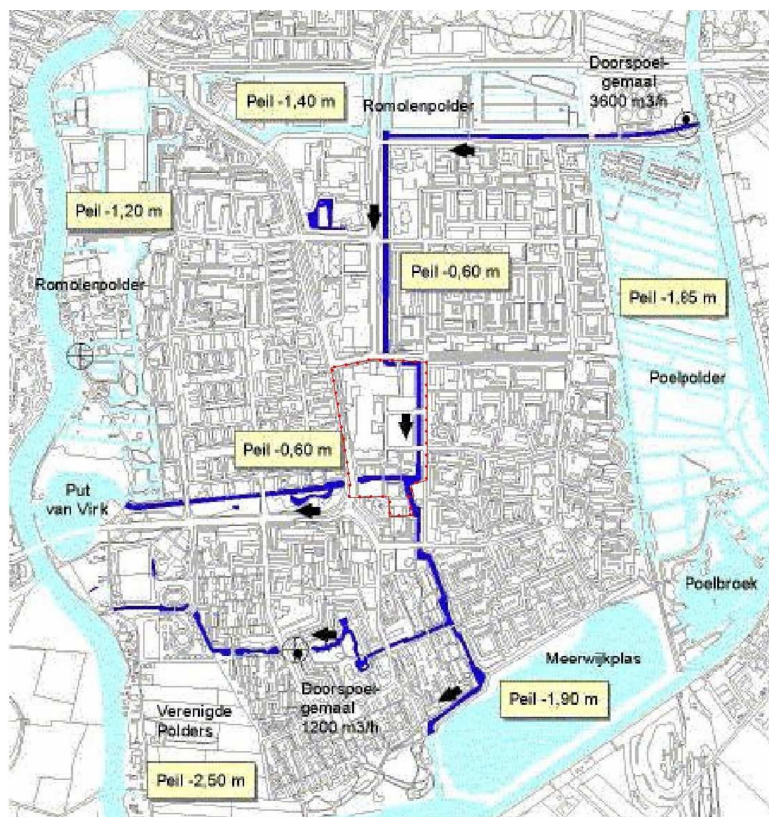
Het drainagesysteem in de wijk blijft aanwezig om een gewenst grondwaterniveau te behouden. Momenteel bestaan geen plannen om het gewenste peil te veranderen.

Water

Het huidige watersysteem van Schalkwijk is beschreven in het Ontwerp Masterplan Water Schalkwijk 2000+ te Haarlem¹⁴.

Schalkwijk wordt omgeven door de boezemwateren van het Spaarne en de Ringvaart. De noordelijke begrenzing bestaat uit de Schipholweg. In de volgende kaart (Figuur 6.5) zijn de bestaande waterlopen weergegeven. In de huidige situatie staat het oppervlaktewater van Schalkwijk in open verbinding met de boezem. Het streefpeil van het oppervlaktewater is -0,60 m NAP. Doorspoeling vindt plaats door middel van twee doorspoelgemalen (Figuur 6.5). De omringende poldergebieden staan niet in verbinding met het watersysteem van Schalkwijk. In- en uitlaat van deze polders geschiedt rechtstreeks op het boezemwater van het Spaarne en de Ringvaart.

¹⁴ Tauw-rapportage R005-3908771STA-ygl-V01-NL d.d. 26 oktober 2004



Figuur 6.5 Huidig oppervlaktewatersysteem Schalkwijk (bron: Masterplan Water Schalkwijk 2000+)

Uit bovenstaande figuur valt op te maken dat het peil van de watergangen in het projectgebied is ingesteld op -0,60 m NAP. De watergangen staan in directe verbinding met de boezem. De Amerikavaart, Europavaart en Meerwijkvaart hebben sinds kort de status van een primaire watergang (was daarvoor secundaire watergang). Rijnland stelt hogere eisen aan primaire watergangen aan ondermeer profiel, onderhoud en dempingen.

Het oppervlaktewater in het projectgebied heeft een duidelijk stedelijk karakter. De oevers zijn uitgevoerd met harde beschoeiing, en met vrij steile taluds. De huidige breedte van de watergangen in het projectgebied is circa 12,5 tot 16,5 m op de waterlijn.

Oppervlaktewaterkwantiteit

Door de open verbinding met de boezem blijft de peilstijging bij hevige regenval (ontwerpbui die éénmaal per twee jaar respectievelijk éénmaal per tien jaar optreedt) gering (respectievelijk 1 en 2 cm)¹⁵.

Oppervlaktewaterkwaliteit

De waterkwaliteit is sterk gerelateerd aan de waterkwaliteit van de boezem. De waterkwaliteit is matig. In de huidige situatie is bekend dat op een aantal locaties gebaggerd moet worden. Er zal waarschijnlijk zuurstof worden onttrokken aan de waterkolom door het sediment.

Geohydrologie

¹⁵ Bron: Tauw-rapportage R003-3908771STA-C04-D d.d. 4 juni 2004

Vanwege de ondergrondse bouw van de parkeergarage is ook naar het aspect geohydrologie gekeken. Voor dit aspect zijn twee soorten effecten te onderscheiden: tijdelijke en permanente effecten.

- Tijdelijke effecten: Onder de tijdelijke effecten valt het verlagen van de grondwaterstand voor de aanleg van de kelders. Bij de tijdelijke effecten is alleen gekeken naar de grondwaterstandsverlagingen
- Permanente effecten: Het blijvende effect na realisatie van de ondergrondse parkeergarage. Ook hierbij is gekeken naar de veranderingen in grondwaterstanden in vergelijking met de situatie zonder ondergrondse parkeergarage

De parkeerkelder heeft een diepte van 5 meter beneden maaiveld. Voor (aanleg van) de bouwput ten behoeve van de parkeerkelder is een bemaling met een onttrekkingsdebiet van circa 900 m³/dag nodig. Hierbij is uitgegaan van een grondwaterstand van 80 cm beneden maaiveld. De bijbehorende verlaging van de grondwaterstand is merkbaar in de hele wijk Schalkwijk en wordt begrensd door de boezemwatergangen in de polders. Deze tijdelijke grondwaterstandsverlagingen kunnen zorgen voor schades als gevolg van zettingen en paalrot (bij aanwezigheid van houten funderingen). Om deze tijdelijke grondwaterstandsverlagingen tegen te gaan, zijn aanvullende technische maatregelen mogelijk (waaronder retourbemaling, damwanden, et cetera).

De parkeerkelder heeft na aanleg geen permanente effecten op de grondwaterstand van de omgeving.

Beheer en onderhoud

In de huidige situatie is het Hoogheemraadschap van Rijnland beheerder van alle wateren in Schalkwijk (boezemwater en polderwater). Verder heeft Rijnland het kwantiteitsbeheer van het boezemwater in Schalkwijk. Dit betekent dat Rijnland zorgdraagt voor het waterpeil in de Amerikavaart, Europavaart en Meerwijkvaart.

Rijnland heeft recentelijk het onderhoud van de watergangen in het projectgebied overgenomen. Dit houdt in dat Rijnland verantwoordelijk is voor het op diepte houden van de watergangen (baggeren, vrijhouden van waterplanten). De gemeente Haarlem houdt de onderhoudsplicht voor oevers en beschoeiing en blijft verantwoordelijk voor het verwijderen van drijfvuil uit de watergangen.

Grondwater

De regionale bodemopbouw kenmerkt zich vanaf maaiveld door een circa 15 meter dikke deklaag met daaronder een tweetal watervoerende pakketten (zie ook Figuur 6.4).

In Schalkwijk zijn in de afgelopen jaren periodiek grondwaterstandsmetingen verricht. Hiervoor beschikt de gemeente over een meetnet. De peilbuizen bevinden zich in de ophooglaag (ondiepe filters) en in de wadzandlaag (diepe filters). Op basis van deze metingen is een grondwatermodel voor Schalkwijk opgezet.¹⁶

Uit de berekende gemiddelde stijghoogten blijkt het volgende:

- In zowel het freatische als wadzandpakket worden de hoogste stijghoogten gemeten in het noordoostelijke deel van Schalkwijk
- In Schalkwijk is sprake van een opbolling van de grondwaterspiegel ten opzichte van de rondom gelegen gebieden met peilbeheersing
- De grondwaterstanden bevinden zich plaatselijk, met name in het noordelijke deel van Schalkwijk, boven het oppervlaktewaterpeil (NAP -0,6 m). Het oppervlaktewater zal hier een drainerende werking

¹⁶ Tauw-rapportage R001-4236823MGS-D01-D d.d. 8 november 2002

op het grondwater hebben. Elders zal oppervlaktewater via de waterbodem infiltreren naar het freatisch grondwater

- In Schalkwijk is sprake van een infiltratiesituatie, waarbij grondwater vanuit het freatisch pakket zich verplaatst naar het wadzandpakket en vervolgens naar het watervoerend pakket
- Het stijghoogteverschil tussen het freatische pakket en wadzandpakket bedraagt circa 0,5 in het noordelijke deel van Schalkwijk tot circa 1 m in het zuiden

De berekende stijghoogten voor de huidige situatie, voor het gekalibreerde model, zijn weergegeven in de rapportage van de grondwatermodellering. Het grondwatermodel berekent binnen Schalkwijk een netto wegzijging vanuit het oppervlaktewater naar het freatisch pakket van circa 40 m³/dag (50 m³/dag totale wegzijging en 10 m³/dag totale drainage). Uitgaande van 88.000 m² (2,5 %) oppervlaktewater voor geheel Schalkwijk betekent dit een netto wegzijging van 0,5 mm/dag.

Deze geringe wegzijging houdt verband met de volgende zaken:

- Een deel van de waterlopen werkt drainerend en reduceert daardoor de netto wegzijging
- De gemiddelde grondwaterstand in Schalkwijk ligt dicht bij het boezempeil
- De weerstand van het Hollandveen is relatief groot
- Het doorlaatvermogen binnen de deklaag is relatief gering
- De weerstand van de waterbodem is relatief groot (50 dagen)

Voor het stadswater zijn de doelstellingen en gewenste ontwikkelingen verwoord in het Masterplan Water Schalkwijk 2000+. Met dit plan wil de gemeente het huidige stelsel aan vaarten, singels en sloten in Schalkwijk verbeteren en uitbreiden. Dat is nodig om ook in de toekomst droge voeten te houden. Bovendien moet het water schoner worden, ruimte bieden aan vissen en planten en bijdragen aan de woonkwaliteit en het recreatiegenot. De uitvoering van het Masterplan wordt projectmatig opgepakt. Dat gebeurt vooral in vernieuwingsprojecten zoals Meerwijk Centrum, Schoolnaer en 023-Haarlem. Bijvoorbeeld met het realiseren van een waterverbinding tussen de Amerikavaart en de Poelpolder. Het plan Stadsdeelhart Schalkwijk is in feite één van deze vernieuwingsprojecten. Een belangrijke maatregel voor de verbetering van de waterkwaliteit is het baggeren van alle watergangen in het gebied. Dit is in de planning van het Masterplan aangegeven voor de jaren 2007-2010.

**BIJLAGE 2 Bijlage III Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling
(85/337/EEG zoals gewijzigd door de richtlijnen 97/11/EG en
2003/35/EG)**

BIJLAGE 3 Overzicht bestemmingsplannen

BIJLAGE 4 Archeologische Beleidskaart Haarlem

BIJLAGE 5 Cultuurhistorische waardenkaart