

Ruimtelijke onderbouw

Project	<i>J.J. Hamelinkstraat te Haarlem</i>
Status	<i>versie 1.2</i>
Projectnummer	<i>19042</i>
Datum	<i>5 maart 2021</i>
Auteurs	<i>L.G.A. van Laar MSc BBE & S. Elfrink MSc</i>
Controle:	<i>drs. I.M. Dias</i>



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
2	Projectbeschrijving	5
2.1	Projectlocatie	5
2.2	Projectplan	5
2.3	Geldend bestemmingsplan	10
3	Ruimtelijk beleid	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	17
3.3	Regionaal beleid	18
3.4	Gemeentelijk beleid	18
4	Omgevingsaspecten	25
4.1	Motivering behoefte / Ladder voor duurzame verstedelijking	25
4.2	Archeologie en cultuurhistorie	26
4.3	Bedrijven en milieuzonering	27
4.4	Bodem	28
4.5	Duurzaamheid	31
4.6	Externe veiligheid	31
4.7	Geluid	33
4.8	Luchtkwaliteit	35
4.9	Natuur	36
4.10	Verkeer en parkeren	39
4.11	Water	41
4.12	(Vormvrije) m.e.r.-beoordeling	44
5	Beschrijving uitvoerbaarheid	45
5.1	Economische uitvoerbaarheid	45
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	45
6	Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	46
Bijlagen	47	

Bijlagen

1	Visualisatie strijdigheid plan (Fazo Architecten, 2021)
2	Verkennd bodemonderzoek + asbest (APS Milieu, 2019)
3	Aanvullend bodemonderzoek inclusief asfaltonderzoek (APS Milieu, 2020)
4	Parkeeronderzoek (Bono Traffics bv, 2020)
5	Ecologisch onderzoek (Groenadvies Amsterdam bv, 2018)
6	Ontheffing soorten (Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, 2019)
7	Stikstofdepositieberekening (Cauberg Huygen, 2020)
8	Voorlopig Ontwerp openbare ruimte Slachthuisbuurt Zuidstrook blok 6 t/m 8 e.o. (ORKA, 2020)

1 INLEIDING

In opdracht van Elan Wonen heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de gewenste ontwikkeling van (vervangende) nieuwbouwwoningen ter plaatse van de J.J. Hamelinkstraat te Haarlem. Omdat de ontwikkeling niet mogelijk is op basis van het geldende bestemmingsplan, dient een planologische procedure te worden doorlopen.

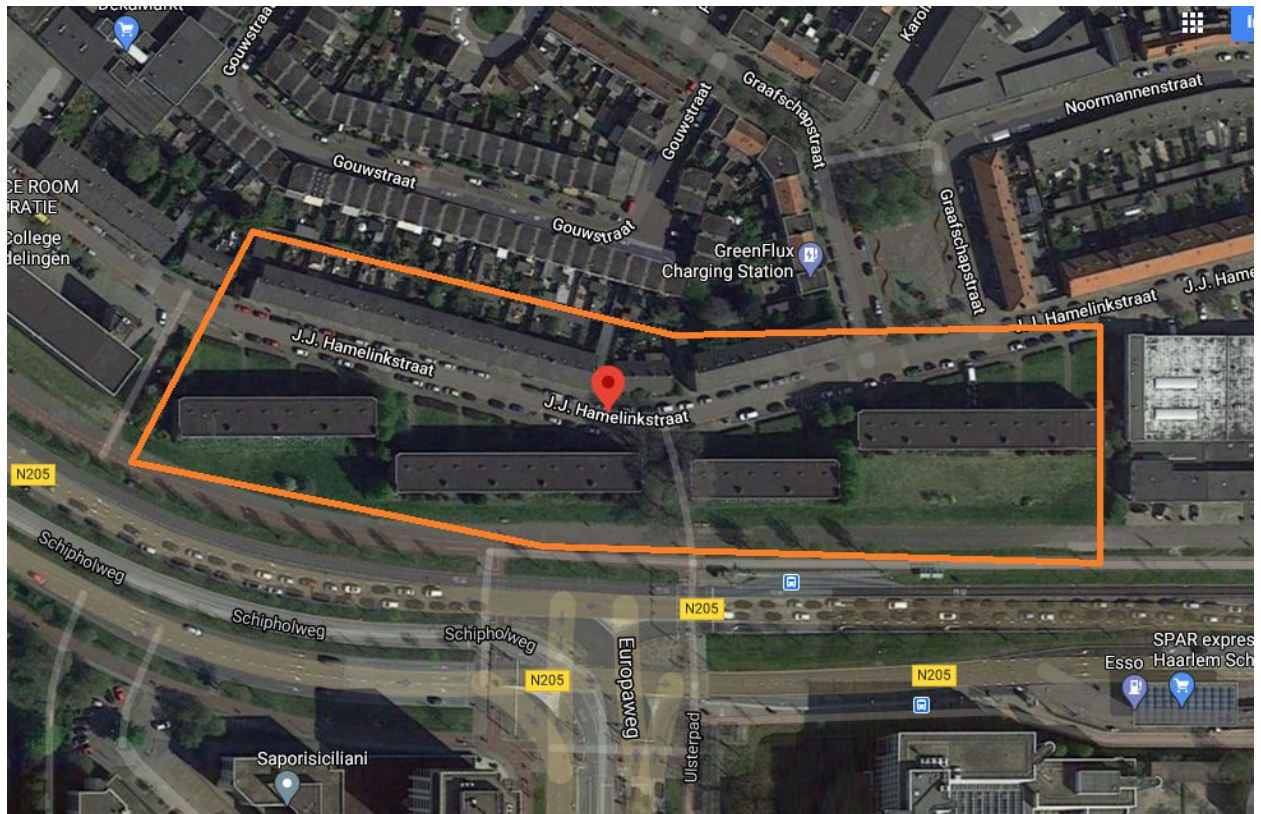
De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'planologisch strijdig gebruik'. Onderdeel van deze omgevingsvergunning is de motivatie om af te wijken van het geldende bestemmingsplan, de zogenoemde Goede Ruimtelijke Onderbouwing (GRO). Voorliggende rapportage betreft de GRO, waarin het project aan de hand van zowel ruimtelijke als milieutechnische aspecten wordt gemotiveerd.

2 PROJECTBESCHRIJVING

2.1 PROJECTLOCATIE

De projectlocatie ligt aan de J.J. Hamelinkstraat te Haarlem, evenwijdig aan de Schipholweg (N205). De Schipholweg is de oostelijke stadsentree van Haarlem en begrenst de Slachthuisbuurt. De projectlocatie ligt in het zuidelijk deel van de Slachthuisbuurt en dit deel van de buurt kenmerkt zich door bebouwing, waaronder portiekflats uit de jaren '50. Tegenover de portiekflats van vier bouwlagen is lagere bebouwing gesitueerd (2 bouwlagen), welke tevens een woongebruik kent, bestaande uit beneden- en bovenwoningen.

Figuur 1. Globale ligging projectlocatie



2.2 PROJECTPLAN

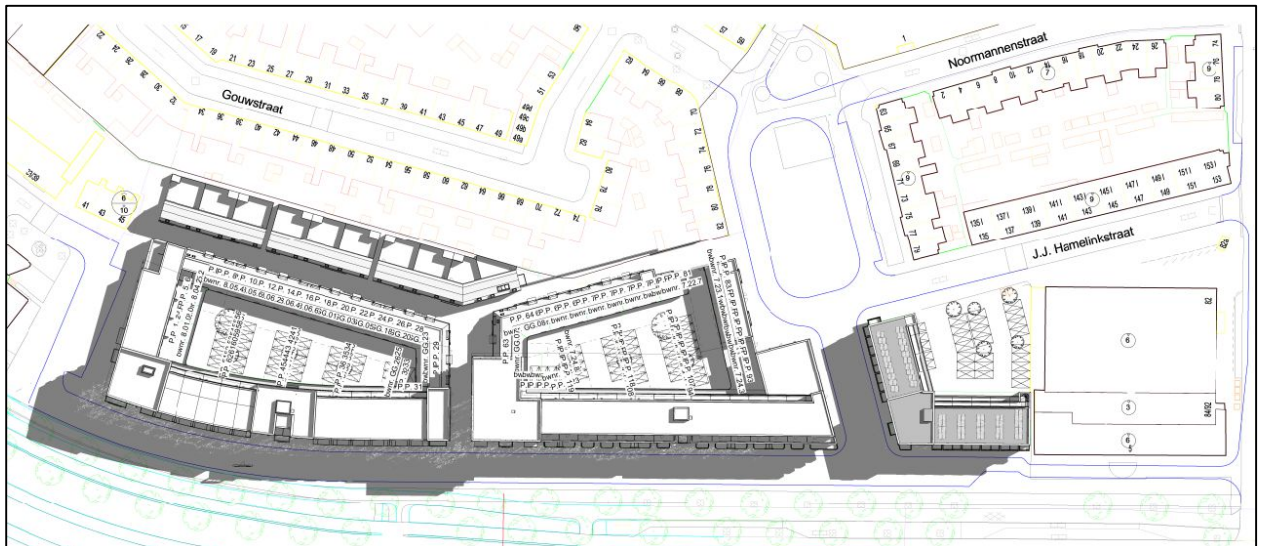
De voorgenomen ontwikkeling maakt in totaal 297 woningen mogelijk, zowel appartementen als grondgebonden woningen. Elan Wonen bouwt een gevarieerd woonprogramma. Een groot deel wordt ingevuld met sociale woningbouw. Er komen 198 sociale huurwoningen van 1-, 2- en 3 kamerwoningen, variërend van 47m² tot 85m². Daarnaast worden 31 woonwerkwoningen voor de vrije sector gebouwd. Ook komen er 42 huurappartementen voor de vrije sector en 26 koopwoningen.

Figuur 2. Huidige situatie. Bron: Google Maps, geraadpleegd op 23 november 2020.



Het doel is om de bestaande bebouwing te slopen en te voorzien van vervangende nieuwbouw. Bij de ontwikkeling wordt het gebied stedenbouwkundig opnieuw ingericht. Het toekomstig gebruik blijft 'wonen', maar de woningen worden deels elders binnen het projectgebied gerealiseerd. Daarnaast bestaat het programma uit grondgebonden woningen, dit in tegenstelling tot de bestaande situatie.

Figuur 3. Toekomstige situatie totaalplan. Bron: fazo architecten,



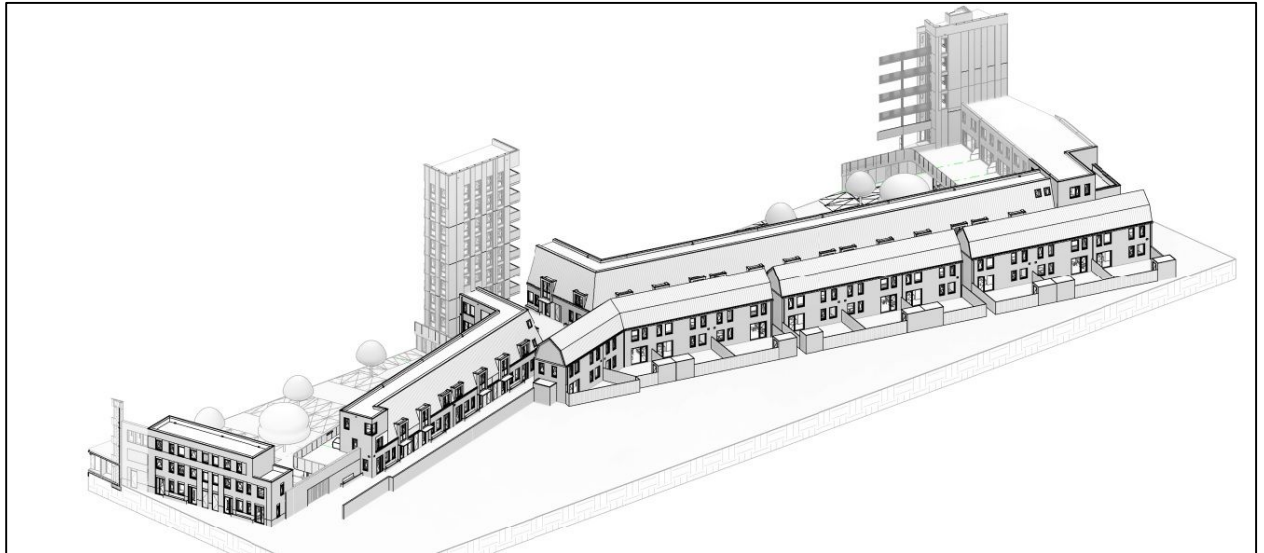
Stedenbouw

Het project in Haarlem bestaat uit drie blokken aan de Schipholweg en een rij grondgebonden woningen aan de Hamelinkstraat. Het project is aan de Schipholweg een voortzetting van een aantal, reeds gerealiseerde, stedelijke blokken. Tot aan blok 6 zijn dit gesloten bouwblokken.

Het geldend bestemmingsplan voor blok 6, 7 & 8 wijkt af van het gesloten bouwblok dat voor de rest van de Schipholweg geldt. Aan de Schipholweg wordt net als bij de andere blokken wél een stedelijke wand gevraagd, maar aan de achterzijde (Hamelinkstraat) zijn de blokken open en ontstaat er een groot contrast

met de grondgebonden woning. Ook wordt de achtergevel van blok 7 en 8 met het huidige bestemmingsplan volledig zichtbaar vanuit de Hamelinkstraat.

Figuur 4. Impressie grondgebonden woningen. Bron: fazo architecten.



Door de Hamelinkstraat iets naar het noorden te verleggen en blok 7 en 8 af te sluiten met drielaagse grondgebonden woningen, ontstaan er twee gesloten bouwblokken. Hierdoor is er minder contrast met de stedelijke wand aan de Schipholweg en krijgt de Hamelinkstraat aan beide zijden een voorgevel. Ook wordt de achter gevel van blok 7 en 8 ondergeschikt en is deze minder prominent aanwezig.

Daarnaast krijgt de Hamelinkstraat door deze wijziging in het bestemmingsplan meer kwaliteit en wordt dit een echt Haarlems straatje met een eigen identiteit. Door toevoeging van een 'pleintje' tussen blok 7 en 8 ontstaat er een speciale plek in deze autovrije straat en wordt deze onderdeel van een reeks aaneengesloten openbare ruimtes in de binnenwijkse fiets-/ wandelroute.

Functionies

Overwegend komen er woningen in het plangebied. In de plint van de gebouwen langs de Schipholweg worden ook andere functies mogelijk gemaakt. Zo zullen er woon-werkwoningen gerealiseerd worden in blok 6, 7 en 8 die zorgen voor een dynamische plint en een toevoeging van woonconcept in het gebied. Daarnaast zijn enkele ruimtes in blok 7 en 8 op de hoeken gereserveerd voor maatschappelijke functies, waaronder een wijkcentrum.

Figuur 5. Impressie toekomstige situatie met de grondgebonden woningen op de voorgrond. Bron: Enzo architectuur & interieur, mei 2019.



Openbare ruimte

Op advies van Platform Groen is de openbare ruimte van de Slachthuisbuurt Zuidstrook blok 6 t/m 8 e.o. aangepast door bureau ORKA. Het Voorlopig Ontwerp van d.d. 21 oktober 2020 is bijgevoegd in de bijlagen. Conform de Woningwet 2015 mag Elan Wonen het openbaar gebied niet zelfstandig herinrichten. In de afgelopen maanden heeft de gemeente Haarlem daarom in samenspraak met Elan Wonen en raakvlakprojecten Schipholweg 1 en 5 het Voorlopig Ontwerp uitgewerkt. Het voorlopig ontwerp ligt vanaf 17 november voor zes weken ter visie.

Het Voorlopig Ontwerp bestaat uit onder andere de volgende wijzigingen in de openbare ruimte:

- Verkeerskundige aanpassingen in de Merovingenstraat. Geadviseerd is de ventweg doodlopend uit te voeren met een mogelijkheid tot keren;

- Het principeprofiel 'gevel, trottoir, rijweg, parkeren en openbaar groen' is in dit ontwerp 'omgeklapt' door het realiseren van het nieuwe gescheiden rioolstelsel in de toekomstige ventweg. Bijkomende voordeel is dat het openbaar groen nu dichtbij de woningen komt en ook daadwerkelijk beleefd en gebruikt kan worden. Er wordt daarmee opvolging geven aan de oproep om de openbare ruimte een groene uitstraling te geven en prettige plek te realiseren. Door Platform Groen is hier zeer positief op gereageerd.

Bomen

Voor dit plangebied is een bomenbalans opgesteld voor het gebied Slachthuisbuurt Zuidstrook blok 6 t/m 8 e.o. Conform de bomenbalans en kapvergunning vindt dan ook herplanting van bomen plaats. Het Voorlopig Ontwerp van de inrichting van de openbare ruimte rondom het project voldoet aan de bomenbalans van Elan Wonen (herplant plichtig 19 stuks). Binnen de plangrens bevinden zich geen bomen ouder dan vijftig jaar. Het Voorlopig Ontwerp gaat uit van 44 nieuwe bomen. Dit aantal is exclusief kleinere bomen en struiken die worden geplaatst. De bomen die gekapt worden binnen voorliggend plangebied worden daarmee ruimschoots gecompenseerd.

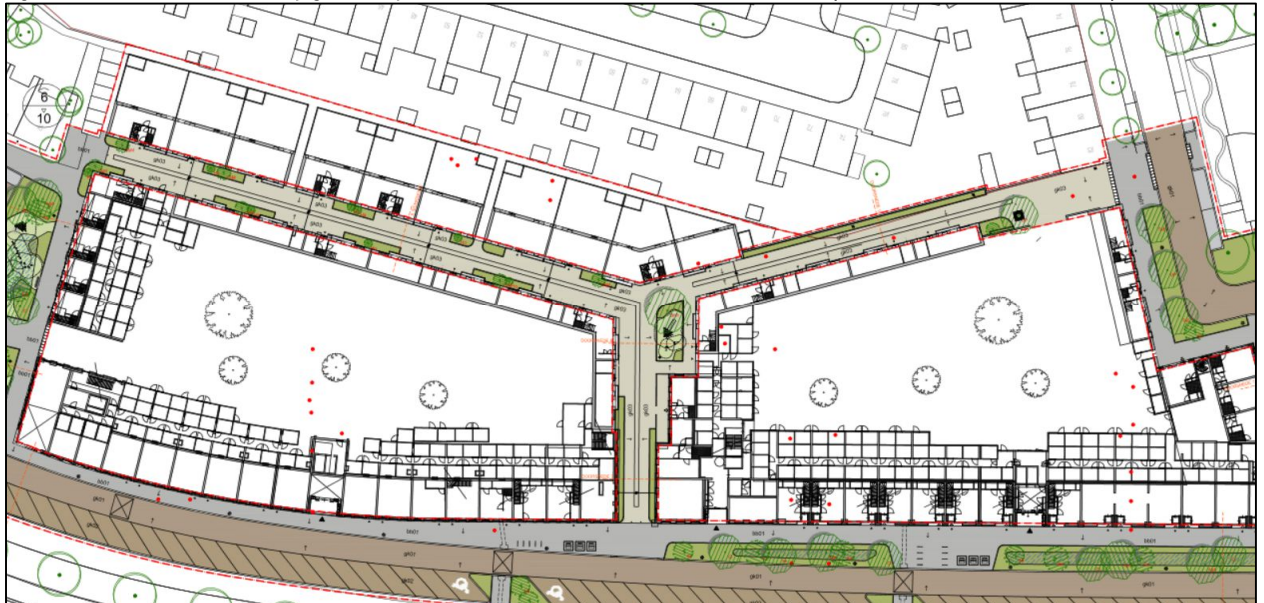
Waterberging

De wijzigingen ten opzichte van het schetsontwerp hebben geresulteerd in circa 1.000 m² meer groen binnen het plangebied. Zo worden er wadi's toegepast om het waterbergend vermogen te vergroten en tevens om bloemrijk gras, vaste planten en bomen hierin te laten groeien.

Planspecifieke veranderingen

In de 'Hamelinksteeg' was eerst geen groen voorzien, maar worden in het huidige ontwerp geveltuinen en plantenbakken gerealiseerd. De doorgang van de J.J. Hamelinkstraat naar de Schipholweg aan de westzijde van het plangebied krijgt een veel groenere uitstraling met een groot perk voor bomen, struiken en een wadi voor de waterberging. En de 'ventweg' langs de Schipholweg krijgt meer groenvoorzieningen aan de gevelzijde door alle parkeervakken aan de Schipholweg-zijde te plannen.

Figuur 6. Uitsnede kaart Voorlopig Ontwerp Slachthuisbuurt Zuidstrook blok 6 t/m 8 e.o., (bron: ORKA, 21 oktober 2020).



2.3 GELDEND BESTEMMINGSPLAN

Ter plaatse van het projectgebied is het bestemmingsplan “Slachthuisbuurt Zuidstrook” geldend. Dit plan is op 29 november 2012 vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlem. De projectlocatie bestaat uit verschillende bestemmingen/ functieaanduidingen te weten:

- enkelbestemming ‘Wonen’;
- enkelbestemming ‘Gemengd-2’;
- enkelbestemming ‘Gemengd-3’;
- enkelbestemming ‘Tuin -1’;
- enkelbestemming ‘Tuin -2’;
- enkelbestemming ‘Tuin -3’;
- enkelbestemming ‘Verkeer’;
- dubbelbestemming ‘Waarde - Archeologie 4’;
- functieaanduiding ‘parkeergarage’;
- functieaanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – ondergrondse parkeergarage’.

Daarnaast is de projectlocatie voorzien van meerdere bouwvlakken ter plaatse van de bestemmingen ‘Wonen’, ‘Gemengd-2’ en ‘Gemengd-3’. Binnen de bouwvlakken voor wonen geldt een maximum goothoogte van 6 meter en een maximum bouwhoogte van 10 meter. Binnen de bestemming Gemengd-2 en 3 gelden diverse bouwhoogtes, variërend van een maximum hoogte van 13 meter, een minimum en maximum hoogte van respectievelijk 13 en 23 meter en een minimum en maximum hoogte van respectievelijk 22 en 28 meter.

Binnen het projectgebied zijn drie enkelbestemmingen voor tuinen opgenomen. De gronden met de enkelbestemming ‘Tuin -1’ liggen in de bestaande situatie tussen de bouwvlakken voor ‘Wonen’. Ter plaatse van de bestemming ‘Tuin -1’ zijn gronden bestemd voor tuinen en verharding behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen bebouwing. Bouwwerken geen bebouwen zijnde mogen worden opgericht met een max. hoogte van 1 meter.

De achtertuinen van de bestaande woningen kennen de enkelbestemming ‘Tuin -2’. Deze gronden zijn bestemd voor tuinen, erven en verhardingen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen bebouwing. Op de gronden met de bestemming ‘Tuin -2’ mogen aan- en uitgebouwen, bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht. De gezamenlijke oppervlakte van aan- en uitbouwen mag niet meer bedragen dan 50% van het bouwperceel en de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan de begane grondlaag vermeerderd met 0,30 meter boven de vloer van de eerste verdieping van het hoofdgebouw met een maximum bouwhoogte van 4 meter. Voor bijgebouwen geldt dat de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 3 meter. Erfafscheidingen en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen worden opgericht met een hoogte van respectievelijk maximaal 2 en maximaal 3 meter.

De gronden met de enkelbestemming ‘Tuin -3’ bevinden zich aangrenzend aan de bestaande portiekflats in het plangebied. Deze gronden zijn bestemd voor tuinen, erven en ondergrondse, bovengrondse en halfverdiepte parkeervoorzieningen ten dienste van de daarbij behorende hoofdbebouwing en de op hetzelfde bouwperceel toegelaten bestemming. Voor de gronden met de bestemming ‘Tuin -3’ geldt dat aan- en uitbouwen en bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen worden opgericht en dat deze volledig mogen worden bebouwd. De bouwhoogte van de ondergrondse parkeervoorzieningen mag niet meer bedragen dan 1 meter boven het maaiveld. De bouwhoogte van de bovengrondse en halfverdiepte parkeervoorzieningen (pg) mag niet meer bedragen dan de maximum bouwhoogte van 1 meter, zoals op de verbeelding is aangegeven. Het bestemmingsplan kent ontheffingsmogelijkheden om de toegestane bouwhoogte onder voorwaarden te mogen verhogen.

De gronden met de bestemming ‘Verkeer’ zijn bestemd voor wegen, straten en voet- en fietspaden, kiosken, ondergrondse bovengrondse en halfverdiepte parkeervoorzieningen, speel- en groenvoorzieningen, voorzieningen van algemeen nut, waterlopen, waterpartijen, waterberging en waterhuishoudkundige

voorzieningen, oeververbindingen (bruggen) en bijbehorende voorzieningen, waaronder straatmeubilair, geluidwerende voorzieningen, kunstwerken,abri's, (ondergrondse) inzamelplaatsen voor afval- en recyclecontainers en (ondergrondse) bergbezinkbassins.

Figuur 7. Uitsnede bestemmingsplankaart. Bron: ruimtelijkeplannen.nl, geraadpleegd op 14 januari 2021.



2.3.1 Toets aan het bestemmingsplan

Het bouwplan is onder te verdelen in de realisatie van 270 woningen in blok 6, 7 en 8 en 27 grondgebonden woningen. De bestemmingsplantoets maakt onderscheidt tussen deze twee bouwplannen, die in één vergunningaanvraag zijn ingediend. De plannen passen binnen de uitgangspunten van het geldende bestemmingsplan om hier de huidige woningvoorraad te herstructureren. Echter, door uitwerking van de plannen en in overleg met gemeente Haarlem en Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) zijn de plannen geoptimaliseerd waardoor er strijdigheid is ontstaan met de regels van het geldende bestemmingplan. Het betreft veelal strijdigheden die te maken hebben met een kleine overschrijding van hoogte of bouwvlak en een paar die wat groter zijn. De strijdigheden worden hieronder per plan stuk voor stuk langsgelopen en gemotiveerd, voor zover het een kleine afwijking is. In bijlage 1 is de visualisatie van de strijdigheden terug te vinden in drie tekeningen. De grotere afwijkingen worden hier benoemd en in voorliggende ruimtelijke onderbouwing nader gemotiveerd.

2.3.1.1 Strijdigheden bouwplan blok 6, 7 en 8

De aangetroffen strijdigheden zijn zoveel mogelijk gebundeld per categorie.

1. Footprint overschrijding blok 6 en blok 8

a. Overschrijding bouw- en bestemmingsvlak blok 6 tbv trappenhuis

Ter plaatse van de bestemming 'Verkeer' worden bij blok 6 de bouwgrens van Gemengd-3 overschreden ter plaatse van beide noodtrappenhuisen. Het trappenhuis is strijdig met artikel 11.1 van het bestemmingsplan 'Slachthuisbuurt Zuidstrook'.

Motivering: in samenspraak met de ARK en stedenbouw zijn de noodtrappenhuisen aan het einde van de galerijen door metselwerk ingepakt. Hierdoor wordt het bouwvlak marginaal overschreden, maar is dit stedenbouwkundig acceptabel. Ingevolge artikel 18, lid 1, onder d kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van artikel 11.1 voor het realiseren van een trappenhuis voor een noodzakelijke en goede uitvoering van het plan.

Zie voor positie bijlage 1, tekening A, blok 6, punt 1 en 2

b. Overschrijding bestemmingsvlak blok 8

Ter plaatse van de bestemming 'Verkeer' wordt bij blok 8 aan de zijde van de Schipholweg het bouwvlak miniem overschreden. De lijn van de bebouwing volgt het bebouwingsvlak wel, maar wijkt hier iets van af.

Motivering: de aangehouden lijn van het ontwerp is een samenvoeging van de diverse boogstralen die door de gemeente zijn aangegeven. Er is hier één boogstraal van gemaakt in verband met de bouwbaarheid, het gebruik van 1 tunnelkist versus betaalbaarheid. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van de binnenplanse afwijkmogelijkheid op basis van artikel 18 lid 1 onder d van de regels van het geldende bestemmingsplan. Hiermee kan B&W afwijken voor het overschrijden van de in het plan aangegeven bouwvlakken en dwingende gevelrooilijnen, voor zover dit ten gevolge van onnauwkeurigheden op de kaart (meetverschillen) dan wel voor geringe afwijkingen die in het belang zijn van een betere situering van bouwwerken en noodzakelijk zijn voor een goede uitvoering van het plan, tot een maximum van 1,0 meter.

Zie voor positie bijlage 1, tekening A, blok 8, punt 3

2. Parkeren binnen bestemming Gemengd-2 blok 6

In blok 6 worden achter het te realiseren woongebouw parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen liggen echter binnen het bouwvlak van de bestemming Gemengd-2, zonder dat hier een aanduiding voor parkeren is. Dit betekent dat deze parkeerplaatsen strijdig zijn met het bestemmingsplan.

Motivering: in blok 6 is het woonblok kleiner gemaakt dan het bestemmingsplan toe staat. Het parkeren is bedacht binnen de woonblokken op maaiveld en valt door het kleinere ontwerp voor een deel binnen de bestemming Gemengd-2. Om te kunnen voldoen aan een goede parkeerbalans en uit stedenbouwkundig oogpunt is het wenselijk de parkeerplaatsen hier op maaiveld te realiseren. Deze afwijking kan niet middels een binnenplanse afwijking gerealiseerd worden.

Zie voor positie bijlage 1, tekening A, blok 6, punt 4

3. Bouwhoogte

a. Overschrijding maximum bouwhoogte 13 meter bij blok 6

Ter plaatse van blok 6 wordt een bouwdeel gerealiseerd van 13,17 meter hoog. De maximale bouwhoogte is hier echter 13 meter en deze wordt overschreden. In het kader van de technische uitwerking van het gebouw is de bouwhoogte uiteindelijk overschreden met 17 centimeter.

Motivering: Deze overschrijding is van ondergeschikte aard en stedenbouwkundig acceptabel. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van de binnenplanse afwijkmogelijkheid op basis van artikel 18 lid 1 onder a van de regels van het geldende bestemmingsplan. Hiermee kan B&W afwijken van de voorgeschreven maten ten aanzien van onder andere bouwhoogte met 10%.

Zie voor positie bijlage 1, tekening B, blok 6, punt 5

b. Overschrijding maximum bouwhoogte 28 meter bij blok 7

Ter plaatse van blok 7 geldt een maximum bouwhoogte van 28 meter. De bouwhoogte van de nieuwbouw wordt hier 29,375 meter hoog en overschrijdt daarmee de maximum bouwhoogte.

Motivering: Deze overschrijding, die door technische uitwerking ontstaan is, is van ondergeschikte aard en stedenbouwkundig acceptabel. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van de binnenplanse afwijkmogelijkheid op basis van artikel 18 lid 1 onder a van de regels van het geldende bestemmingsplan. Hiermee kan B&W afwijken van de voorgeschreven maten ten aanzien van onder andere bouwhoogte met 10%.

Zie voor positie bijlage 1, tekening B, blok 7, punt 6

c. Niet voldoen aan minimale bouwhoogte blok 7 en 8

Over een groot deel van de bestemming Gemengd waar blok 7 en 8 in liggen geldt een minimale bouwhoogte van 13 meter. Aan de binnenzijde van het woonblok (zowel blok 7 als 8) wordt een buitenberging gerealiseerd die binnen deze 13 meter valt, maar een bouwhoogte heeft van 3,375 meter. Ook bij het deel in blok 7 waar een minimum bouwhoogte geldt van 22 meter zijn hier aan de binnenzijde van het gebouw buitenbergingen gerealiseerd die de minimale bouwhoogte van 22 meter dus niet halen.

Motivering: de reden om een minimale bouwhoogte op te nemen is om langs de Schipholweg een minimale massa te kunnen waarborgen. De hoogte ter plaatse van de galerijzijde (binnenzijde) is daarom ondergeschikt aan de gevels langs de Schipholweg. Het gebouw is slanker dan het

bestemmingsplan toestaat en de te realiseren bergingen zijn daarom een stuk lager dan de minimale bouwhoogte. In samenspraak met de stedenbouwkundige en de ARK is dit plan tot stand gekomen en is deze afwijking vanuit stedenbouwkundig oogpunt acceptabel. Deze afwijking kan niet middels een binnenplanse afwijking gerealiseerd worden.

Zie voor positie bijlage 1, tekening B, blok 7 en 8, punt 7 en visualisatie doorsnede tekening C, punt 8

d. Overschrijding maximale bouwhoogte 13 meter bij blok 7

Aan de oostkant van blok 7 ligt een deel waar de maximum bouwhoogte 13 meter is. Hier wordt een gebouw gerealiseerd van 13,23 meter en wordt de maximale bouwhoogte overschreden.

Motivering: Deze overschrijding, die door technische uitwerking ontstaan is, is van ondergeschikte aard en stedenbouwkundig acceptabel. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van de binnenplanse afwijkingsmogelijkheid op basis van artikel 18 lid 1 onder a van de regels van het geldende bestemmingsplan. Hiermee kan B&W afwijken van de voorgeschreven maten ten aanzien van onder andere bouwhoogte met 10%.

Zie voor positie bijlage 1, tekening B, blok 7, punt 9

e. Overschrijding maximale bouwhoogte 23 meter bij blok 7 en 8

De maximale bouwhoogte van 23 meter wordt overschreden bij zowel blok 7 als blok 8 met circa 1 meter, waaronder ter plaatse van de liftuitloop van blok 7

Motivering: Deze overschrijding, die door technische uitwerking ontstaan is, is van ondergeschikte aard en stedenbouwkundig acceptabel. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van de binnenplanse afwijkingsmogelijkheid op basis van artikel 18 lid 1 onder a van de regels van het geldende bestemmingsplan. Hiermee kan B&W afwijken van de voorgeschreven maten ten aanzien van onder andere bouwhoogte met 10%.

Zie voor positie bijlage 1, tekening B, blok 7 en 8, punt 10

4. Programma plint blok 6, 7 en 8 woon-werkwoningen

Ter plaatse van blok 6, 7 en 8 zal een deel van de begane grond in dienst staan van aan-huis-verbonden-beroep (woon-werkwoningen). De voor Gemengd-3 aangewezen gronden staan dit niet toe, aangezien woonfuncties enkel op de verdiepingen zijn toegestaan. Ingevolge artikel 5.3, lid 1, onder b, kunnen Burgemeester en wethouders ontheffing verlenen voor wonen op de begane grond. Zij toetsen dan of geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeerssituatie ter plaatse;
- c. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden.

Motivering: het realiseren van woon-werkwoningen past in zoverre bij de uitgangspunten van het bestemmingsplan om een levendige plint te realiseren. De woon-werkwoningen zorgen juist voor een beroepsmatige invulling van de plint en meer levendigheid dan als ware het enkel een woning. Hiermee vindt ook geen onevenredige aantasting plaats van het straat- en bebouwingsbeeld. De verkeerssituatie ter plaatse ondervindt ook geen aantasting. Sterker nog, het realiseren van een woon-werkwoning leidt in beginsel tot minder verkeersbewegingen (ondernemen woont boven werkplek) en een lagere parkeerbehoefte (geen extra parkeerplek voor losstaand bedrijf). Ook de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden worden niet aangetast: de woon-werkwoning past zowel ruimtelijk als milieutechnisch uitstekend naast de reeds toegestane functies zoals maatschappelijk, dienstverlening en kantoor. Een woon-werkwoning zorgt niet voor een belemmering van de bedrijfsvoering van deze functies.

Zie voor positie woonwerk woningen bijlage 1, tekening A, blok 6, 7 en 8, punt 11

5. Balkons blok 6, 7 en 8

Ter plaatse van de bestemming 'Verkeer' worden bij blok 6, 7 en 8 balkons gecreëerd. Balkons zijn strijdig met artikel 11.1 van het bestemmingsplan 'Slachthuisbuurt Zuidstrook'.

Motivering: in overleg met de ARK en stedenbouw is gekozen om uitstekende balkons te realiseren ten behoeve van de plasticiteit van de gevels aan de zuidkant (langs de Schipholweg). Ten aanzien van deze afwijking is het mogelijk balkons toe te staan indien deze kleiner of gelijk zijn aan 1,5m diepte volgens artikel 18, lid 1, onder e van dit bestemmingsplan. De balkons voldoen aan voorgenomde afmeting (maximale diepte is overal 1,5 meter), waardoor voldaan wordt aan de binnenplanse afwijkingmogelijkheid van artikel 18.1. Zie voor principe balkons doorsnede bijlage 1, tekening C, punt 12 en voor gedetailleerde maatvoering balkons eerder ingediende aanvullingen OLO

6. Technische ruimte blok 8

Ter plaatse van blok 8 zal een gedeelte van het gebouw ten dienste staan van een WKO-installatie, een inkoopruimte en een traforuimte. Deze functies passen niet binnen de in artikel 5.1 (Gemengd-3) aangegeven kaders.

Motivering: Vanuit de landelijke en gemeentelijke duurzaamheidsambities, die door ontwikkelaar omarmd worden, is het beleid gasloze woningen aan te leggen. Hiervoor wordt een WKO installatie aangelegd. Om de energie die hieruit vrij komt te verdelen en te leveren aan de woningen is ook een inkoopruimte en traforuimte nodig. Het beleid van de gemeente is om deze functies inpandig in nieuw te realiseren gebouwen op te lossen. In overleg met de gemeente is dan ook gekozen voor deze inpandige oplossing. Het geldende bestemmingsplan uit 2012 kon destijds nog niet anticiperen op deze gewenste duurzaamheidsambitie en biedt derhalve geen ruimte voor energieoplossingen binnen de bestemming Gemengd-3. Vanuit zowel stedenbouwkundig oogpunt als de duurzaamheidsambitie is deze inpandige energieoplossing echter zeer wenselijk en acceptabel. Deze strijdigheid kan niet middels een binnenplanse afwijkingmogelijkheid gerealiseerd worden.

Zie voor positie WKO installatie, inkoopruimte en traforuimte bijlage 1, tekening A, blok 8, punt 13

2.3.1.2 Strijdigheden grondgebonden woningen

De ontwikkeling van woningbouw is op een viertal globale onderdelen in strijd met het geldende bestemmingsplan. De grondgebonden woningen vallen binnen diverse bestemmingen waar woningbouw niet is toegestaan:

1. Wonen binnen de bestemmingen Tuin 1, 2 en 3
2. Wonen binnen de bestemming Verkeer
3. Bouwen buiten het bouwvlak van de bestemming Wonen
4. Niet realiseren kappen ter plaatse van blok 7

Deze strijdigheden zijn bij elkaar te groot om gebruik te kunnen maken van een binnenplanse afwijkingmogelijkheid. Voor de realisatie van de grondgebonden woningen wordt de motivering in deze ruimtelijke onderbouwing gegeven in de volgende hoofdstukken.

2.3.1.3 Conclusie

In voorliggend hoofdstuk zijn de diverse strijdigheden geconstateerd. Een aantal strijdigheden kunnen opgelost worden door de binnenplanse afwijkingmogelijkheden. Hierbij is direct ook de motivering gegeven waarom de strijdigheid acceptabel is. Voor een viertal strijdigheden kan geen gebruik worden gemaakt van de binnenplanse afwijkingmogelijkheden. Het betreft het parkeren binnen Gemengd-2 (achter blok 6), het niet kunnen voldoen aan de minimale bouwhoogtes van 13 en 22 meter bij blok 7 en 8, het realiseren van de technische ruimte ten behoeve van de WKO in blok 8 en het realiseren van de grondgebonden woningen. De eerste drie zijn in dit hoofdstuk reeds gemotiveerd. De strijdigheid van de grondgebonden woningen met diverse bestemmingen wordt in deze ruimtelijke onderbouwing nader gemotiveerd in de volgende hoofdstukken.

3 RUIMTELIJK BELEID

3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. In het kader van de nahangprocedure kunnen in de Nationale omgevingsvisie nog opmerkingen en wensen van de Tweede Kamer worden verwerkt. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.

Figuur 8. Afwegen met de NOVI. Bron: Nationale Omgevingsvisie.



De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

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

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. *Combineren boven enkelvoudig*
2. *Kenmerken & identiteit*
3. *Afwentelen voorkomen*

3.1.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling van vervangende nieuwbouw is in lijn met ambitie 5 'zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften'. Naast het realiseren van voldoende nieuwe woningen, behoort tevens het aanbieden van veilige woningen. De huidige woningen aan de J.J. Hamelinkstraat voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd en zijn aan vervanging toe. De beoogde ontwikkeling is daarmee in lijn met nationaal belang nummer 5 uit het NOVI.

Op het projectgebied zijn de andere twintig nationale belangen niet van toepassing.

3.1.1.2 Conclusie

Geen van de 21 nationale belangen is in strijd met voorliggend project. Beleid voor deze specifieke locatie dan wel ontwikkeling wordt daarom overgelaten aan de provincie en de gemeente.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het geldend ruimtelijk rijksbeleid te borgen en legt daarmee nationale ruimtelijke belangen vast. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. In hoofdstuk 2 van het Barro is, om de nationale belangen te beschermen per onderwerp (één onderwerp per titel) aangegeven welke beperkingen er per welk (ruimtelijk) gebied gelden.

3.1.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Het plangebied bevindt zich volgens de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening binnen een radarverstoringgebied windturbines. Binnen het plangebied mogen geen windturbines worden gerealiseerd hoger dan negentig meter. De voorgenomen ontwikkeling maakt geen windturbines mogelijk.

3.1.2.2 Conclusie

Het Barro legt geen restricties op voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. Onderwerpen zoals Ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp, aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De relevante onderwerpen voor onderhavig project worden behandeld in hoofdstuk 4, waarin de ruimtelijke en milieutechnische aspecten worden behandeld.

3.1.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De relevante onderwerpen voor onderhavig project worden behandeld in hoofdstuk 4, waarin de ruimtelijke en milieutechnische aspecten worden behandeld.

3.1.3.2 Conclusie

Het Bro legt geen restricties op voor de locatie waar de ontwikkeling wordt voorzien.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050 en Omgevingsverordening NH2020

De Omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofddambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transities die tijd nodig hebben. De visie spreekt zich dus uit over het ‘waarom’ en ten dele over het ‘wat’. Onder de hoofddambitie, ‘balans tussen economische groei en leefbaarheid’, zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerdere ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen.

De omgevingsvisie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Daarnaast schetst de provincie vijf samenhangende bewegingen, die laten zien hoe wordt omgegaan met opgaven die op de samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren. Deze bewegingen zijn niet overkoepelend en zijn locatie- of onderwerp specifiek. Het gaat om de onderwerpen: Dynamisch Schiereiland, Metropool in ontwikkeling, Sterke kernen, sterke regio's, Nieuwe energie en Natuurlijk en Vitaal landelijke omgeving.

In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Er wordt gezocht naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid.

De belangrijkste belangrijke ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland.

3.2.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de sloop van de bestaande bebouwing en de realisatie van vervangende nieuwbouw, wat niet het toevoegen van woningen tot gevolg heeft. Vanuit de omgevingsvisie NH2050 en de Omgevingsverordening NH2020 worden voor een dergelijke ontwikkeling geen restricties opgelegd.

3.2.1.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit vervangende nieuwbouw. De projectlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied en er worden daarom geen restricties opgelegd voor onderhavige ontwikkeling.

3.3 REGIONAAL BELEID

3.3.1 Regionaal Actieprogramma 2016 - 2020 'Zuid-Kennemerland en IJmond geven thuis!'

Als uitvoeringsinstrument van de provinciale woonvisie 2010.2020 stelt elke regio in Noord-Holland twee Regionale Actieprogramma's Wonen (RAP) vast. Zo heeft de regio Zuid-Kennemerland-IJmond een eerste RAP 2012 tot en met 2015 vastgesteld. De regionale samenwerking is onlangs opnieuw bekrachtigd door vaststelling van het RAP 2016 tot en met 2020, dat als motto heeft: 'De regio Zuid-Kennemerland en IJmond geeft thuis! Dit tweede RAP draagt bij aan een zo goed mogelijke afstemming van vraag en aanbod op de regionale woningmarkt in Zuid-Kennemerland en IJmond met bijzondere aandacht voor groepen die in de verdrinking dreigen te komen, zoals inwoners met lagere inkomens.

Gemeenten werken via het RAP samen om de regio prettig leefbaar te houden voor (toekomstige) bewoners. Ze bundelen kennis en besparen (onderzoeks-)kosten door samen te werken. De provincie heeft een belangrijk aandeel in de financiering van projecten en onderzoek. De inspanningen in het RAP maken deel uit van gezamenlijk regionaal volkshuisvestingsbeleid en vormen een kader voor onderlinge afstemming. Daarmee voldoet de regio aan de wettelijke verplichting uit de Woningwet om met buurgemeenten het volkshuisvestingsbeleid af te stemmen

Om in de woningbehoefte te kunnen voorzien, is een woningbouwprogramma van 8.100 woningen met een bandbreedte van 20 procent gewenst voor de periode 2016 tot en met 2020. Voor Haarlem zijn dit 4.133 woningen. Omdat op de korte en de lange termijn een tekort dreigt aan woningbouwplannen in de regio, wordt in de komende RAP-periode gezocht naar extra locaties, mogelijk al vanaf 2017. Primair wordt ingezet op bebouwing binnen bestaand stedelijk gebied, met prioriteit voor locaties rondom OV-knooppunten en door transformatie van leegstaande bedrijfspanden naar woningbouw. Omdat er veel vraag is naar betaalbare huurwoningen en er sprake is van nieuwe doelgroepen hebben de gemeenten in het RAP afgesproken de voorraad sociale huurwoningen in de regio te handhaven op het niveau van 2015. Ook wordt gewerkt aan verduurzaming van de bestaande woningvoorraad, wordt de doorstroming gestimuleerd en wordt een woonzorgagenda voor de hele regio opgesteld. De harde plancapaciteit voor de periode 2016 tot en met 2020 bedraagt 6.006 woningen, voor de periode 2021 tot en met 2024 bedraagt dit 3.543 woningen.

3.3.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Het projectplan voor de vervangende nieuwbouw van 26 grondgebonden woningen. De beoogde ontwikkeling is een vorm van binnenstedelijk bouwen, namelijk een herstructurering van een bestaande wijk. De realisatie van nieuwe grondgebonden woningen voorziet niet alleen in het verbeteren van het vastgoed, maar tevens in het verbeteren van de openbare ruimte. Zo worden de straten versmald en verlegd, waardoor het gebied autoluw wordt. Ook wordt er groen toegevoegd en worden er pleintjes aangelegd.

3.3.1.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de woningbouwambities uit het RAP.

3.4 GEMEENTELIJK BELEID

3.4.1 Structuurplan Haarlem 2020

Het Structuurplan geeft op hoofdlijnen de ruimtelijke ambities en wensen voor de stad voor de periode 2005-2020. In de toekomst wil Haarlem de bestaande aantrekkelijkheid behouden en verder 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. De strategische ligging vlakbij Schiphol, Amsterdam en IJmond, de goede bereikbaarheid over de weg en per openbaar vervoer, en de aanwezigheid van een hoogopgeleide beroepsbevolking spelen daarbij een cruciale rol.

De speerpunten van beleid zijn profilering op een duurzaam goed woonklimaat, versterking van de zakelijke dienstverlening en versterking van de culturele en toeristische wervingskracht. Uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlem is dat bewust met schaarse ruimte wordt omgegaan en dat er contrasten in de stad zijn. Naast plekken waar dynamiek wordt voorgestaan (in herstructureringsgebieden, op knooppunten van openbaar vervoer en in veranderzones) zijn er ook rustige woonwijken waar plaats is voor ondersteunende wijkvoorzieningen.

Wonen

Haarlem heeft veel wijken en panden met een gewilde identiteit. De woningvoorraad is gevarieerd en van relatief goede kwaliteit. Er is een redelijk goed aanbod van goedkope woningen en de gemeente wil dat in stand houden om lagere inkomensgroepen een huis te kunnen bieden. Probleem is wel dat ook in dit segment de doorstroming beperkt is, deze voorraad dus feitelijk niet beschikbaar is en er daardoor nauwelijks starterswoningen zijn. Deze krappe woningmarkt maakt het bijvoorbeeld voor jongeren moeilijk om woonruimte te vinden, terwijl Haarlem in regionaal verband juist voor die doelgroep een rol heeft.

De kwaliteit van de woningvoorraad, ook in aandachtswijken, wordt verbeterd door herstel van de gevolgen van de palenpest, het opheffen van bouw- en woontechnische achterstand, het realiseren van veilige en energiezuinige woningen, bevorderen van 'wonen boven winkels' en het realiseren van een veilige en mooie woonomgeving. Differentiatie van de soms eenzijdige voorraad zal daarbij in bepaalde wijken een bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid.

Aandachtswijken

Het streven van Haarlem is over de stad verspreid een diversiteit van de woningvoorraad te hebben. Dit heeft een toegevoegde waarde, als diversiteit selectief wordt toegepast. In alle aandachtswijken grootschalige woningdifferentiatie realiseren, lost het probleem van de individuele Haarlemmer echter niet op. Dit vergroot eerder het isolement en de verzwakking van bestaande sociale verbanden. Verschillen tussen wijken zijn positief waar het gaat om het behouden van binnen een wijk levende gevoelens van solidariteit, saamhorigheid en de bestaande sociale verbanden.

Verandergebied Schipholweg

De Schipholweg wordt als route voor autoverkeer (oost-west) en als barrière (noord-zuid) ervaren. De beeldvorming van de Schipholweg zal worden omgebouwd van een vrij karakterloze randweg tot een entree van de stad. Daarvoor is een omkering nodig van een buitenstedelijke naar een stedelijke sfeer en context.

3.4.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie ligt in één van de aandachtswijken van Haarlem, de Slachthuisbuurt en aan de rand van het verandergebied Schipholweg. Het realiseren van vervangende nieuwbouw draagt bij aan het verbeteren van de kwaliteit van de woningvoorraad in de Slachthuisbuurt.

3.4.1.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de ambities uit het Structuurplan Haarlem 2020.

3.4.2 Nota Ruimtelijke Kwaliteit

De Nota Ruimtelijke Kwaliteit (NRK) geeft een integrale stadsbrede visie op ruimtelijke kwaliteit die voor ieder nieuw ruimtelijk plan de basis vormt. De gemeenteraad stelde de nota op 28 juni 2012 vast. Het bestaat uit twee delen. In het eerste deel draagt Haarlem uit waar haar kracht en ambitie liggen. 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.

Relevante gouden regels zijn onder andere:

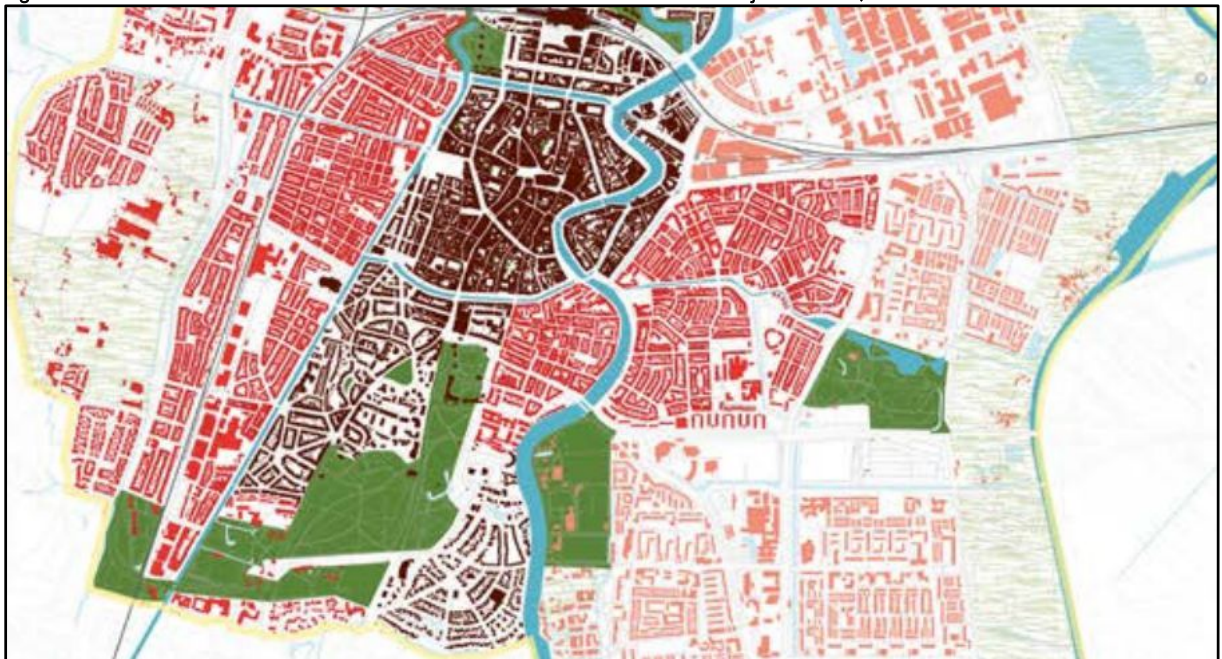
1. Kiezen voor toekomstbestendigheid. Haarlem legt de prioriteit bij toekomstbestendigheid: duurzame verstedelijking in relatie tot ruimtelijke kwaliteit;

3. De bestaande kwaliteit is het vertrekpunt. Elk ruimtelijk initiatief in Haarlem wordt gezien als een herstructureringsopgave omdat deze ingrijpt in de bestaande stad;
4. Gebouwen en buitenruimtes vormen samen de stad. Haarlem geeft prioriteit aan het goed vormgeven van de samenhang tussen openbare ruimte en privé gebied, en op de relatie van een bouwinitiatief met het stedelijke ensemble;
8. De gebiedstypologie moet meegenomen worden in afwegingen. Haarlem pakt vragen en opgaven in onderlinge samenhang op en zorgt ervoor dat de gebiedsidentiteit en gebiedskenmerken daarbij centraal staan.

De geconsolideerde stad

Het stadslandschap van Haarlem is in vier delen ingedeeld: de beschermde stad, de geconsolideerde stad, de stad in transformatie en de lange lijnen die alles samenbinden, oriëntatie geven en de stad als één geheel leefbaar maken.

Figuur 9. Uitsnede kaart 'Het karakter van Haarlem'. Bron: Haarlem Nota Ruimtelijke Kwaliteit, 2012.



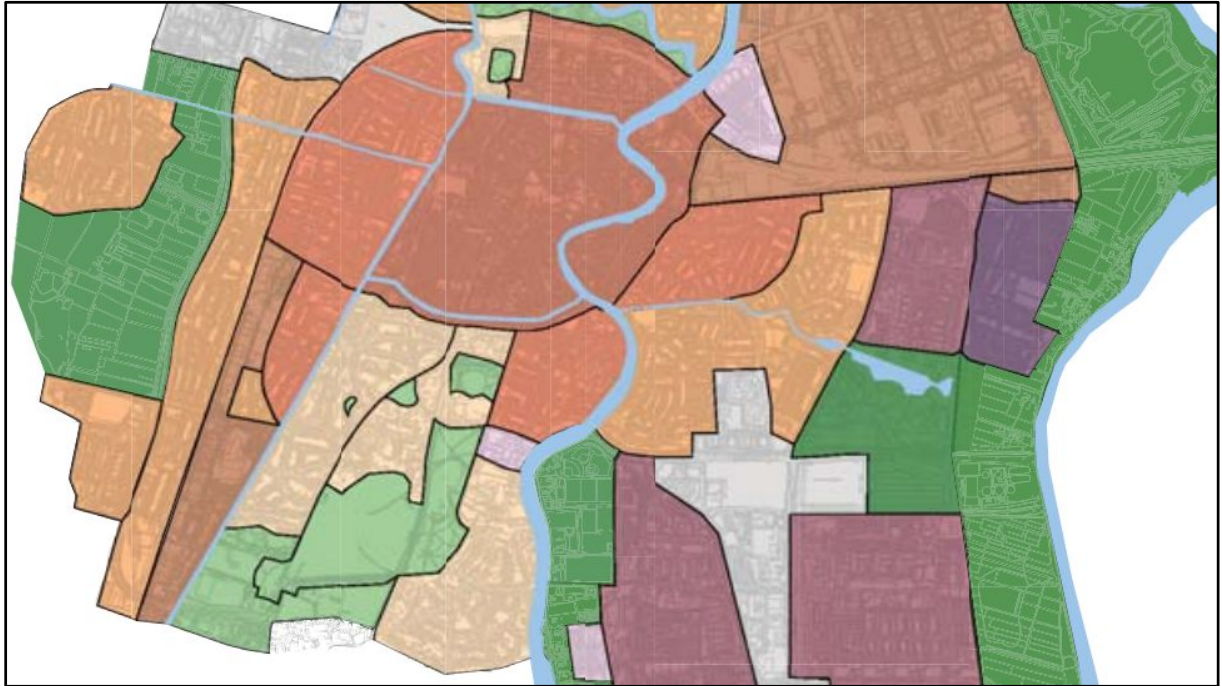
De projectlocatie ligt in het deelgebied 'De Geconsolideerde stad'. De consolidatie regie richt zich op de gebieden in Haarlem waar niet zo snel iets zal veranderen aan de stedelijke structuur. Het gaat om een schakering aan buurten uit verschillende tijdsperiodes met elk hun eigen karakteristiek. De openbare ruimte wordt gevormd door een stelsel van woonstraten, breder en smaller maar altijd sober en doelmatig ingericht met een trottoir, parkeervakken, vaak gecombineerd met de plaatsing van bomen en een rijbaan voor fiets en auto.

De consolidatie regie is gericht op behoud van het onderscheidende karakter van de buurten en - daarbinnen - vrijheid voor individuele invullingen. Plannen en ontwikkelingen moeten zich voegen naar de stedenbouwkundige context: naar het stratenpatroon, het bouwbloktype en de bestaande massa- en gevelopbouw. Er is vrijheid mogelijk in architectonische expressie en materialisering op pandniveau. In het algemeen geldt hier: hoe meer een plan zich voegt naar zijn context, hoe groter de vrijheid op pandniveau.

Bij panden die deel uitmaken van een serie (vrijwel) identieke gebouwen kunnen ingrepen afwijken van de buurpanden, zolang het verbouwde pand blijft passen binnen de maat- en schaalverhoudingen van de wand als geheel. In de openbare ruimte is de opgave een samenhangende inrichting te ontwerpen, waarbij de parkeerdruk in combinatie met de behoefte aan groen en speelruimte wordt aangepakt.

Bebouwing langs belangrijke structuurlijnen en op bijzondere plekken valt onder de bijzondere regie, en heeft in de beoordelingskaders een aantal 'extra' criteria gekregen die te maken hebben met de gewenste samenhang van het straatbeeld en met de grotere maat van de openbare ruimte, waardoor de dakcontour goed zichtbaar is.

Figuur 10. Uitsnede kaart 'Gebiedstypen'. Bron: Haarlem Nota Ruimtelijke Kwaliteit, 2012.



Slachthuisbuurt

De stedelijke bebouwing bestaat in de Slachthuisbuurt uit bouwblokken van twee tot drie lagen hoog, al of niet met kap. Erkers en verspringingen in de voorgevel verlevendigen de gevelopbouw bij de complexmatige bebouwing. Wanneer in één bouwlaag met kap is gebouwd, zijn de woningen veelal bloksgewijs uitgebreid met een dakkapel, waardoor een ritmiek in het gevelbeeld ontstaat. De kappen zijn gedekt met matte antraciet of rode pannen. Bij de vroeg naoorlogse bebouwing zoals aan het Van Zeggelenplein springen de geschilderde betonnen ornamenten van de wederopbouwarchitectuur in het oog.

3.4.2.1 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie ligt in het deelgebied 'De geconsolideerde stad' en in het gebiedstype 'Gebieden 1920 – 1960'. Plannen en ontwikkelingen in dit gebiedstype voegen zich naar de stedenbouwkundige context: naar het stratenpatroon, het bouwbloktype en de bestaande massa- en gevelopbouw. Dit geldt op hoofdlijnen voor onderhavig project. De grondgebonden woningen lopen parallel aan de hoge bebouwing langs de Schipholweg.

3.4.2.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de ambities uit de Nota Ruimtelijke Kwaliteit.

3.4.3 Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar

Deze structuurvisie is een deelherziening van het Structuurplan Haarlem 2020 en biedt het kader voor de ruimtelijke ontwikkeling, herstructurering en het beheer en onderhoud van het publieke domein in de stad. De Structuurvisie Openbare Ruimte noemt als ambitie het behouden en ontwikkelen van een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu. Om in 2040 tot een groene en bereikbare stad te komen, maakt Haarlem twaalf hoofdkeuzes. Voor elke hoofdkeuze geldt dat deze consequenties heeft voor de openbare ruimte. Haarlem kiest voor:

1. verblijfskwaliteit;
2. recreatieve mogelijkheden en routes;
3. ruimte voor stadsnatuur;
4. gezonde straatbomen;
5. klimaatadaptatie;
6. ruimte voor de voetganger en kwaliteit van de looproutes;
7. de fiets binnen de stad;
8. duurzame mobiliteit;
9. de auto te gast in het centraal stedelijk gebied;
10. het versterken van de HOV-corridor;
11. ketenmobiliteit;
12. bundelen op de grote ring.

3.4.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling vindt aansluiting bij meerdere van de voornoemde hoofdkeuzes. Zo zal de beoogde ontwikkeling voorzien in gasloze woningen, aansluitend bij de hoofdkeuze klimaatadaptatie. Tevens worden er bomen geplaatst binnen het plangebied, waarbij de locatie van de bomen een belangrijke rol speelt en invulling wordt gegeven aan de ruimte voor stadsnatuur. De boom dient namelijk zichtbaar te zijn vanuit elk straatje. Ook wordt er invulling gegeven aan hoofdkeuzes 5 tot en met 9, aangezien de Hamelinkstraat en Hamelinksteeg autoluw worden ingericht, waarbij de voet- en fietsverbinding centraal staat.

3.4.3.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de hoofdkeuzes uit de Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem 2040. Het plangebied wordt groen en bereikbaar ingericht.

3.4.4 Woonvisie Haarlem 2017 – 2020 'Doorbouwen aan een (t)huis'

In de Woonvisie Haarlem 2017 - 2020 'Doorbouwen aan een (t)huis' wordt ingezet op doorbouwen. Er wordt gestreefd naar een toename van sociale huurwoningen, zodat de wachttijd korter wordt. Dit is ook noodzakelijk omdat er veel ontwikkelingen zijn die vragen om een grotere voorraad. Hierbij te denken aan ouderen die langer zelfstandig blijven wonen, aan statushouders, een groep nieuwe Haarlemmers die ook een plek moeten krijgen, maar ook aan de jonge woningzoekers en aan mensen die vanuit de maatschappelijke opvang komen en weer een eigen plek moeten vinden. Haarlem wil een inclusieve stad zijn, een stad voor iedereen.

Toevoegen woningen

Om bovenstaande reden moet de komende jaren, tot en met 2025, 7.500 extra woningen worden toegevoegd, waarvan 1.900 sociale huurwoningen. De sociale huurwoningen dienen voornamelijk aan de westkant van de stad gerealiseerd te worden. Aan de oostkant komen naast sociale ook duurdere woningen ter bevordering van gemengde wijken in de stad. Aan de oostkant van de stad is veel ruimte voor het toevoegen van woningen. Omdat de gemeente ziet dat de groep eenpersoonshuishoudens de komende jaren stevig zal groeien, en kleiner wonen in een stedelijke omgeving goed kan, is het logisch dat een groot deel van de nieuwe woningen uit kleine woningen zal bestaan. Bij nieuwbouw dient aandacht besteed te worden aan levensloopbestendig bouwen, flexibiliteit en duurzaamheid. Bij voorkeur gasloze woningen. De opgave is om met de toevoeging van woningen tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit van buurten en wijken te verbeteren. In de wijken dient de verscheidenheid aan inwoners vergroot te worden, hoewel de wijken van elkaar mogen verschillen. Duidelijk is dat die verbetering niet alleen in de fysieke omgeving en alleen via het aanbod van woningen kan plaatsvinden, aandacht voor sociale infrastructuur is daarbij noodzakelijk.

De Woonvisie gaat voor Haarlem Oost uit van woningdifferentiatie waarbij het uitgangspunt is dat maximaal 30% van de woningtoevoegingen in de categorie sociaal (huur tot €710 pm, koop <€210.000).

(Boven)regionale samenwerking

Haarlem is centrumgemeente in de samenwerking met Zuid-Kennemer land, IJmond en Haarlemmermeer op het gebied van onder meer beschermd wonen en maatschappelijke opvang. De beleidskaders hierin, worden regionaal opgesteld en uitgevoerd. Op woongebied werkt Haarlem ook samen met de regiogemeenten Zuid-Kennemerland en IJmond, de provincie Noord-Holland en met de Metropoolregio Amsterdam, zoals reeds behandeld in paragraaf 3.3.

3.4.4.1 Relatie tot ontwikkeling

Het hele projectplan voor de vervangende nieuwbouw van 26 grondgebonden woningen (en 270 overige woningen) bestaat uit gasloze woningen waarbij met een collectieve installatie zal worden gewerkt. Daarnaast hebben de woningen zonnepanelen. In onderhavig project wordt alleen duurzame energie gebruikt. Verder is in het ontwerp aandacht uitgegaan naar duurzame materialen en wordt aangesloten bij de regels uit het Bouwbesluit, ook voor wat betreft de EPC/ BENG norm.

3.4.4.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de ambities uit de Woonvisie Haarlem 2017 – 2020.

3.4.5 Groenstructuurplan

Met haar landschappelijke structuur is Haarlem een langgerekte stad; zeven kilometer bij maximaal vier kilometer. Het grootste deel van de stad bestaat uit compact gebouwde wijken. Het groen in Haarlem ligt hierdoor vooral langs de west- en ooststrand van de stad. Met deze opbouw is in Haarlem het landschap altijd dichtbij. Dit handelsmerk van Haarlem, de compacte stad in een groene omgeving, is een belangrijk uitgangspunt voor het groenstructuurplan.

De groene stadsranden en de grote groengebieden (parken, begraafplaatsen, een aantal sportvelden en volkstuinten) behoren tot de hoofdgroenstructuur. De hoofdgroenstructuur is vastgesteld in het Structuurplan 2020 en is beschermd. De ambities voor het groen tot 2020 zijn:

1. het versterken van de hoofdgroenstructuur,
2. het verbeteren van de kwaliteit van het huidige stedelijk groen,
3. het realiseren van goede recreatieve verbindingen naar het groen buiten de stad, maar ook tussen de grote groengebieden in de stad zelf en
4. het bieden van een richtlijn voor de hoeveelheid groen.

In dit groenstructuurplan staat waar in de stad de kansen liggen om de ambities te realiseren. Binnen elke typologie in Haarlem zijn voorbeelden waar de kwantiteit en kwaliteit van de groenstructuur goed is:

- centrumgebieden: Binnenstad
- verdichte buurten zonder voortuin: Slachthuisbuurt
- verdichte buurten met voortuin: Dietsveld/ Houtvaartkwartier
- gemengde buurten met royale aanleg: Koninginnebuurt/ Bos en Vaart
- tuindorpen: Overdelft
- villawijken: Den Hout
- kleinschalige strokenbouw: Sinnevelt
- grootschalige strokenbouw: Boerhaavewijk
- woonerven: Meerwijk

Er is een aantal buurten binnen de typologieën 'Verdichte buurten met en zonder voortuin' waar de kwaliteiten in de openbare ruimte het gebrek aan groen onvoldoende compenseren. Een positief voorbeeld is de Binnenstad. De structuur, compositie en architectuur in die buurten zijn niet van dienaard dat het beschermde stadsgezichten betreft, zoals de Stationsbuurt, de Spaarnwouderbuurt en de Patrimoniumbuurt. Groenarme wijken zonder voortuin en soms een kleine achtertuin zijn aangewezen op groen in de buurt.

3.4.5.1 Relatie tot ontwikkeling

Het plangebied is niet aangewezen als een gebied met groenarmoede, maar wel als een gebied zonder voortuinen. Het totale projectplan bestaat, naast de sloop- en nieuwbouw van de woningen, uit een stedenbouwkundig plan voor een deel van de J.J. Hamelinkstraat. Daar waar in de huidige situatie de verkeersroute tussen de portiekflats en de lagere woonbebouwing is gesitueerd, verschuift dit in de gewenste situatie naar de zuidzijde, parallel aan de Schipholweg. De parkeergelegenheid op maaiveldniveau verschuift hierdoor tevens naar de gronden aan de rand van het project in plaats van in de wijk. De kenmerkende smalle straten blijven behouden, maar zullen in de gewenste situatie niet meer volgepakt zijn met auto's. De straten bestaan in de nieuwe situatie uit fiets-/voetverbindingen. De "straten" worden met elkaar verbonden via een drietal pleintjes, met mogelijkheden voor speel- en zitplekken en groen.

Daarnaast is een bomenbalans opgemaakt, waaruit tevens blijkt dat er nieuwe bomen worden teruggeplaatst. Daarnaast worden er wadi's aangelegd, komt er meer ruimte voor bomen en struiken en wordt er een 'omgeklapt' principeprofiel gerealiseerd. Voorgenomen groene en waterbergende maatregelen zijn reeds besproken in paragraaf 2.2 met betrekking tot de openbare ruimte.

3.4.5.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling in lijn met de ambities uit het Groenstructuurplan Haarlem 2020.

4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 MOTIVERING BEHOEFTE / LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING

4.1.1 Algemeen

De Ladder voor duurzame verstedelijking is voor het eerst geïntroduceerd in de SVIR en is als motiveringseis verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen:

- Bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- Lid 2: de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Toelichting op gebruik

De Ladder is in de Nota van Toelichting (*Stb.* 2017, 182) gemotiveerd: “Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting.

4.1.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie maakt onderdeel uit van het bestaand stedelijk gebied. De voorgenomen ontwikkeling betreft de sloop van de bestaande bebouwing en de realisatie van vervangende nieuwbouw. Deze vervangende nieuwbouw blijft qua aard en omvang gelijk aan de huidige situatie. De vervangende nieuwbouw wordt enkel vanuit stedenbouwkundig oogpunt elders binnen het projectgebied gerealiseerd. De ontwikkeling voorziet derhalve niet in het toevoegen van woningen, maar enkel in het verplaatsen van de vervangende nieuwbouw. Omdat de ontwikkeling naar aard en omvang gelijk blijft (er worden zelfs minder huishoudens gepositioneerd) aan de huidige situatie, kan niet gesproken worden van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in

de zin van artikel 1.1.1 onder i Bro. Derhalve is een toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking niet noodzakelijk. De voorgenomen ontwikkeling komt enkel voort uit een stedenbouwkundige overweging.

4.1.2.1 Conclusie

De Ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing.

4.2 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

4.2.1 Algemeen

Erfgoedwet

De Erfgoedwet bevat de geldende wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is primair een gemeentelijke opgave. De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Dit volgt uit een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg. De Erfgoedwet is een voorloper op de Omgevingswet, welke naar verwachting in 2021 in werking treedt.

Nota Belvédère (1999)

Vanuit een ontwikkelingsgerichte visie op de omgang met cultuurhistorie worden in de Nota Belvédère beleidsmaatregelen voorgesteld die tot een kwaliteitsimpuls bij de toekomstige inrichting van Nederland zouden moeten leiden. Doelstelling van de nota is om de alom aanwezige cultuurhistorische waarden sterker richtinggevend te laten zijn bij de inrichting van Nederland. Dit met als doel het aanzien van Nederland aan kwaliteit te laten winnen en tegelijkertijd de onderlinge samenhang van cultuurhistorische waarden op het terrein van de archeologie, gebouwde monumenten en historische cultuurlandschap te versterken.

4.2.2 Relatie tot ontwikkeling

Archeologie

In opdracht van Stichting Elan Wonen heeft RAAP in april 2018 een archeologisch onderzoek uitgevoerd voor het gehele plangebied (fase 1 en 2) aan de J.J. Hamelinkstraat in Haarlem, gemeente Haarlem. De samenvatting van dit onderzoek wordt hieronder integraal weergegeven. Het volledige onderzoek is bijgevoegd in de bijlagen van deze ruimtelijke onderbouwing.

De aanleiding voor dit onderzoek is het voornemen om op deze locatie de bestaande bebouwing te slopen en nieuwbouw te realiseren. Het onderzoek is nodig in het kader van de aanvraag van een omgevingsvergunning, aangezien naar verwachting eventueel aanwezige archeologische resten bij toekomstige graafwerkzaamheden in het gebied zullen worden verstoord. Een archeologische onderbouwing met betrekking tot de eventuele aanwezigheid van archeologische waarden is derhalve verplicht conform het vigerend gemeentelijk beleid.

Zoals op basis van het bureauonderzoek reeds verwacht werd, bestaat de opbouw van het plangebied uit een opeenvolging van opgebracht zand op een bouwvoor op Hollandveen. Het Hollandveen is gevormd op strandwalzand, dat is afgezet in een actief kustmilieu en dat in een enkel geval is afgedekt door een dunne laag getijdenafzettingen. De graafwerkzaamheden reiken tot 1,5 m –Mv (ca. 1,0 m –NAP). Het enige niveau dat binnen deze bodemingrepen valt, is het recent opgebrachte pakket. Door de graafwerkzaamheden zullen dus geen archeologische resten bedreigd worden.

Daarnaast zal de nieuwbouw onderheid worden. Aangezien in het plangebied geen strandwal is aangetroffen en het Hollandveen niet bewoonbaar is geweest zal hierbij geen archeologisch niveau worden verstoord. De kans dat er door de geplande werkzaamheden archeologische resten worden verstoord wordt op basis van de onderzoeksresultaten en de voorgenomen bodemingrepen zeer klein geacht.

Op basis van de resultaten van dit onderzoek wordt in het plangebied in het kader van de voorgenomen bodemingrepen geen vervolgstap uit het proces van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) noodzakelijk geacht. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verplicht (vondstmelding via ARCHIS).

Cultuurhistorie

De projectlocatie is niet gelegen binnen beschermd stadsgezicht en is tevens niet aangewezen als een monument.

4.2.3 Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.3 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

4.3.1 Algemeen

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

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

Tabel 1. Richtafstanden bedrijven en milieuzonering.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

De richtafstanden zijn afgestemd op het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. Zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat kan de richtafstand met één stap worden verlaagd indien sprake is van een omgevingstype gemengd gebied. In gemengd gebied komen direct naast woningen bijvoorbeeld winkels, horeca en kleine bedrijven voor.

4.3.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie kent de bestemming 'Wonen', 'Tuin' en 'Verkeer'. Omliggende bestemmingen betreffen overwegend 'Gemengd', 'Kantoor' en 'Detailhandel'. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat er sprake is van gemengd gebied, waardoor de richtafstand met één categorie naar beneden mag worden gebracht.

Doordat onderhavig project de vervangende nieuwbouw van woningen betreft kan gesteld worden dat er geen sprake is van (extra) beperking in de milieugebruiksruimte van omliggende bedrijven. Daarnaast passen een supermarkt (SBI 2008: 4722, 4723) en een kantoorgebouw (SBI 2008: 941, 942) goed binnen een gemengd gebied. De milieucategorie van beide functies bedraagt 1, waardoor in een gemengd gebied een richtafstand van 0 meter gehanteerd dient te worden.

4.3.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.4 BODEM

4.4.1 Algemeen

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

4.4.2 Relatie tot ontwikkeling

In het Bodembeleidskader Haarlem (Gemeente Haarlem, Stadszaken, afdeling Milieu, bureau Bodem, 14 augustus 2014) wordt aangegeven dat bij het opstellen en wijzigen van ruimtelijke plannen een bodemparagraaf moet worden opgenomen die gegevens bevat over bodemopbouw, bodemkwaliteit, bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden, archeologie en ontgroningen. De ontwikkeling omvat de realisatie van woningen. Woningen betreffen gevoelige functies in het kader van de Wbb, waarvan de gebruikers beschermd dienen te worden tegen onacceptabele verontreinigen in de bodem waarmee zij in aanraking kunnen komen. Ten behoeve van de planrealisatie is derhalve een historisch bodemonderzoek uitgevoerd door onderzoeksbureau APS Milieu. De rapportage d.d. mei 2019 is opgenomen in de bijlagen bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing. De resultaten worden hieronder samenvattend besproken.

Historisch bodemonderzoek mei 2019, APS Milieu

- Bodemopbouw

De bodem op de locatie bestaat tot 2 à 2,5 m-mv uit zand; plaatselijk wordt vanaf 2 m-mv veen aangetroffen.

- Bodemkwaliteit

Ter plaatse van het plangebied is geen sprake van (historische) verdachte activiteiten. Op basis van de bodemkwaliteitskaart en in 2007 uitgevoerd bodemonderzoek ter plaatse van een gedeelte van de locatie worden, veelal lichte, verontreinigingen met PAK, PCB, minerale olie en/of zware metalen verwacht. Gezien het bouwjaar van de huidige bebouwing (1955) en de aanwezigheid van antropogene bijmengingen kan de locatie als 'asbestverdacht' worden aangemerkt. Ten behoeve van sloop/nieuwbouw en grondverzet wordt een verkennend bodemonderzoek conform de NEN5740 en NEN5707 uitgevoerd.

- Bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden

Het plangebied ligt niet in een bodem- en/of grondwaterbeschermingsgebied.

- Archeologie

Het plangebied betreft geen terrein van archeologische waarde en/of een archeologisch monument.

- Ontgroningen

Hiervan is in de gemeente Haarlem geen sprake.

Ten behoeve van de sloop/nieuwbouw is tevens een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd, gecombineerd met een onderzoek naar asbest in grond. Ook deze onderzoeken zijn door APS Milieu uitgevoerd. De rapportage van d.d. juni 2019 is terug te vinden in de bijlagen van deze ruimtelijke onderbouwing.

Verkennend bodemonderzoek juni 2019, APS Milieu

Het verkennend bodemonderzoek behelst de gehele J.J. Hamelinkstraat, waarbij APS Milieu een tweedeling heeft aangebracht: ten noorden van de J.J. Hamelinkstraat en ten zuiden van de J.J. Hamelinkstraat. Het plangebied bevindt zich voornamelijk ten noorden van de J.J. Hamelinkstraat, maar ook voor een klein gedeelte ten zuiden, namelijk een deel van het 'middendeel-west' en 'middendeel-oost'.

Ten noorden van de J.J. Hamelinkstraat

- De bovengrond ter plaatse van het trottoir (MM01, traject 0,05-0,55 m-mv) waarin bijmengingen in de vorm van baksteen zijn aangetroffen, is niet verontreinigd met de onderzochte parameters. Wat betreft hergebruik wordt deze grond indicatief ingedeeld in de klasse 'altijd toepasbaar'.
- De bovengrond achter en naast de bebouwing, nummers 103-131, (MM02, traject 0-0,55 m-mv), waarin bijmengingen in de vorm van baksteen, beton en metselpuin zijn aangetroffen, is licht verontreinigd met lood en PAK. Wat betreft hergebruik wordt deze grond indicatief ingedeeld in de klasse 'wonen'.
- De bovengrond achter de bebouwing nummers 47-101 (MM03, traject 0-0,55 m-mv) waarin bijmengingen in de vorm van baksteen, metselpuin en grind zijn aangetroffen, is licht verontreinigd met PCB, minerale olie, kobalt, zink, lood en PAK. Wat betreft hergebruik wordt deze grond indicatief ingedeeld in de klasse 'niet toepasbaar'.
- De ondergrond van het oostelijk deel (MM04, traject 0,5-1,3 m-mv) is licht verontreinigd met PAK. Wat betreft hergebruik wordt deze grond indicatief ingedeeld in de klasse 'altijd toepasbaar'.
- De ondergrond van het westelijk deel (MM05, traject 0,55-1,5 m-mv) is niet verontreinigd met de onderzochte parameters. Wat betreft hergebruik wordt deze grond indicatief ingedeeld in de klasse 'altijd toepasbaar'.
- Het grondwater uit peilbuis 07 is licht verontreinigd met barium.

Ten zuiden van de J.J. Hamelinkstraat

- De bovengrond van het middendeel-oost (MM07, traject 0-0,5 m-mv) waarin bijmengingen in de vorm van baksteen en metselpuin zijn aangetroffen, is licht verontreinigd met kwik en lood. Wat betreft hergebruik wordt deze grond indicatief ingedeeld in de klasse 'altijd toepasbaar'.
- De ondergrond van het middendeel-oost (MM08, traject 0,5-1,6 m-mv) is niet verontreinigd met de onderzochte parameters. Wat betreft hergebruik wordt deze grond indicatief ingedeeld in de klasse 'altijd toepasbaar'.

- De bovengrond van het middendeel-west (MM09, traject 0-0,5 m-mv) waarin bijmengingen in de vorm van baksteen en aardewerk zijn aangetroffen, is licht verontreinigd met PCB, kwik, lood en PAK. Wat betreft hergebruik wordt deze grond indicatief ingedeeld in de klasse 'wonen'.
- De ondergrond van het westelijk middendeel-west (MM11, traject 0,5-1,5 m-mv) is niet verontreinigd met de onderzochte parameters. Wat betreft hergebruik wordt deze grond indicatief ingedeeld in de klasse 'altijd toepasbaar'.
- Het grondwater uit peilbuis 31 is niet verontreinigd met de onderzochte parameters.

Asbest

- Er is geen asbestverdacht materiaal op het maaiveld of in de opgeboorde grond aangetroffen. In de veldmengmonsters VMMA t/m VMMF (deellocaties ten noorden en ten zuiden van de J.J. Hamelinkstraat, trajecten circa 0-0,5 m-mv) is asbest niet detecteerbaar.

Uit het verkennend onderzoek blijkt dat de grond en het grondwater plaatselijk enkele lichte verontreinigingen bevatten. Asbest is visueel en analytisch niet aangetroffen. Geconcludeerd wordt dat er milieuhygiënisch geen belemmeringen zijn voor sloop en nieuwbouw.

In 2020 is het plangebied gewijzigd. De riolering dient op enkele plaatsen verlegd te worden, waardoor de bodem geroerd zal worden buiten het onderzoeksgebied van de voorgaande onderzoeken uit 2019. In dit kader is door APS Milieu een aanvullend bodemonderzoek inclusief een asfaltonderzoek uitgevoerd. De rapportage van d.d. september 2020 is terug te vinden in de bijlagen.

Aanvullend bodemonderzoek inclusief asfaltonderzoek september 2020, APS Milieu

Grond

- De onderzochte grond ter plaatse van de J.J. Hamelinkstraat, nabij Schipholweg 5 en onder het asfalt (trajecten tussen 0,05 en 1,05 m-mv) is niet verontreinigd of bevat enkele lichte verontreinigingen;
- Wat betreft hergebruik wordt de onderzochte grond ter plaatse van de J.J. Hamelinkstraat en nabij Schipholweg 5 indicatief ingedeeld in de klasse 'altijd toepasbaar';
- De grond onder het asfalt wordt wat betreft hergebruik indicatief ingedeeld in de klasse 'industrie'.
- Wat betreft PFAS is de grond (0,1-0,6 m-mv, meest verdachte laag) niet verontreinigd en toepasbaar (landbouw/natuur, wonen en industrie).

Aanvullend onderzoek is niet noodzakelijk. Milieuhygiënisch zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen (riolerings-)werkzaamheden.

Asfalt

- Het asfalt ter plaatse van westelijk deel van de strook asfalt is teevrij (<75 mg/kg PAK). Onder het asfalt van het westelijk deel van de strook asfalt is een funderingslaag aanwezig van repac met een dikte van 0,23 tot 0,44 m;
- Het asfalt ter plaatse van het oostelijk deel van de strook asfalt bevat teerhoudende lagen (A01A en A02A) of is geheel teerhoudend (A01). Onder het asfalt van het oostelijk deel is geen funderingsmateriaal, anders dan zand met bijmengingen in de vorm van baksteen, aanwezig;
- Het vrijkomende teerhoudende asfalt dient als chemisch afval afgevoerd te worden naar een erkende inzamelaar/verwerker;
- Het vrijkomende teevrije asfalt kan afgegeven worden aan een erkende inzamelaar/verwerker of worden hergebruikt onder de voorwaarden van het Besluit bodemkwaliteit.

4.4.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.5 DUURZAAMHEID

4.5.1 Algemeen

Doelstelling is Haarlem Klimaat neutraal in 2030. Duurzame ontwikkeling is één van de speerpunten van gemeentelijk beleid. De praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw geeft de uitwerking aan de uitgangspunten van het milieuprogramma. Het instrument GPR gebouw wordt toegepast in Haarlem. GPR meet duurzaamheid op vijf verschillende thema's: energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde.

In de materiaalkeuze voor de nieuwbouwwoningen wordt veel bereikt worden door te kiezen voor duurzame materialen. Mogelijkheden zijn het toepassen van hout met het FSC-keurmerk, maar ook materialen welke goed recyclebaar zijn (cradle to cradle) of in het onderhoud een lage milieubelasting hebben. Hierbij kan gedacht worden aan kunststof geveldelen van gerecycled kunststof.

4.5.2 Relatie tot ontwikkeling

De 26 grondgebonden woningen krijgen geen gasaansluiting (all-electric). Ook door de gasloze woningen wordt een bijdrage geleverd aan de gemeentelijke duurzaamheidsambitie. Er wordt gewerkt met een collectief systeem. Daarnaast worden de woningen voorzien van zonnepanelen. De voorgenomen ontwikkeling sluit hiermee aan op de doelstelling Haarlem Klimaat neutraal in 2030. Om energie op te wekken wordt een WKO installatie geplaatst. Deze wordt, conform het gemeentelijk beleid, in pandig opgelost in blok 8.

Daarnaast is er een bomenbalans opgemaakt, waarbij de herplantplicht van belang is. In het gehele gebied Slachthuisbuurt Zuidstrook blok 6 t/m 8 e.o. worden 44 nieuwe bomen teruggeplaatst. Ook worden er op het binnenterrein waterdoorlatende tegels in de parkeervakken aangelegd. Daarnaast worden er wadi's aangelegd binnen het plangebied, zodat de waterberging verbeterd wordt. Bloemrijk gras, vaste planten en bomen worden rondom de wadi's aangebracht. Deze aanbrenging van groen wordt doorgezet in de invulling van geveltuinen en plantenbakken, maar ook in de vorm van boomperken. Door de toevoeging van waterbergende functies en veel groen word het plangebied dan ook een klimaatadaptief gebied.

4.5.3 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de duurzaamheidsambities van de gemeente Haarlem.

4.6 EXTERNE VEILIGHEID

4.6.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die luchthavens geven vallen onder externe veiligheid. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Plaatsgebonden risico (PR): Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten bevinden. Deze kans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.

- Groepsrisico (GR): Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers en is een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een gedegen verantwoording, kan afwijken. Dit betreft de zogeheten verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risicobronnen inclusief bijbehorende relevante gegevens zijn weergegeven. De risicokaart vormt een hulpmiddel bij het beoordelen van het aspect externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast kan ook het risicoregister worden geraadpleegd.

4.6.2 Relatie tot ontwikkeling

Op de risicokaart is te zien dat:

- Het projectgebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting;
- Het projectgebied niet ligt binnen de veiligheidsafstanden van andere stationaire risicobronnen;
- Het projectgebied wel ligt binnen het invloedsgebied van een nabij gelegen transportroute;
- Het projectgebied wel ligt binnen het invloedsgebied van een buisleiding voor het transport van gevaarlijke stoffen.

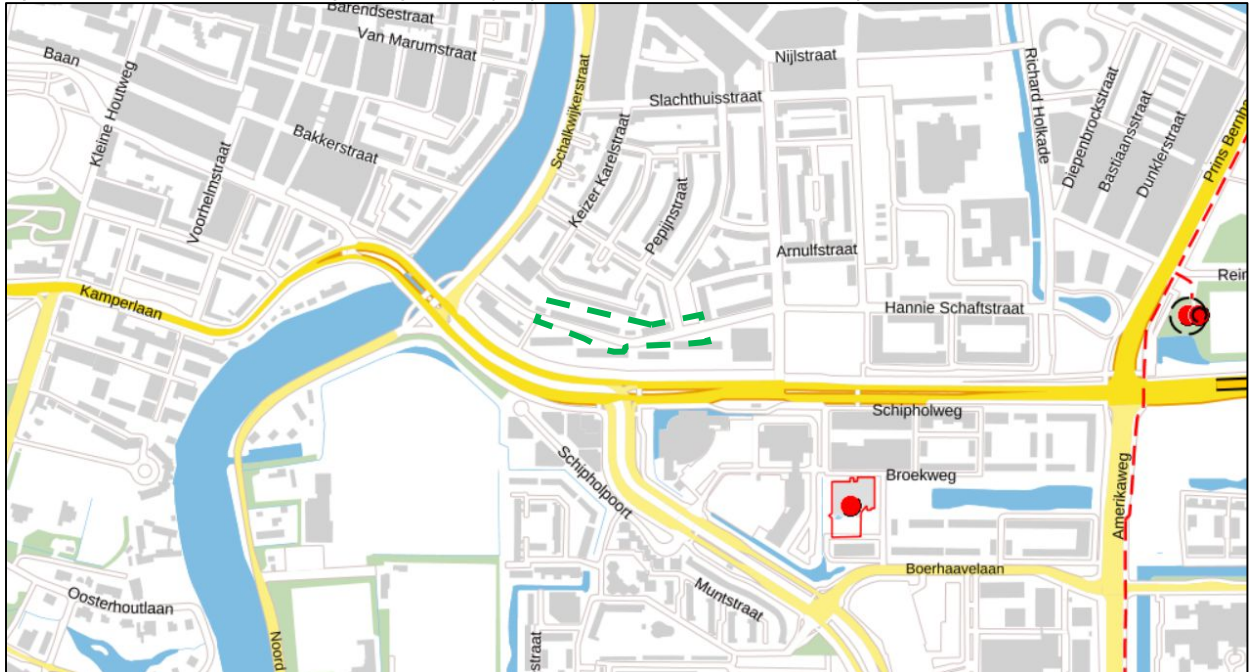
Het plangebied ligt binnen een risicocontour van een in de nabijheid gelegen inrichting en/of transportroute. Het voorgenomen initiatief zelf is geen risicovolle activiteit. Bij het opstellen van het vigerende bestemmingsplan “Slachthuisbuurt Zuidstrook” is door AVIV Adviseurs externe veiligheid en risicoanalyses reeds een onderzoek uitgevoerd naar het plaatsgebonden- en het groepsrisico, omdat destijds sprake was van een sterke verdichting van het plangebied (d.d. 11 december 2009, project 091647).

Omdat de voorgenomen ontwikkeling geen woningen toevoegt, maar enkel de woningen vanuit stedenbouwkundig oogpunt herpositioneerd, wordt aangesloten bij de conclusies van het onderzoek dat onderdeel uitmaakt van het vigerende bestemmingsplan. De conclusies van dit onderzoek luiden als volgt:

- De aanwezige aardgasleiding en het transport van gevaarlijke stoffen over de weg (Prins Bernhardlaan en Schipholweg) leidt niet tot een overschrijding van de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico. Er treden hierdoor geen ruimtelijke beperkingen op.
- Het groepsrisico als gevolg van de aardgastransportleiding neemt in de nieuwe situatie nauwelijks toe en blijft zodanig klein in relatie tot de oriëntatiewaarde, dat dit acceptabel geacht kan worden.
- Het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de Schipholweg neemt in beperkte mate toe, maar blijft ook onder de 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

In de huidige situatie – ten tijde van het uitgevoerde onderzoek – is sprake van beneden- en bovenwoningen en dus twee huishoudens per gehele woning. De vervangende nieuwbouw voorziet enkel in de realisatie van grondgebonden woningen, waardoor het aantal huishoudens op de locatie afneemt. Derhalve kan geconcludeerd worden dat het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en de aardgastransportleiding niet toeneemt. Ditzelfde geldt voor het plaatsgebonden risico.

Figuur 11. Uitsnede risicokaart, plangebied groen omlijnd (bron: www.nederland.risicokaart.nl).



4.6.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.7 GELUID

4.7.1 Algemeen

In het kader van de Wet geluidhinder moeten geluidsgevoelige objecten voldoen aan de wettelijk bepaalde normering als het gaat om de maximale geluidsbelasting op de gevels. De limitatieve lijst geluidsgevoelige gebouwen bestaat uit:

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen;
- verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

Relevante geluidbronnen in het kader van de Wet geluidhinder zijn wegverkeerslawaaai, railverkeerslawaaai en industrielawaaai. Op het moment dat een van bovenstaande functies ontwikkeld wordt in de nabijheid van voornoemde geluidbronnen of binnen de zones daarvan, zal middels een geluidsonderzoek aangetoond moeten worden of er voldaan wordt aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Daarnaast kan het als het gaat om bijvoorbeeld logiesruimtes (hotelkamers, recreatieve verblijven) wenselijk zijn om een goed en aangenaam binnenklimaat te kunnen waarborgen.

4.7.2 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit vervangende nieuwbouw en behelst daardoor een gevoelige functie in het kader van de Wet geluidhinder. Zowel de huidige als de toekomstige woningen zijn gelegen aan de J.J. Hamelinkstraat. De J.J. Hamelinkstraat is een 30 km/u weg. De Wet geluidhinder is niet van toepassing op wegen die liggen aan 30 km/u wegen, omdat voor die wegen geen zones gelden. Deze wegen veroorzaken meestal geen geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarde. Desondanks is wel een akoestische afweging nodig in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Daarnaast zijn de woningen binnen de invloedzone van de wegen Schipholweg, Schalkwijkerstraat, Merovingenstraat, Prins Bernhardlaan, Europaweg en Amerikaweg gelegen. In het geldende bestemmingsplan "Slachthuisbuurt Zuidstrook" is door Tauw een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek zijn de woningen op de projectlocatie aangemerkt als bouwblok 4 en 5. De geluidsbelasting ter plaatse van deze woningen is weergegeven in onderstaande afbeelding:

Tabel 2. Geluidsbelasting onderzoek Tauw. Bron: geldend bestemmingsplan 'Slachthuisbuurt Zuidstrook'.

Bouwblok	Geluidsbelasting inclusief aftrek artikel 110g [dB]					
	Schipholweg	Schalkwijkerst	Merovingenst	Pr Bernardl	Europaweg	Amerikaweg
1	53	63	< 48	< 48	< 48	< 48
2	53	55	< 48	< 48	< 48	< 48
3	62	61	< 48	< 48	< 48	< 48
4	52	< 48	< 48	< 48	< 48	< 48
5	49	< 48	< 48	< 48	< 48	< 48

Onderzoek Tauw

Bouwblok 4 ondervindt alleen een relevante geluidsbelasting (hoger dan de voorkeursgrenswaarde) ten gevolge van de Schipholweg. De geluidsbelasting ten gevolge van de Schipholweg bedraagt op de westgevel maximaal 52 dB. De geluidsbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde, maar lager dan de maximale ontheffingswaarde. Voor de Schipholweg dient ontheffing te worden aangevraagd. Het bouwblok heeft drie gevels die geluidsluw zijn.

Bouwblok 5 ondervindt alleen een relevante geluidsbelasting (hoger dan de voorkeursgrenswaarde) ten gevolge van de Schipholweg. De geluidsbelasting ten gevolge van de Schipholweg bedraagt op de zuidgevel maximaal 49 dB. De geluidsbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde, maar lager dan de maximale ontheffingswaarde. Voor de Schipholweg dient ontheffing te worden aangevraagd. Het bouwblok heeft drie gevels die geluidsluw zijn.

De te realiseren woningen worden daarnaast afgeschermd door de nieuw te realiseren hoge gesloten bouwblokken langs de Schipholweg, waardoor er vanuit het aspect geluid geen belemmering is voor de realisatie van de woningen op deze positie. Daarbij dient opgemerkt te worden dat woningbouw op deze locatie reeds aanwezig is en dat het slechts gaat om een afwijking in de verkavelingstructuur.

4.7.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.8 LUCHTKWALITEIT

4.8.1 Algemeen

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project niet in betekende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van 'niet in betekende mate' is 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling NIBM uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

4.8.2 Relatie tot ontwikkeling

In onderhavig geval is sprake van de realisatie van 26 grondgebonden vervangende nieuwbouwwoningen. Op basis van bovenstaande voorbeelden mag geconcludeerd worden dat de ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt.

Voor de volledigheid is op basis van de berekende verkeersgeneratie (zie paragraaf 4.10) de NIBM-rekentool gebruikt. Op basis daarvan kan eveneens geconcludeerd worden dat de grenswaarde van 3% niet wordt overschreden en de ontwikkeling daarmee niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een luchtkwaliteitsonderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

Figuur 12. NIBM-rekentool (geraadpleegd op 24 november 2020).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2021
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		49,4
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,04
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Goed woon- en leefklimaat

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de huidige grootschalige achtergrondconcentratie voor een bepaald jaar is ter plaatse van een specifieke locatie. Aan de hand

daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de projectlocatie. De grenswaarden voor toetsing van deze jaargemiddelde concentraties zijn: 40 µg/m³ voor stikstofdioxide NO₂, 40 µg/m³ voor fijnstof PM₁₀ en 25 µg/m³ voor fijnstof PM_{2,5}.

Onderstaande tabel toont de grootschalige achtergrondconcentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via NSL Monitoringstool op 23 november 2020).

Tabel 3. Jaarlijkse achtergrondconcentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter plaatse van de projectlocatie (bron: nsl-monitoring.nl).

Jaar	GCN-achtergrondconcentratie locatie ID 15675954		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)
2020	22,6	19,9	11,4
2030	13,4	17,5	9,3
Grenswaarden	40	40	25

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van de projectlocatie, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden. De maximale bijdrage van het extra verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling, is niet van zodanige omvang dat een overschrijding van de grenswaarden hierdoor te verwachten is.

4.8.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.9 NATUUR

4.9.1 Algemeen

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten optreden in Natura 2000-gebieden. Hier kan sprake van zijn wanneer een ontwikkeling binnen een Natura 2000-gebied plaatsvindt, maar ook stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer een plan, project of handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die overbelast zijn. Voorheen gold hier de regeling Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) voor, maar naar aanleiding een tweetal belangrijke uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (mei 2019) is deze regeling komen te vervallen. Als gevolg hiervan dient in Nederland voor elk project een stikstofdepositieberekening uitgevoerd te worden. Wanneer uit de rekenresultaten een hogere depositie dan 0,00 mol/ha/jaar, kan al sprake zijn van een significant negatief effect.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'. Afhankelijk van de provincie kan dit ook gelden voor projectgebieden in de nabijheid van het NNN.

4.9.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van deze ontwikkeling is door Groenadvies Amsterdam bv uitgevoerd naar de effecten op beschermde soorten voor het gehele projectgebied (fase 1 en 2). Uit de quickscan bleek dat nader onderzoek nodig was naar het voorkomen van vleermuizen, huismussen, spreeuwen en gierzwaluwen in het projectgebied. Dit onderzoek is in de periode april tot en met september 2018 uitgevoerd. Het nader onderzoek is bijgevoegd in de bijlagen en de resultaten worden in deze paragraaf per onderdeel beschreven.

Soortenbescherming

Huismus

- In het projectgebied broeden minimaal elf paartjes huismussen. Deze zijn voor het broeden gebonden aan de eengezinswoningen. Hun leefgebied is echter een stuk groter. Ze maken intensief gebruik van de tuinen tussen de J.J. Hamelinkstraat en de Gouwstraat en van de groene ruimte tussen de woningen en de flats. Met name de heestervakken zijn daar van belang als schuilgelegenheid en als plek om een zandbad te nemen.
- Het gebied is duidelijk van belang voor deze soort. Het is daarom noodzakelijk om tijdig mitigerende en compenserende maatregelen te treffen. Zowel sloop als renovatie leiden namelijk tot het verloren gaan van nestellocaties. Tevens kan de kwaliteit van het leefgebied achteruitgaan als het groen rond de bebouwing verdwijnt. Het is vanwege de aanwezigheid van deze nesten noodzakelijk een ontheffing of verklaring van geen bezwaar aan te vragen voordat gestart kan worden met de geplande werkzaamheden.

Gierzwaluw

- Er broeden in de te slopen/verbouwen flats en woningen géén gierzwaluwen.

Vleermuizen

- Rosse vleermuis en ruige dwergvleermuis zijn beide éénmaal waargenomen. Deze hebben geen verblijfplaatsen in het onderzoeksgebied.
- De gewone dwergvleermuis heeft meerdere verblijfplaatsen in het gebied. Het betreft meerdere (4 à 7) paarverblijfplaatsen met elk slechts kleine aantallen dieren (hoogstwaarschijnlijk telkens één exemplaar). Er zijn geen kraamkolonies of zomer- en winterverblijven aangetoond.
- De dieren die gebruik maken van de paarverblijven verblijven waarschijnlijk in de nok op de kopse gevels van de desbetreffende woningenblokken en flats. Gezien de nu voorliggende plannen van sloop en nieuwbouw, gaan al deze verblijfplaatsen verloren. Hiervoor is het noodzakelijk tijdig mitigerende en compenserende maatregelen te treffen en daarvoor een ontheffing aan te vragen.

Ontheffing

Als gevolg van de resultaten van de ecologische quickscan is op 26 maart 2019 een aanvraag voor een ontheffing ingediend bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN). De volgende ontheffingen op verbodsbepalingen voor werkzaamheden zijn aangevraagd en door de OD NHN goedgekeurd:

- Artikel 3.1 lid 2 van de Wnb, voor zover het betreft het opzettelijk vernielen, beschadigen of wegnemen van nesten en rustplaatsen van de huismus;

- Artikel 3.5 lid 2 van de Wnb, voor zover het betreft het opzettelijk verstoren van exemplaren van de gewone dwergvleermuis;
- Artikel 3.5 lid 4 van de Wnb, voor zover het betreft het beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van exemplaren van de gewone dwergvleermuis.

De verlening van deze ontheffing gaat gepaard met de benodigde voorschriften die door initiatiefnemer zullen worden gewaarborgd. De ontheffing geldt tot en met 30 juni 2024.

Geen ontheffing is verleend voor de verbodsbepaling:

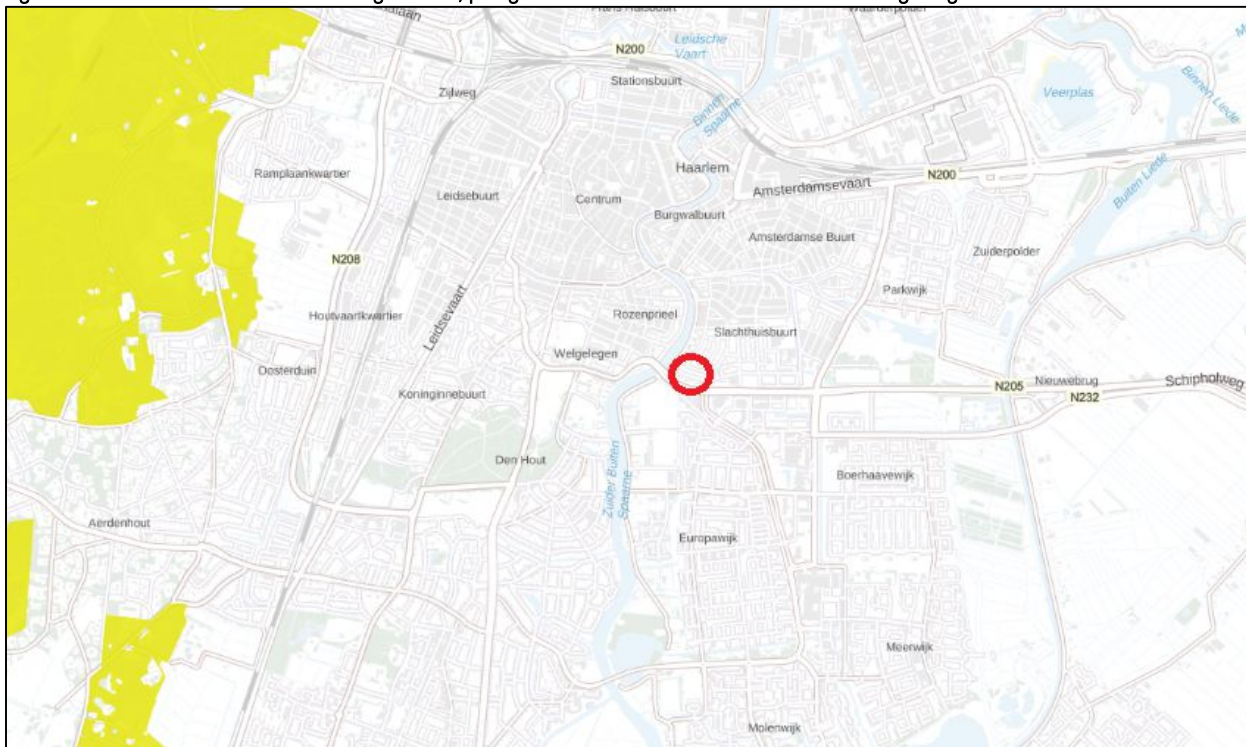
- Artikel 3.1 lid 4 van de Wnb, voor zover het betreft het opzettelijk verstoren van exemplaren van de huismus.

De OD NHN acht de verstoring niet van wezenlijke invloed op de staat van instandhouding van de huismus (Artikel 3.1 lid 5), waardoor. Het verbod uit artikel 3.1 lid 4 wordt met de voorgenomen ontwikkeling dan ook niet door initiatiefnemer overtreden, waardoor een ontheffing niet benodigd is.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is op circa 2,6 kilometer afstand van het Natura 2000-gebied “Kennemerland-Zuid” gelegen. Nu de voorgenomen ontwikkeling bestaat uit sloop van de bestaande woningen en de realisatie van vervangende nieuwbouw, waarbij het aantal woningen gelijk blijft is de verwachting dat de voorgenomen ontwikkeling geen negatief effect heeft op de aanwezige flora en fauna in het Natura 2000-gebied.

Figuur 13. Uitsnede kaart Natura 2000-gebieden, plangebied rood omcirkeld. Bron: Atlas Leefomgeving.



Door Cauberg Huygen is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd om de effecten van de sloop-, aanleg- en gebruiksfase in beeld te brengen. De rapportage van d.d. 30 maart 2020 is terug te vinden in de bijlagen. Uit de berekeningen blijkt dat in alle drie de fases geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol/ha/jaar.

4.9.3 Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.10 VERKEER EN PARKEREN

4.10.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dienen verkeer- en parkeeraspecten in kaart te worden gebracht. Daarbij is de parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en de ontsluiting van belang. Hierdoor kan de realisatie van voldoende parkeerplaatsen worden gewaarborgd en worden ongewenste of onveilige verkeerssituaties tegengegaan. De genoemde verkeersaspecten worden hierna achtereenvolgens behandeld.

4.10.2 Relatie tot ontwikkeling

Parkeren

Auto

De gemeente Haarlem heeft op 17 mei 2018 het paraplubestemmingsplan "Parapluplan Parkeernormen Haarlem 2018" vastgesteld. Met het verdwijnen van de grondslag voor het toetsen aan stedenbouwkundige aspecten in de gemeentelijke bouwverordeningen, is het wenselijk op een andere wijze te voorzien in een toetsingskader voor parkeren. Met het parapluplan wordt voor het gehele gemeentelijke grondgebied voorzien in een kader waaraan ontwikkelingen kunnen worden getoetst op parkeeraspecten. Het parapluplan legt de koppeling met de gemeentelijke "Beleidsregels Parkeernormen 2015 Haarlem". Een nieuwe ontwikkeling dient aan de regels uit deze uitvoeringsnota te voldoen.

In opdracht van Stichting Elan Wonen heeft BonoTraffics bv op basis van het (stedenbouwkundige) ontwerp en het functionele programma voor het totaalplan (fase 1 en 2) voor woningbouw aan de J.J. Hamelinkstraat in Haarlem een parkeerbalans opgesteld betreffende bouwblok VIa, VII, VIII en grondgebonden woningen. De samenvatting van dit onderzoek voor wat betreft de grondgebonden woningen (fase 1) wordt hieronder integraal weergegeven. Het volledige onderzoek is bijgevoegd in de bijlagen van deze ruimtelijke onderbouwing.

Onderzoek Bono Traffics

Binnen het totaalplan is zowel in de bouwblokken als in de openbare ruimte parkeervoorziening gepland. Voor de grondgebonden woningen is het uitgangspunt dat de bewoners in de bouwblokken parkeren en de bezoekers in de openbare ruimte.

In de nota parkeernormen wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende gebieden zoals centrum, schil en rest bebouwde kom. Het projectgebied valt in dit kader binnen het schilgebied. In onderstaande tabel is de parkeernorm aangegeven.

Tabel 4. Parkeernorm 'woning duur' en 'woning middelduur'. Bron: BonoTraffics bv.

Grondgebonden					
Woning duur (koop)	10	€ 399K	bewoners	1,2 pp / woning	12
			bezoekers	0,3 pp / woning	3
Woning middelduur (koop)	16	€ 325K	bewoners	1 pp / woning	16
			bezoekers	0,3 pp / woning	4,8
totaal grondgebonden	26		bewoners		28
			bezoekers		7,8
			totaal		

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages uit de CROW-publicatie 381.

Tabel 5. Aanwezigheidspercentages grondgebonden woningen. Bron: CROW-publicatie 381 en BonoTraffics bv.

doelgroep	Momenten															
	Werkdagochtend		Werkdagmiddag		Werkdagavond		Werkdagnacht		Koopavond		Zaterdagmiddag		Zaterdagavond		Zondagmiddag	
	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag	AW%	vraag
bewoners	50%	1,0	50%	1,0	90%	1,8	100%	2,0	80%	1,6	60%	1,2	80%	1,6	70%	1,4
bezoekers	10%	0,3	20%	0,6	80%	2,4	0%	0,0	70%	2,1	60%	1,8	80%	2,4	70%	2,1
bewoners	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
bezoekers	10%	0,5	20%	1,0	80%	3,8	0%	0,0	70%	3,4	60%	2,9	80%	3,8	70%	3,4
bewoners		1,0		1,0		1,8		2,0		1,6		1,2		1,6		1,4
bezoekers		0,8		1,6		6,2		0,0		5,5		4,7		6,2		5,5
totaal		1,8		2,6		8,0		2,0		7,1		5,9		7,8		6,9

Aan de hand van de aanwezigheidspercentages, het aantal wooneenheden en de geldende gemeentelijke parkeernormen heeft BonoTraffics bv per woonblok de parkeervraag op de verschillende momenten berekend. De werkdagavond, nacht en zaterdagavond zijn de maatgevende perioden. In de onderstaande tabel is de berekende parkeervraag voor alle woningen weergegeven. Hieruit blijkt dat er een positieve balans is en er dus voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.

Tabel 6. Parkeerbalans gehele J.J. Hamelinkstraat. Bron Bono Traffics bv.

Parkeerbalans	Werkdag avond	Werkdag nacht
vraag bewoners (buiten gereserveerde pp)	119,3	132,5
vraag bezoekers	71,2	0,0
capaciteit in bouwblokken (niet gereserveerd)	88	88
capaciteit in openbaar gebied	103	103
Balans	0,6	58,5

De parkeervraag van bewoners van de grondgebonden woningen (werkdagavond) betreft 28 parkeerplaatsen. Deze 28 parkeerplaatsen worden toegewezen binnen de bouwblokken en mee verkocht met de woningen. De bezoekers van de parkeren in de openbare ruimte. Het aanbod van parkeerplaatsen is hier voldoende.

Conclusie

De parkeervraag van het beoogde programma in het plangebied (fase 1 en 2) kan op alle momenten worden opgevangen binnen de in het plangebied beschikbare parkeercapaciteit. Voor de bewoners van de grondgebonden woningen is voldoende parkeergelegenheid in de bouwblokken. Deze worden tevens mee verkocht met de woningen. De bezoekers van de woningen (bouwblokken en grondgebonden woningen) in het gebied kunnen op alle momenten hun auto kwijt in het openbare gebied.

Verkeersgeneratie

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie is de CROW-publicatie 381 geraadpleegd. Hierbij hebben de volgende invoergegevens als uitgangspunt gediend: hoofdgroep wonen – schil centrum – zeer sterk stedelijk – koop, huis, tussen/hoek.

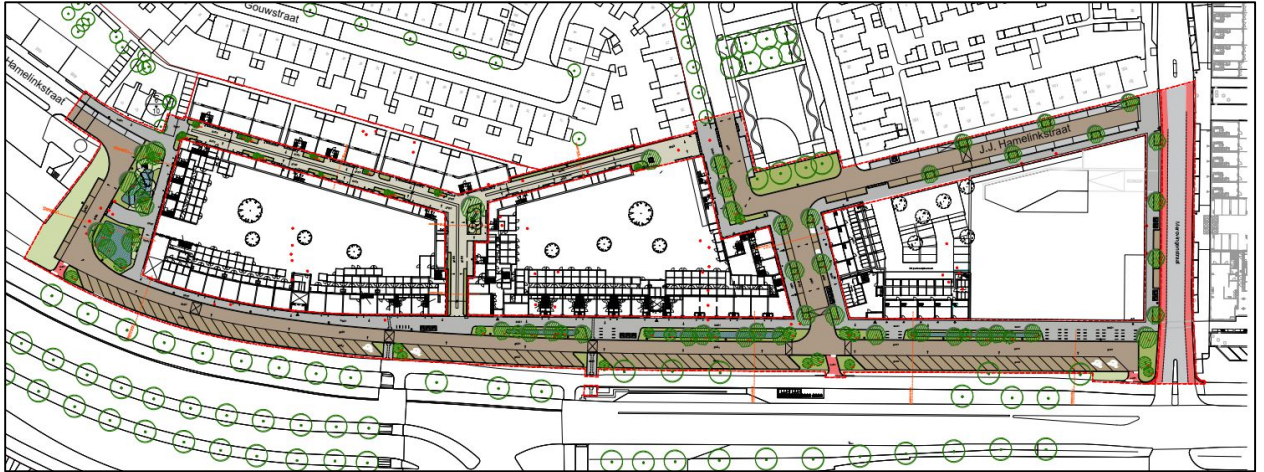
Per woning in de bovengenoemde categorie bedraagt de verkeersgeneratie minimaal 5,4 verkeersbewegingen per werkdagemaal en maximaal 6,2 verkeersbewegingen per werkdagemaal. In totaal bedraagt de verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling daarom minimaal 140,4 verkeersbewegingen per werkdagemaal en maximaal 161,2 verkeersbewegingen per werkdag etmaal.

Ontsluiting

Het plangebied zelf is autoluw, waardoor er enkel voetgangers en fietsers zijn toegestaan. Ten westen van het plangebied is de J.J. Hamelinkstraat nog te bereiken vanaf de Schalkwijkerstraat, welke afbuigt naar de Schipholweg via een nieuw aan te leggen weg. Dit wordt éénrichtingsverkeer. Ten oosten van het plangebied is de J.J. Hamelinkstraat te bereiken via de Graafschapstraat, welke uitkomt op de Merovingenstraat in het

oosten en op de Schipholweg in het Zuiden. De situatie is weergegeven in de onderstaande figuur.

Figuur 14. Kaart inrichting openbare ruimte. Bron: ORKA.



De Schipholweg is een provinciale weg, namelijk de N205. Via deze provinciale weg is in westelijke richting de N208 te bereiken en in westelijke oostelijke richting de N232 te bereiken. In oostelijke richting is tevens de Rijksweg A9 te bereiken.

4.10.3 Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.11 WATER

4.11.1 Algemeen

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het doorlopen van de watertoets verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt.

4.11.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is gelegen binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap Rijnland. De beoogde ontwikkeling heeft geen (significant) negatief effect op de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse van de projectlocatie.

Waterbeleid, waterwetgeving en waterregelgeving

Sinds 22 december 2009 is de nieuwe Waterwet van kracht. Deze nieuwe Waterwet regelt het beheer van grond- en oppervlaktewater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Op basis van deze wet is in december 2009 het Nationaal Waterplan vastgesteld. In het Nationaal Waterplan worden antwoorden geformuleerd op ontwikkelingen op het gebied van klimaat, demografie en economie en investeren in een duurzaam waterbeheer voor Nederland.

Waterbeheerplan Rijnland

In het Waterbeheerplan 2016 – 2021 geeft het Hoogheemraadschap van Rijnland (hierna te noemen:

Rijnland) zijn ambities aan en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De vier hoofddoelen zijn [1] waterveiligheid, [2] voldoende water, [3] schoon en gezond water en [4] waterketen .

Bij het doel waterveiligheid wordt gestreefd naar het beschermen tegen overstromingen, gevolgbepierking en het voorbereiden op eventuele calamiteiten. Bij voldoende water wordt gestreefd naar juiste waterpeilen, instandhouding van het watersysteem, voorkomen van wateroverlast en voldoende zoetwater. Bij schoon en gezond water wordt gestreefd naar het verminderen van watervervuiling, ecologisch beheer en onderhoud, het realiseren van schone meren, plassen en natuurgebieden en schone en veilige zwemwaterlocaties. Bij het doel waterketen wordt gestreefd naar het op een doelmatige wijze verwerken van afvalwater en het verduurzamen van de verwerking van afvalwater en het optimaal hergebruiken van afvalwater.

Rijnlands Keur en Beleidsregels

Rijnland dient haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder adequaat te kunnen uitvoeren. De “Keur” is een verordening van de waterbeheerder met juridisch bindende regels (gebod- en verbodsbepalingen). Zo zijn werken en werkzaamheden in en bij waterkeringen (dijken, kaden, duinen) en watergangen (sloten, vaarten, plassen) zonder of in afwijking van een vergunning op grond van de Keur niet toegestaan. Ook het aanbrengen van verhard oppervlak (bebouwing, bestrating) en het onttrekken van grondwater zijn in veel gevallen vergunningsplichtig.

Rijnland's beleid Riolering en afvalwaterzuivering

Rijnland geeft de voorkeur aan het scheiden van hemelwater en afvalwater. Naast een voorkeursvolgorde voor afvalwater geldt voor de behandeling van hemelwater de zorgplicht. Rijnland geeft daarbij de voorkeur aan brongerichte maatregelen boven 'end-of-pipe' maatregelen.

Hierbij geldt de volgende toelichting. *‘Hemelwater kan de capaciteit van riolering en zuivering aanzienlijk belasten. Dat is niet wenselijk en vaak ook niet nodig. Zeker bij nieuwbouw ontwikkelingen is het gescheiden aanbieden van hemelwater en afvalwater vaak een doelmatige maatregel. Rijnland volgt hierbij de voorkeursvolgorde (rijksbeleid), waarbij voorop staat het voorkomen van het ontstaan van afvalwater. Als er afvalwater is het zoveel mogelijk beperken van verontreiniging en waar mogelijk afvalwaterstromen scheiden. De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP). De uiteindelijke afweging wordt lokaal gemaakt, waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat’.*

Het te lozen hemelwater mag geen significante verslechtering van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater veroorzaken. Maatregelen om dit te bereiken zijn duurzaam bouwen, infiltratie, het toepassen van berm- of bodempassage en straatkolken met extra voorzieningen. Als ondanks de zorgplicht en de preventieve maatregelen het te lozen hemelwater naar verwachting een aanmerkelijk negatief effect heeft op de oppervlaktewaterkwaliteit, kan in overleg tussen gemeente en waterschap gekozen worden voor aanvullende voorzieningen, een verbeterd gescheiden stelsel of - als laatste keus - aansluiten op het gemengde stelsel.

Integraal Waterplan Haarlem

De gemeente Haarlem en het Hoogheemraadschap van Rijnland hebben eind 2004 het Integraal Waterplan Haarlem vastgesteld. Centrale doelstelling van het Integraal Waterplan is het ontwikkelen en behouden van een veilig, veerkrachtig en ecologisch gezond watersysteem. Het plan functioneert als strategisch kader voor gerelateerde beleidsvelden zoals het grondwater-, afvalwater-, en baggerbeleid. Om ervoor te zorgen dat het Haarlemse waternetwerk bestand is tegen klimaatsverandering (hoger zeeniveau, toename van de hoeveelheid en intensiteit van de neerslag), inklinking van de bodem, en verstedelijking (toename verhard oppervlak) is ruimte voor oppervlaktewater nodig.

Ruimte voor extra oppervlaktewater kan worden gevonden door het verbreden van bestaande watergangen, het graven van nieuwe watergangen en het weer open leggen van gedempte grachten. Doelstelling voor het oppervlaktewater is het creëren van een veilig watersysteem met voldoende afwaterend en bergend

vermogen, een adequate doorstroming en maximale benutting van gebiedseigen water. Als streefbeeld heeft de gemeente voor ogen een verbeterd waternetwerk dat uitgebreid is met nieuw water.

Gemeentelijk Rioleringsplan

Het GRP is een beleidsmatig en strategisch plan waarin het verbreed rioleringsbeheer (incl. financiën) en de visie op riolering voor de langere termijn worden beschreven. Met het GRP beschikt de gemeente over een instrument om systematisch inzicht te krijgen in de te beheren en onderhouden rioleringsobjecten en de wijze waarop de gemeente invulling geeft aan de wettelijke (milieu)eisen. Door het opstellen van het GRP wordt het verbreed rioleringsbeleid inzichtelijk en toetsbaar. Er zijn vier doelstellingen voor het GRP van toepassing, te weten:

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

Compensatieregeling

Een algemene regel met betrekking tot de waterkwantiteit is het compenseren van een eventuele toename van verharding (wegen, gebouwen). Indien verharding in een gebied toeneemt zullen waterhuishoudkundige maatregelen getroffen moeten worden om waterbezwaar als gevolg van de toegenomen verharding te voorkomen. Gemeente Haarlem en het Hoogheemraadschap van Rijnland stellen als richtlijn dat - indien er gebouwd wordt en hierbij meer dan 500 m² onverhard oppervlak omgezet wordt naar verhard oppervlak - minimaal 15 procent van de toename aan verharding gecompenseerd dient te worden in de vorm van oppervlaktewater.

Het uiteindelijk te compenseren oppervlak hangt af van overige maatregelen die de waterhuishouding in een gebied ten goede kunnen komen, zoals het vertraagd afvoeren van hemelwater. Voorbeelden zijn grasdaken en ontkoppeling van het rioolstelsel, waarbij het ontkoppelde water in de bodem geïnfiltreerd wordt. Tevens onderschrijft het Waterplan de noodzaak op het vlak van baggeren, afkoppelen, saneren overstorten, inrichten natuurvriendelijke oevers, en afkoppelen schone verharding, en het creëren van extra open water ter compensatie van toegenomen verharding.

Toetsing

Waterkwaliteit

Bij de totstandkoming van het project worden uitloogbare materialen, zoals lood, koper en zink, niet toegepast, zodat schoon hemelwater hier niet mee in aanraking kan komen. Zo heeft de ontwikkeling geen negatief effect op de (grond)waterkwaliteit ter plaatse.

Waterkwantiteit

De projectlocatie is vrijwel volledig verhard, waardoor de compensatieregeling vanuit de gemeente Haarlem en het Hoogheemraadschap Rijnland ten aanzien van verhard oppervlak niet van toepassing is. Daarnaast zijn de woningen reeds toegestaan op basis van het geldende bestemmingsplan. De beoogde ontwikkeling zorgt er enkel voor dat de woningen anders worden gesitueerd, wat niet resulteert in een toename in de verharding. Om water zoveel mogelijk vast te houden worden er verschillende maatregelen getroffen. Zo worden er op het binnenterrein waterdoorlatende tegels in de parkeervakken aangelegd. In het openbaar gebied worden wadi's en veel groen aangelegd.

De realisatie van de grondgebonden woningen maakt onderdeel uit van een grotere ontwikkeling van Elan en overige ontwikkelaars. In dit kader wordt wel het totale projectgebied bekeken en wordt een oplossing gezocht voor het compenseren van de verharding van het totale ontwikkelgebied.

Beschermde gebieden

Het plangebied bevindt zich niet binnen een regionale kering of oppervlakte water. Tevens is op de legger 'Kunstwerken' zichtbaar dat het plangebied niet binnen een kunstwerk ligt.

Riolering

Gezien sprake is van nieuwbouw wordt conform het gemeentelijk rioleringsplan het afvalwater gescheiden van het hemelwater aangeboden.

4.11.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.12 (VORMVRIJE) M.E.R-BEOORDELING

4.12.1 Algemeen

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

In bijlage D worden in kolom 2 drempelwaarden gegeven. Indien een ontwikkeling boven de drempelwaarden uitkomt, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Op het moment dat een ontwikkeling genoemd staat in bijlage D, maar onder de drempelwaarden valt, dient te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling vindt plaats middels de zogeheten 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Sinds 16 mei 2017 dient het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen teneinde vast te stellen of voor een ruimtelijke ontwikkeling kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hiertoe dient een aanmeldnotitie te worden opgesteld door de initiatiefnemer. Dit volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU.

4.12.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van sloop en nieuwbouw van woningen. Een dergelijke ontwikkeling wordt niet getypeerd als stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. Het betreft de sloop van de huidige bebouwing, waarvoor in de plaats vervangende nieuwbouw wordt gerealiseerd. De nieuwbouw wordt enkel een aantal meter verplaatst. Tevens neemt het aantal huishoudens af, doordat tweelaags appartementen worden vervangen door grondgebonden woningen. Derhalve zal het aantal verkeersbewegingen afnemen. Daarnaast wordt het gebied autoluw ingericht. Ook worden de woningen een stuk duurzamer dan de huidige woningen zijn, waardoor er ook minder nadelige effecten op het milieu zijn te verwachten. Derhalve kan naar aard en omvang en mede gelet op het feit dat geen negatieve gevolgen voor het milieu plaatsvinden, niet gesproken worden van een stedelijk ontwikkelingsproject.

5 BESCHRIJVING UITVOERBAARHEID

5.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het project wordt door initiatiefnemer uitgevoerd. De kosten in verband met de realisatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Er is geen aanleiding om aan de economische haalbaarheid van het plan te twijfelen.

Ten behoeve van de herontwikkeling aan de J.J. Hamelinkstraat is een overeenkomst gesloten tussen Gemeente Haarlem en de initiatiefnemer. Hierin wordt overeengekomen dat op het moment er sprake is van planschade, voortvloeiend uit voorliggende planologische mutatie, deze schade in zijn geheel ten laste komt aan initiatiefnemer.

5.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.2.1 Planologische procedure

Voor deze ontwikkeling wordt de uitgebreide planologische procedure doorlopen. Het is daarom in eerste instantie voor een ieder mogelijk door middel van een zienswijze te reageren op het ontwerpbesluit, dat gedurende zes weken ter inzage ligt. Op basis van de ingekomen zienswijzen neemt de gemeenteraad een definitief besluit. Vervolgens staat nog de gang naar de rechtbank en daarna de Raad van State open.

6 CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID

De initiatiefnemer heeft als doel de huidige bebouwing aan de J.J. Hamelinkstraat te slopen en daarvoor in de plaats vervangende nieuwbouw te realiseren. Voor deze ontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen. De planologische procedure wordt aan de hand van een omgevingsvergunning doorlopen. De uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan milieu- en omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving en hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor voorgenomen ontwikkeling.

BIJLAGEN

- 1 Visualisatie strijdigheid plan (Fazo Architecten, 2021)
- 2 Verkennend bodemonderzoek + asbest (APS Milieu, 2019)
- 3 Aanvullend bodemonderzoek inclusief asfaltonderzoek (APS Milieu, 2020)
- 4 Parkeeronderzoek (Bono Traffics bv, 2020)
- 5 Ecologisch onderzoek (Groenadvies Amsterdam bv, 2018)
- 6 Ontheffing soorten (Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, 2019)
- 7 Stikstofdepositieberekening (Cauberg Huygen, 2020)
- 8 Voorlopig Ontwerp openbare ruimte Slachthuisbuurt Zuidstrook blok 6 t/m 8 e.o. (ORKA, 2020)

Bezonningsstudie

F a Z O

ELAN WONEN
HAMELINKSTRAAT

HAARLEM

Hamelinkstraat te Haarlem

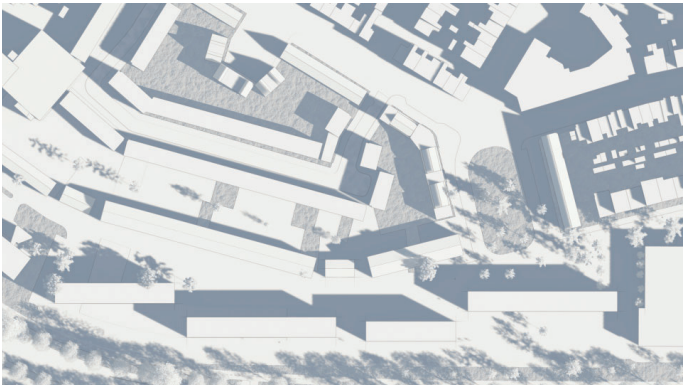
Elan Wonen Haarlem
Meesterlottelaan 301
2012 JJ Haarlem

18370

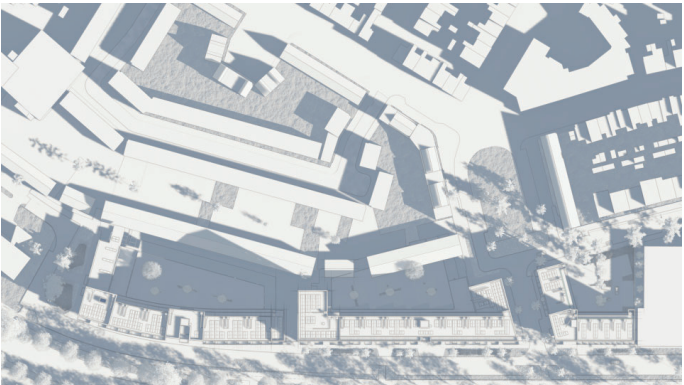
18-02-2020

BA

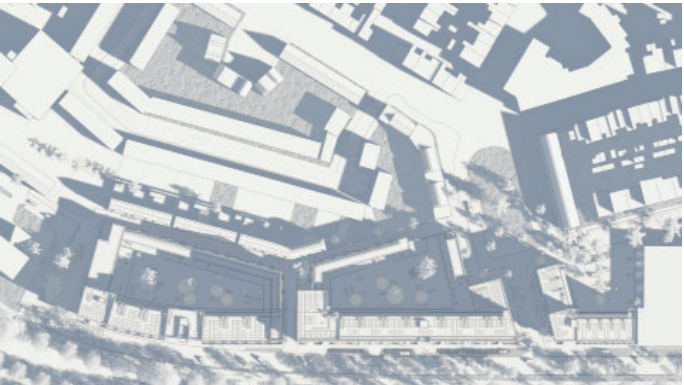
BEZONNINGSSTUDIE - 21 MAART



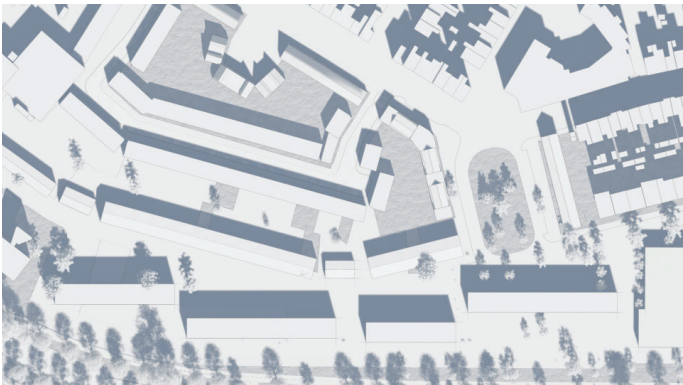
21 MAART - 9:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



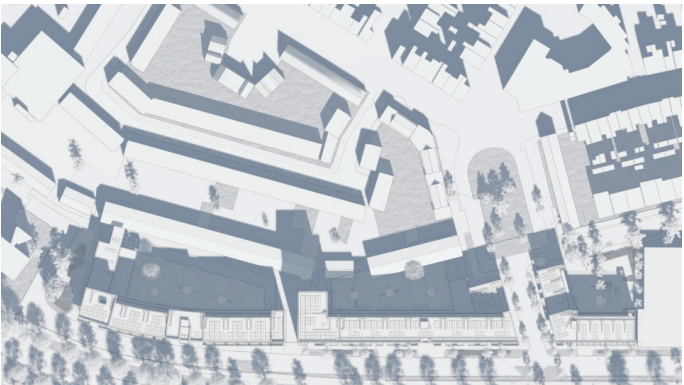
21 MAART - 9:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



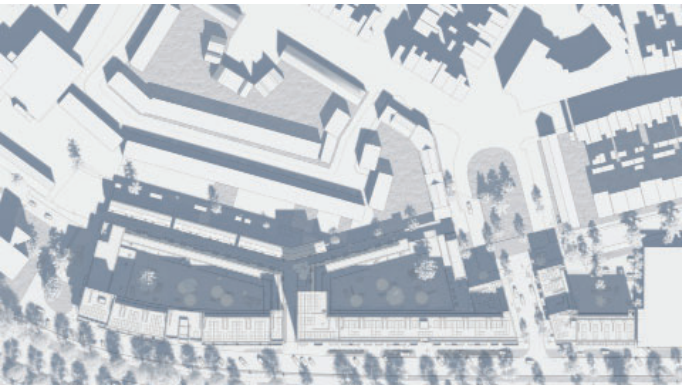
21 MAART - 9:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



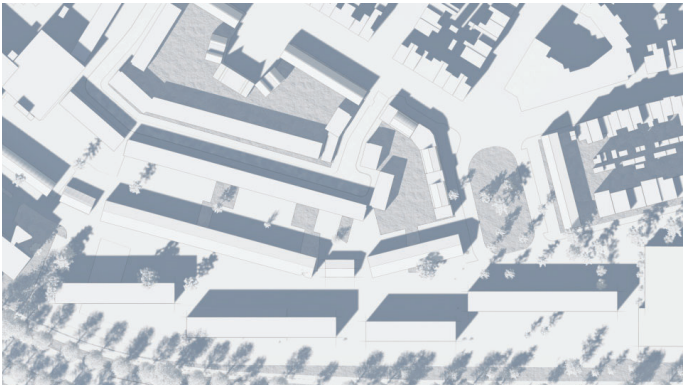
21 MAART - 12:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



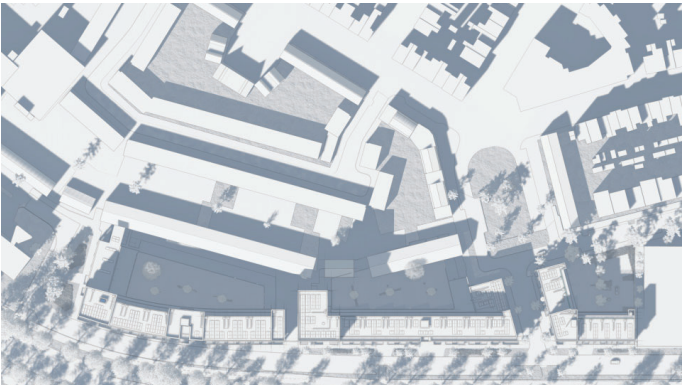
21 MAART - 12:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



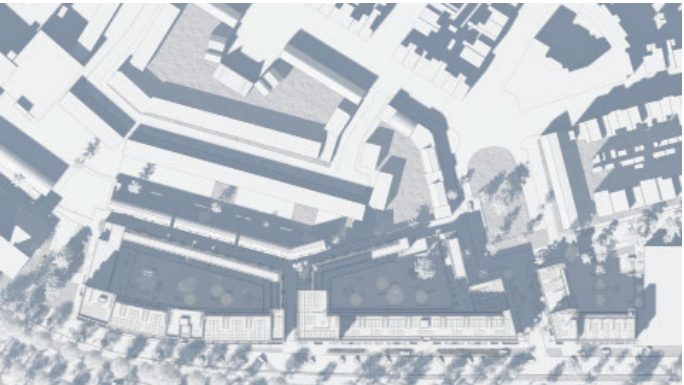
21 MAART - 12:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



21 MAART - 15:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



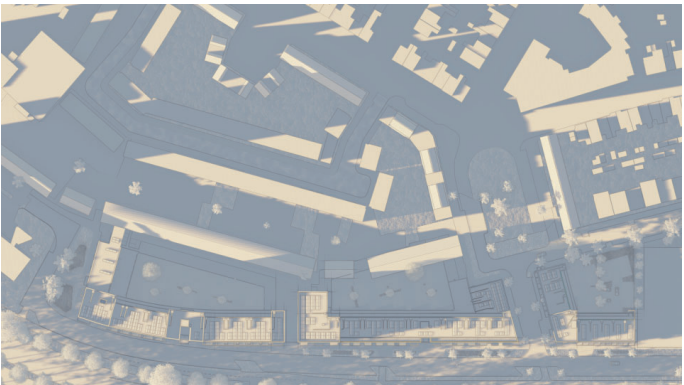
21 MAART - 15:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



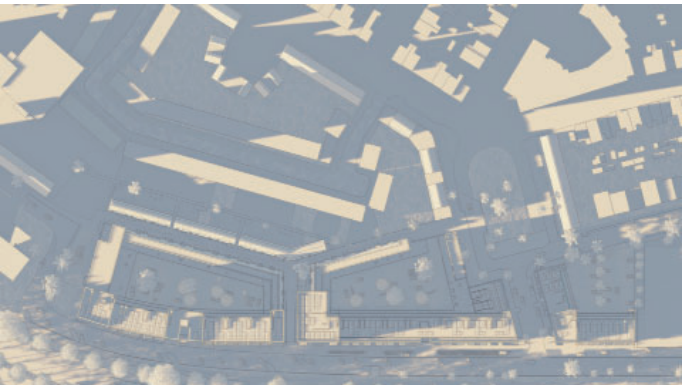
21 MAART - 15:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



21 MAART - 18:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

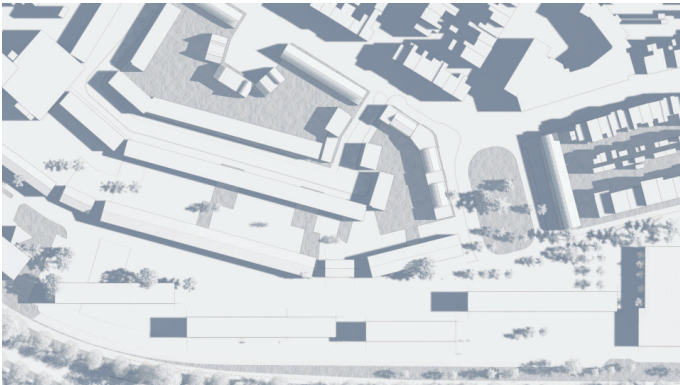


21 MAART - 18:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

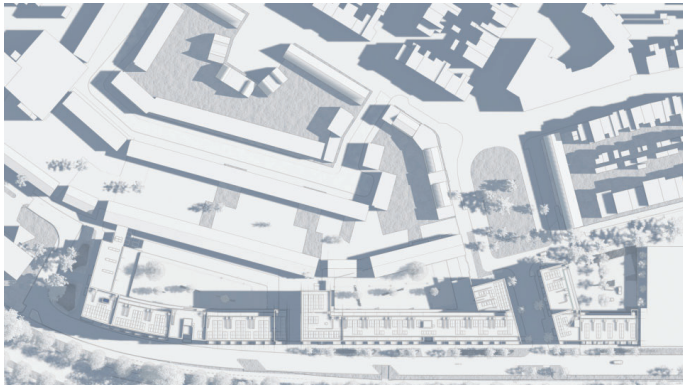


21 MAART - 18:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

BEZONNINGSSTUDIE - 21 JUNI



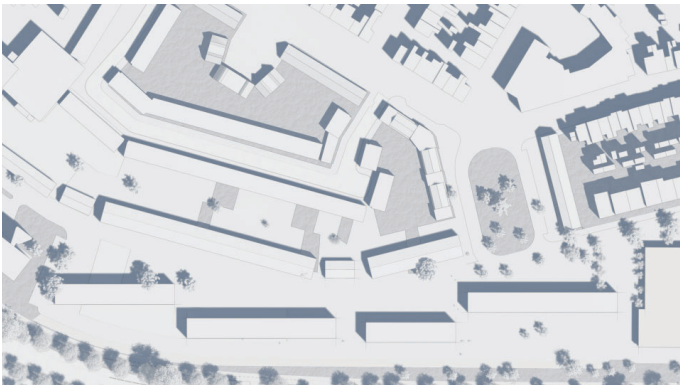
21 JUNI - 9:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



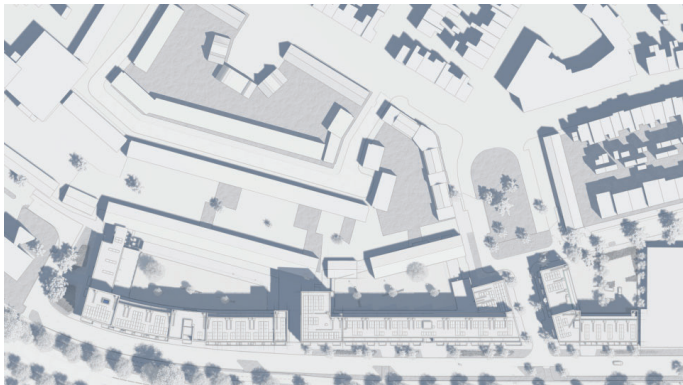
21 JUNI - 9:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



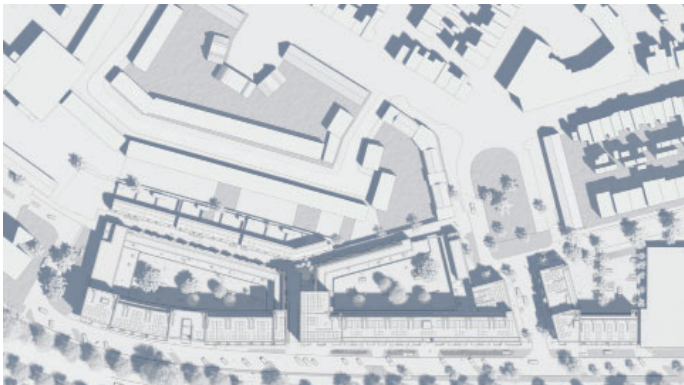
21 JUNI - 9:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



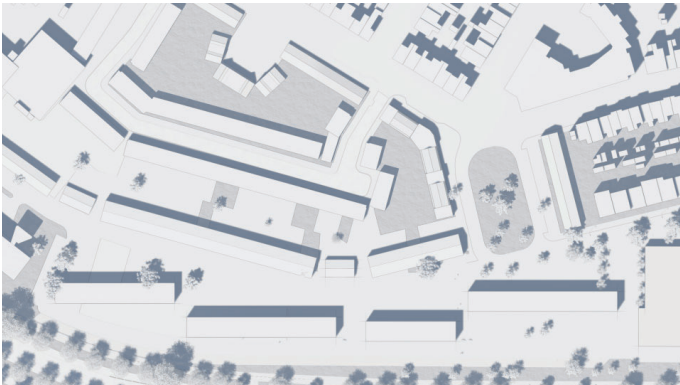
21 JUNI - 12:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



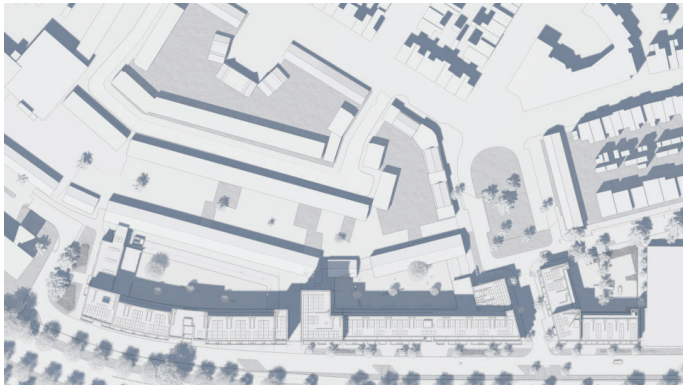
21 JUNI - 12:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



21 JUNI - 12:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



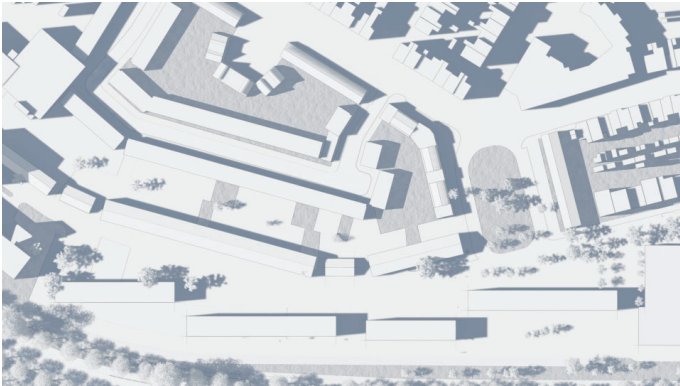
21 JUNI - 15:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



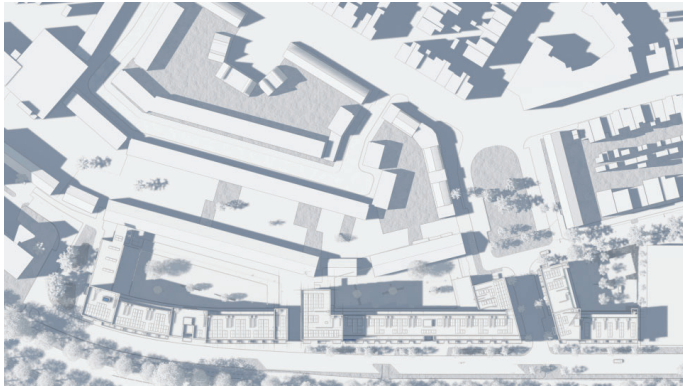
21 JUNI - 15:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



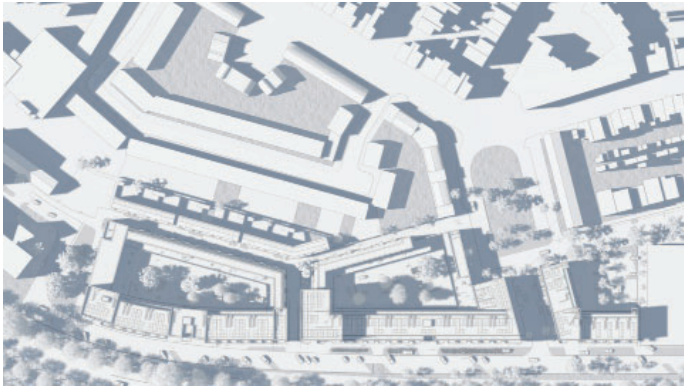
21 JUNI - 15:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



21 JUNI - 18:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

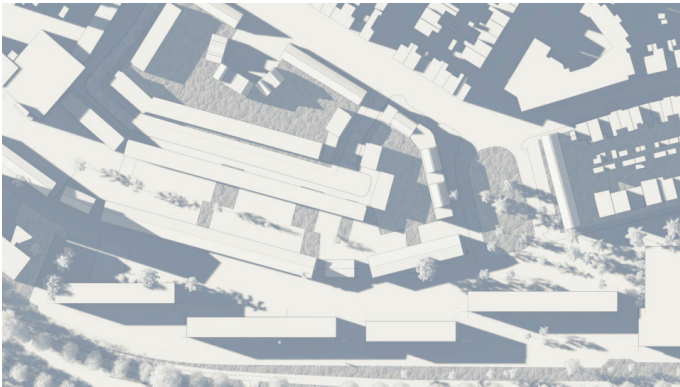


21 JUNI - 18:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

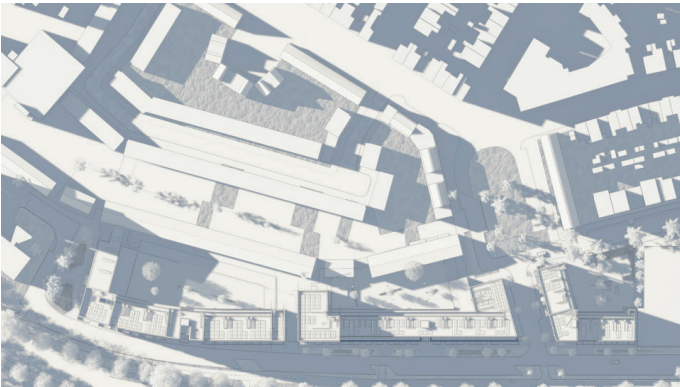


21 JUNI - 18:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

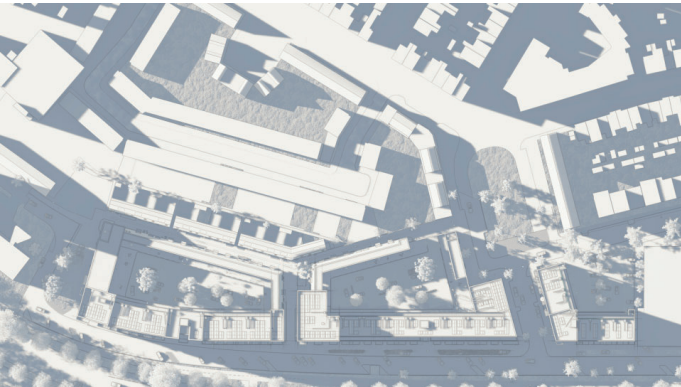
BEZONNINGSSTUDIE - 21 JUNI



21 JUNI - 20:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

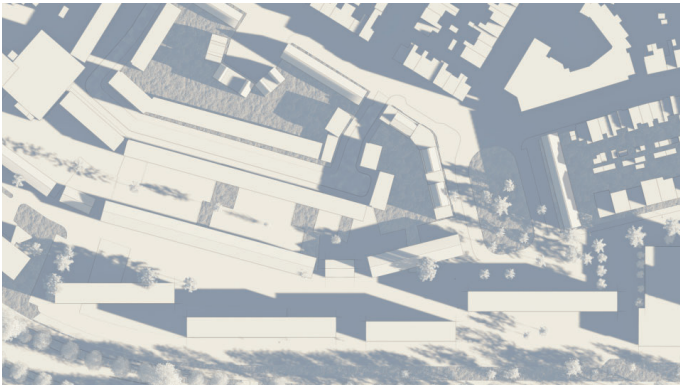


21 JUNI - 20:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

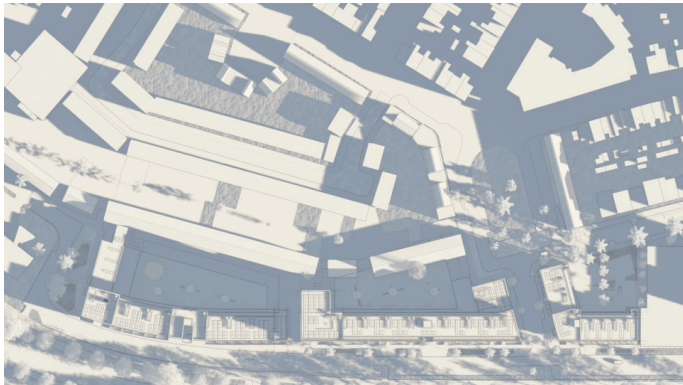


21 JUNI - 20:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

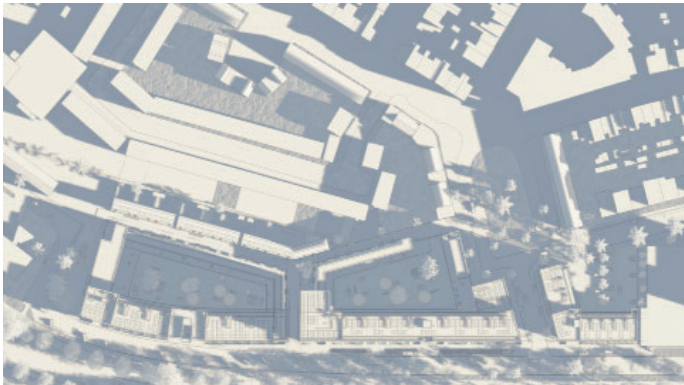
BEZONNINGSSTUDIE - 23 SEPTEMBER



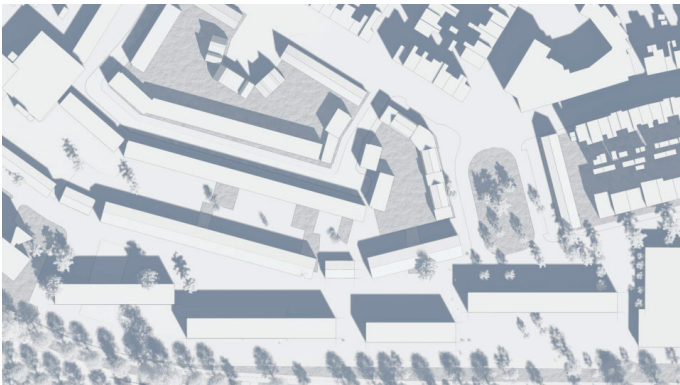
23 SEPTEMBER - 9:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



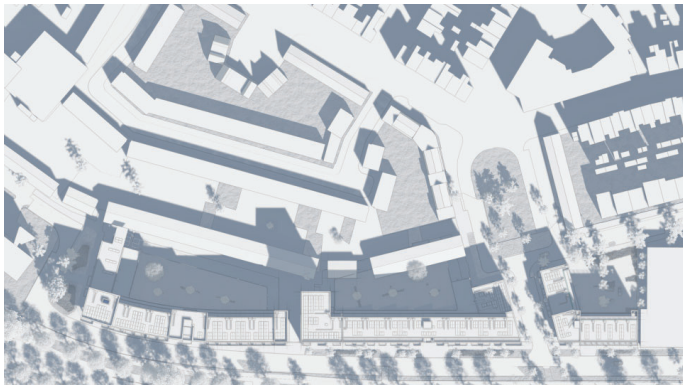
23 SEPTEMBER - 9:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



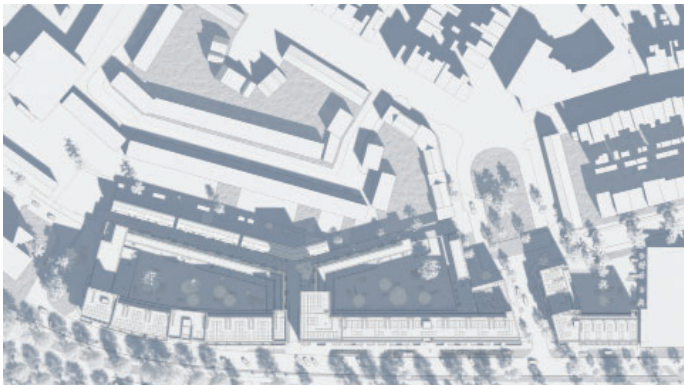
23 SEPTEMBER - 9:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



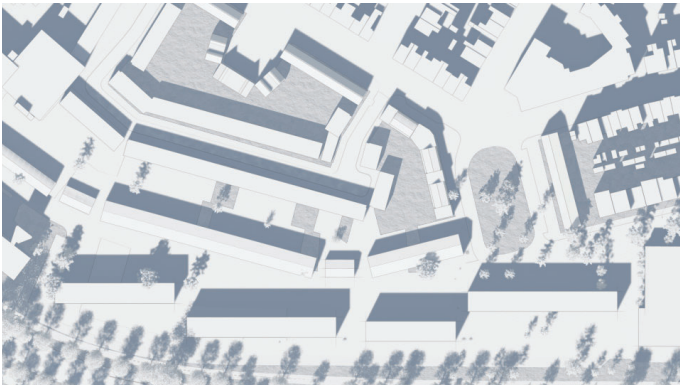
23 SEPTEMBER - 12:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



23 SEPTEMBER - 12:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



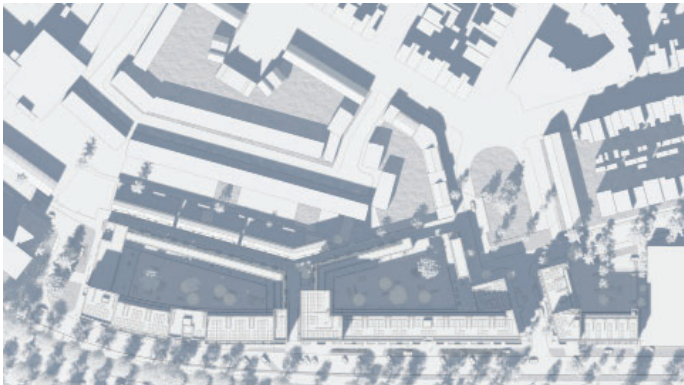
23 SEPTEMBER - 12:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



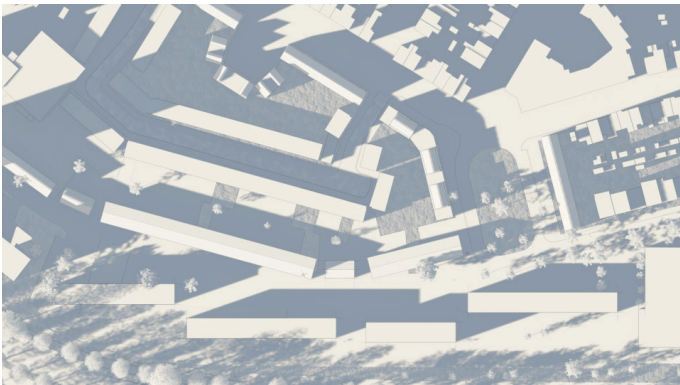
23 SEPTEMBER - 15:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



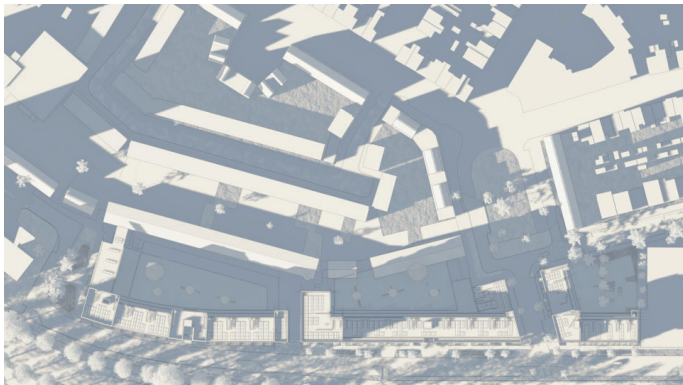
23 SEPTEMBER - 15:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



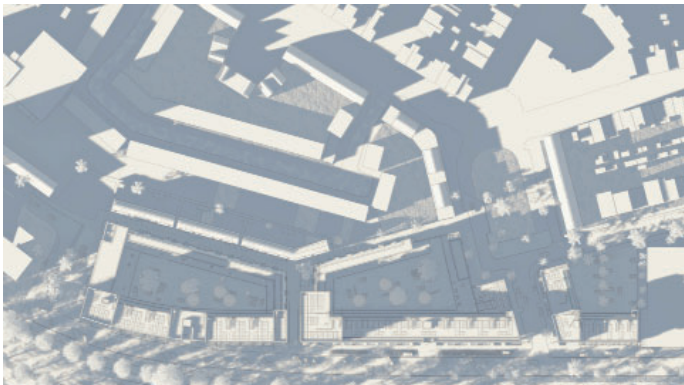
23 SEPTEMBER - 15:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



23 SEPTEMBER - 18:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



23 SEPTEMBER - 18:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

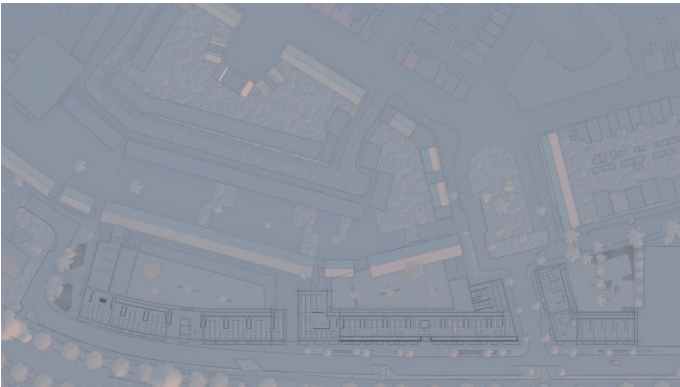


23 SEPTEMBER - 18:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

BEZONNINGSSTUDIE - 22 DECEMBER



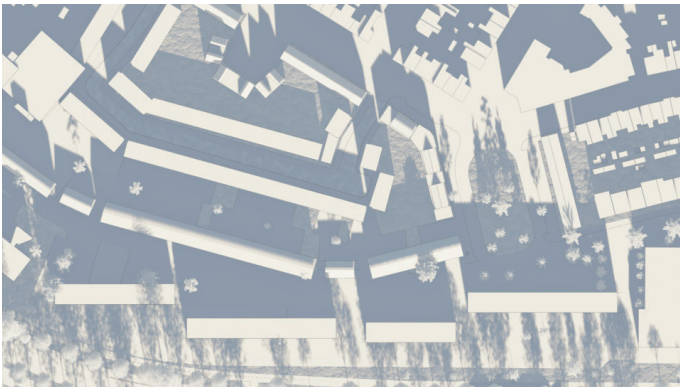
22 DECEMBER - 9:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



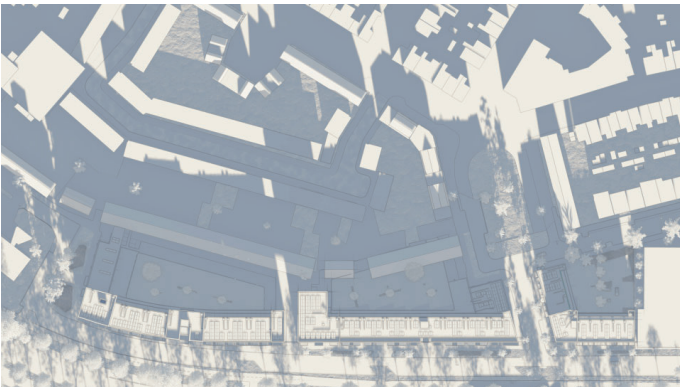
22 DECEMBER - 9:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



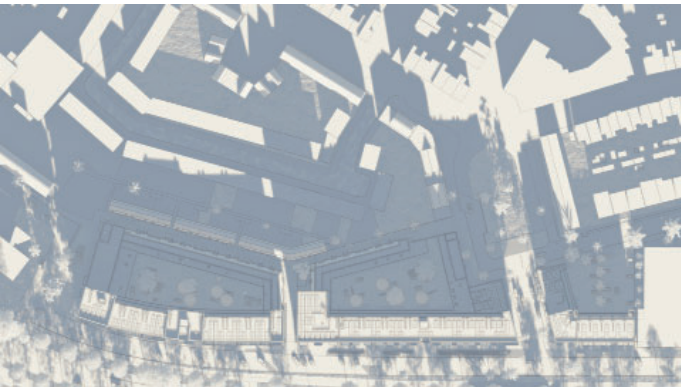
22 DECEMBER - 9:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



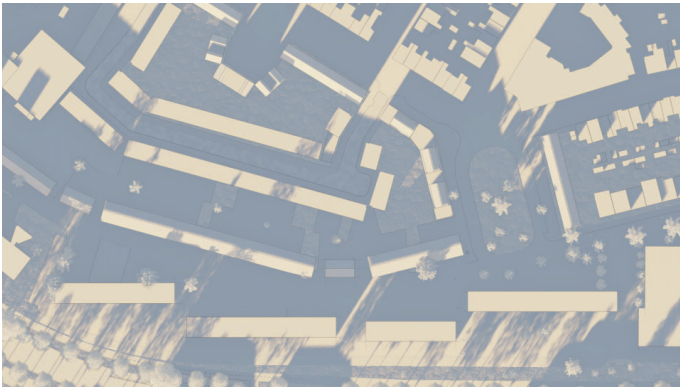
22 DECEMBER - 12:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



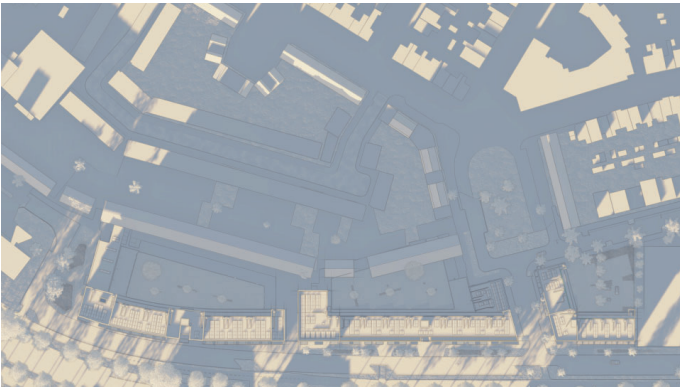
22 DECEMBER - 12:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



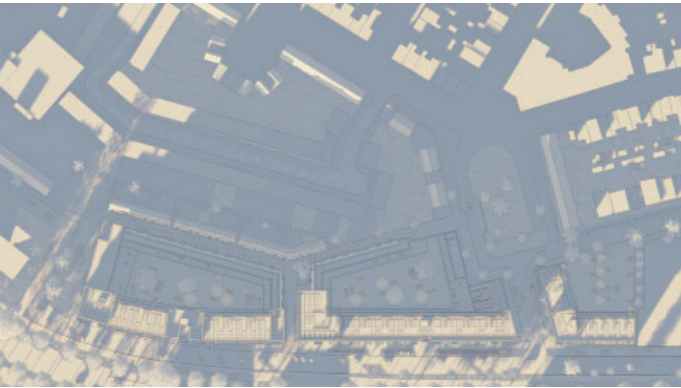
22 DECEMBER - 12:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



22 DECEMBER - 15:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



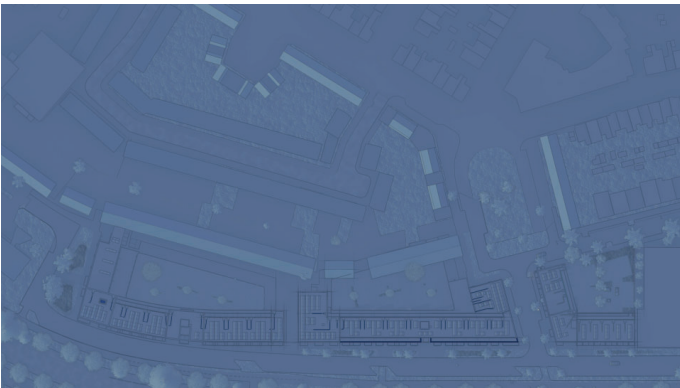
22 DECEMBER - 15:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



22 DECEMBER - 15:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



22 DECEMBER - 18:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

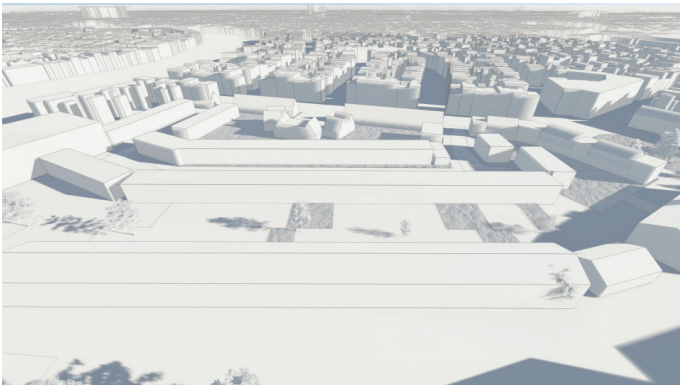


22 DECEMBER - 18:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

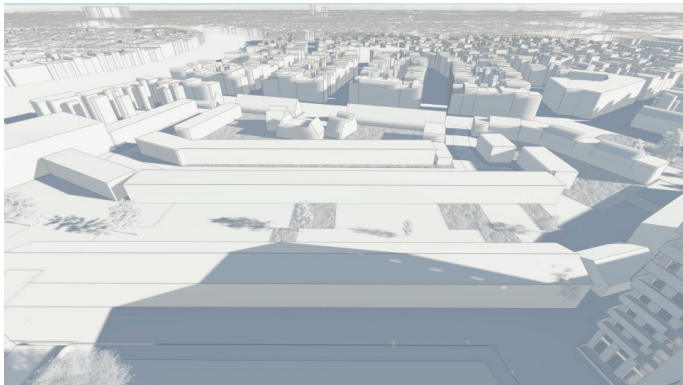


22 DECEMBER - 18:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

BEZONNINGSSTUDIE - 21 MAART



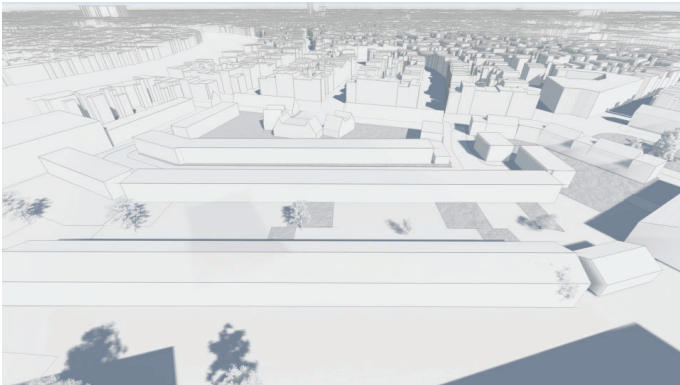
21 MAART - 9:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



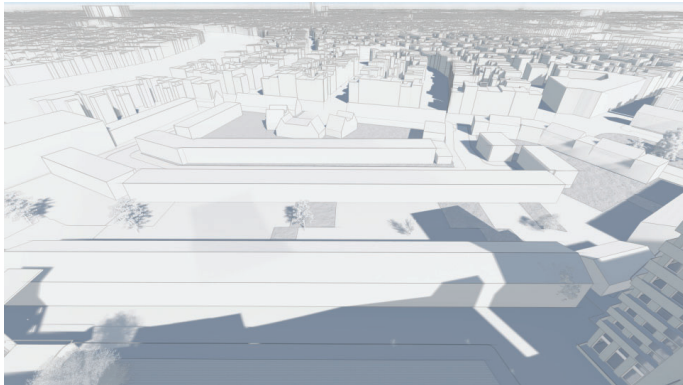
21 MAART - 9:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



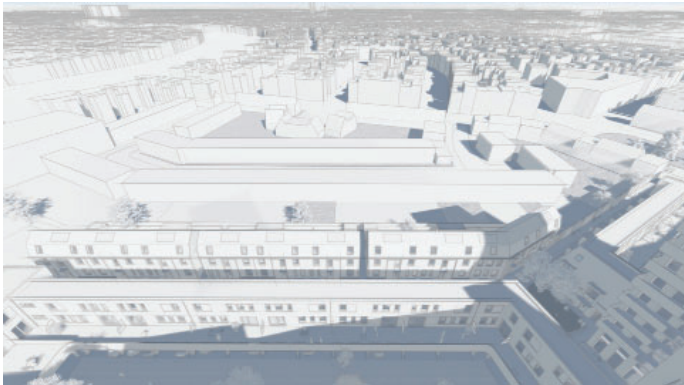
21 MAART - 9:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



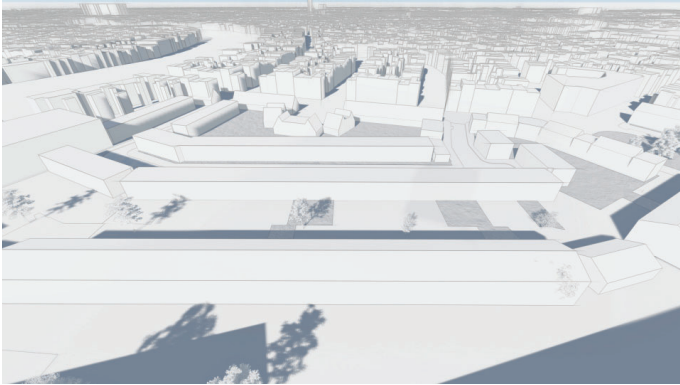
21 MAART - 12:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



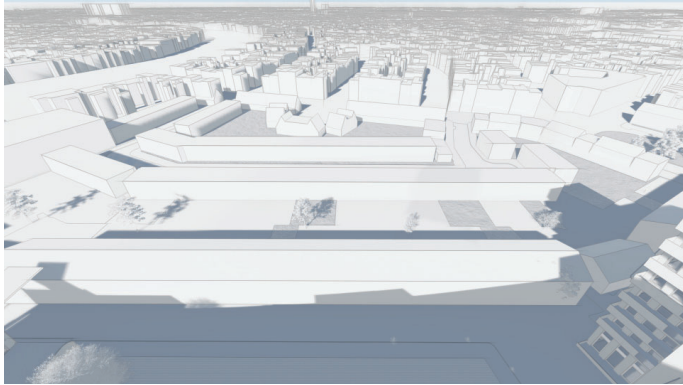
21 MAART - 12:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



21 MAART - 12:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



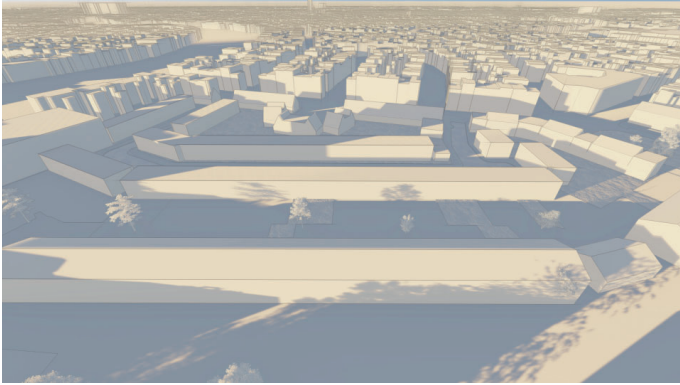
21 MAART - 15:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



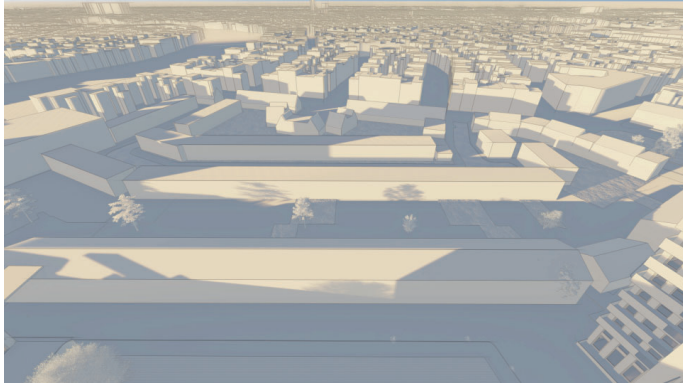
21 MAART - 15:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



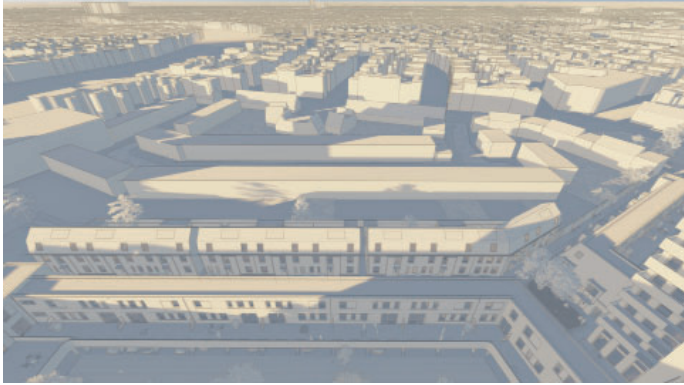
21 MAART - 15:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



21 MAART - 18:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

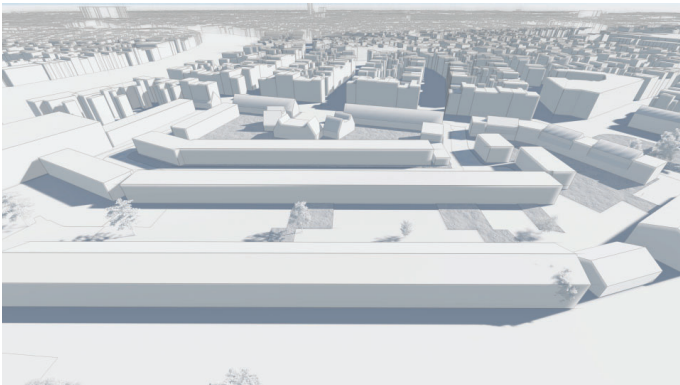


21 MAART - 18:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

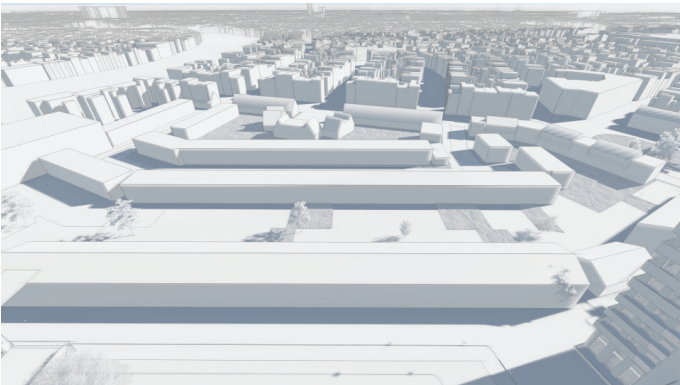


21 MAART - 18:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

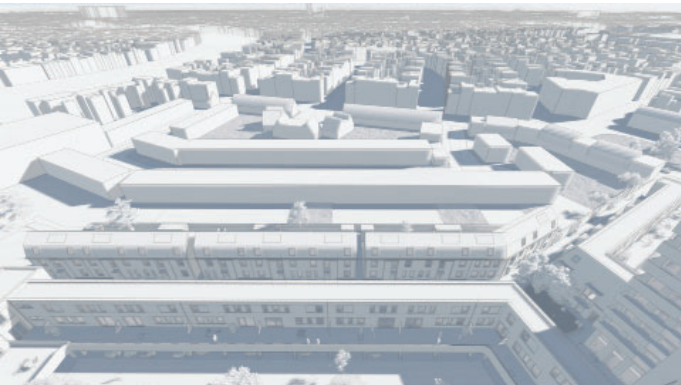
BEZONNINGSSTUDIE - 21 JUNI



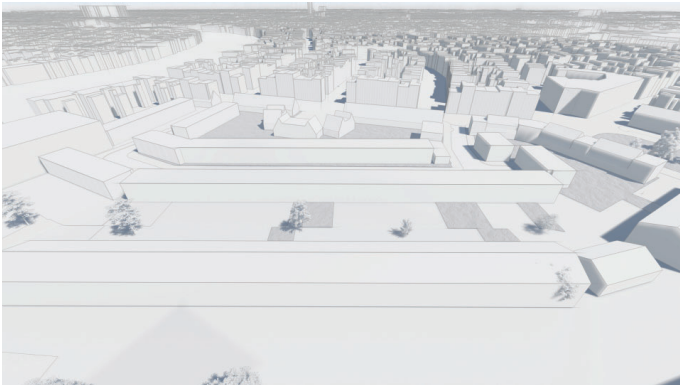
21 JUNI - 9:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



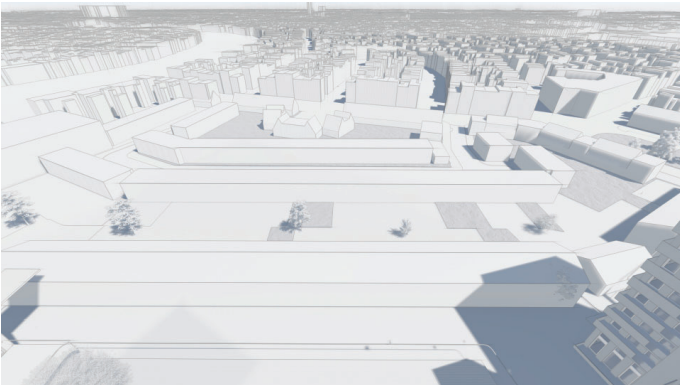
21 JUNI - 9:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



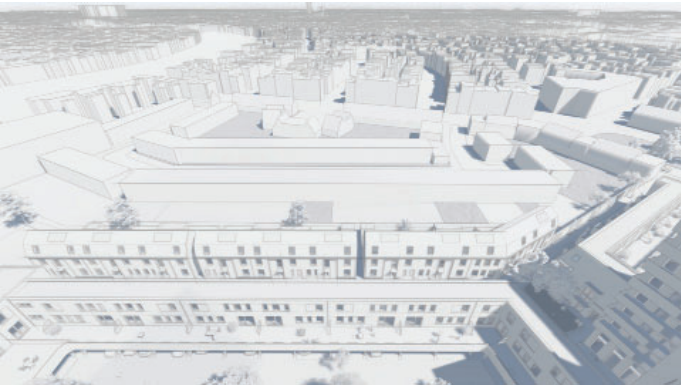
21 JUNI - 9:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



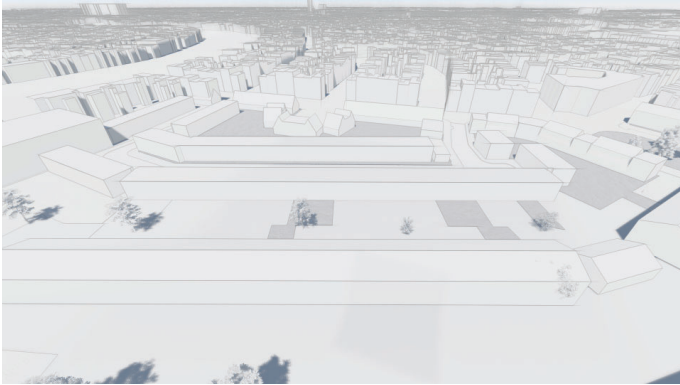
21 JUNI - 12:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



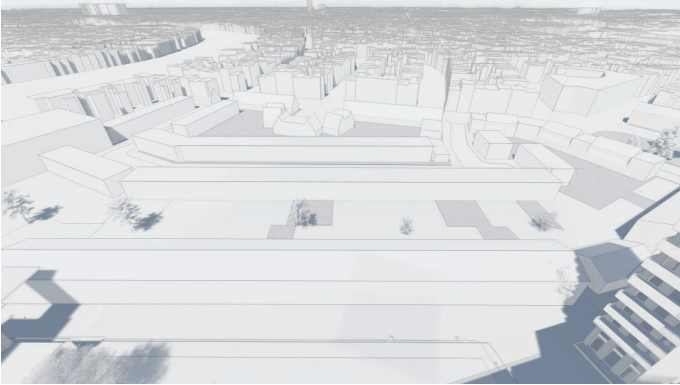
21 JUNI - 12:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



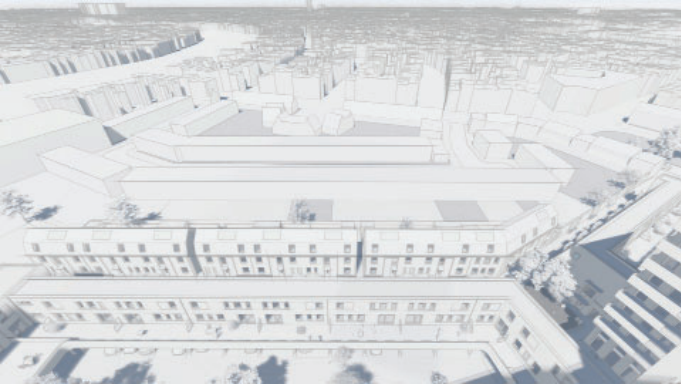
21 JUNI - 12:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



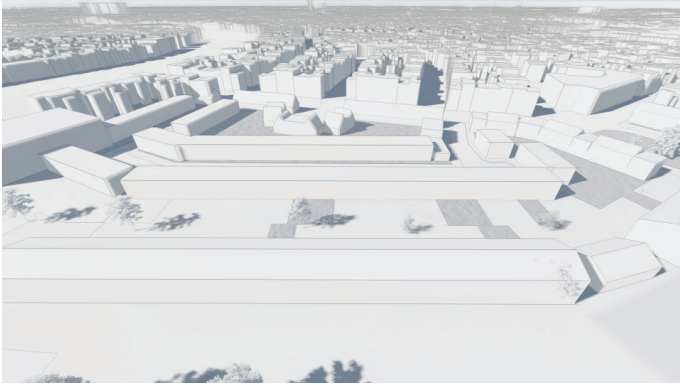
21 JUNI - 15:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



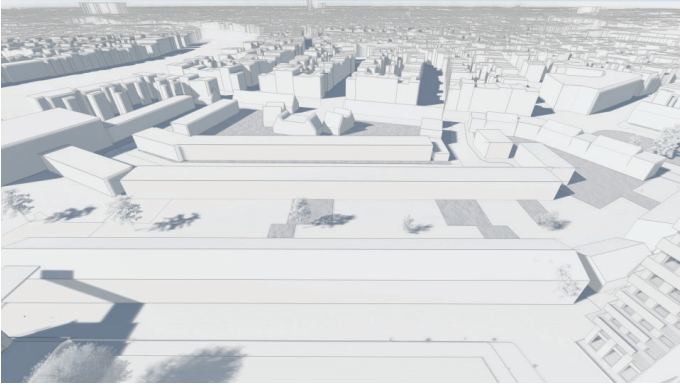
21 JUNI - 15:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



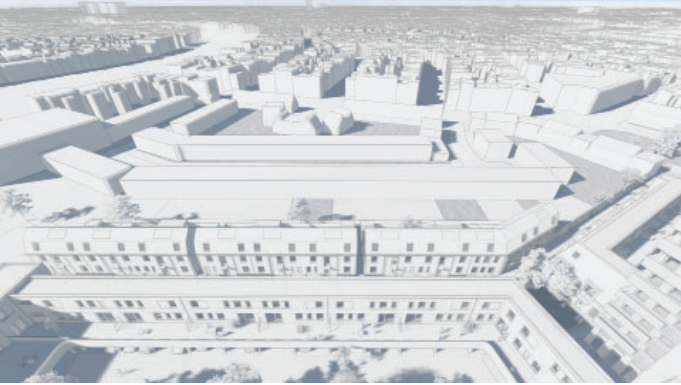
21 JUNI - 15:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



21 JUNI - 18:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

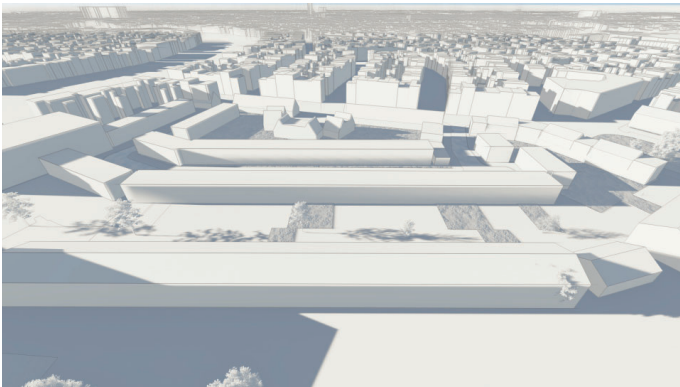


21 JUNI - 18:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

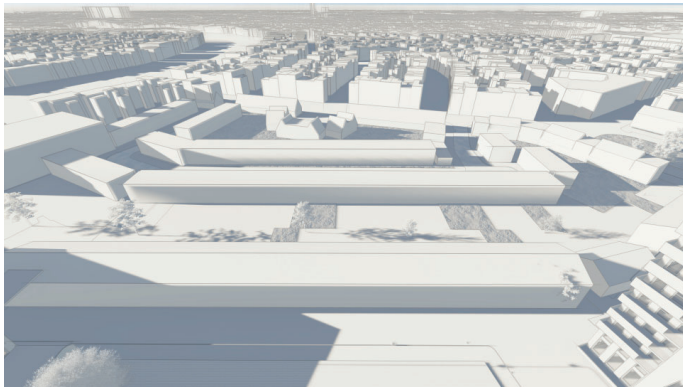


21 JUNI - 18:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

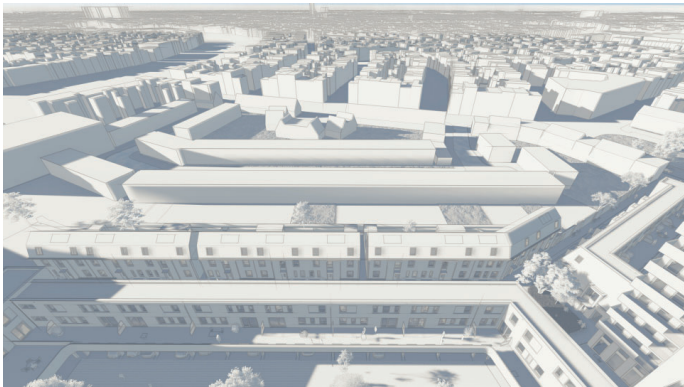
BEZONNINGSSTUDIE - 21 JUNI



21 JUNI - 20:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

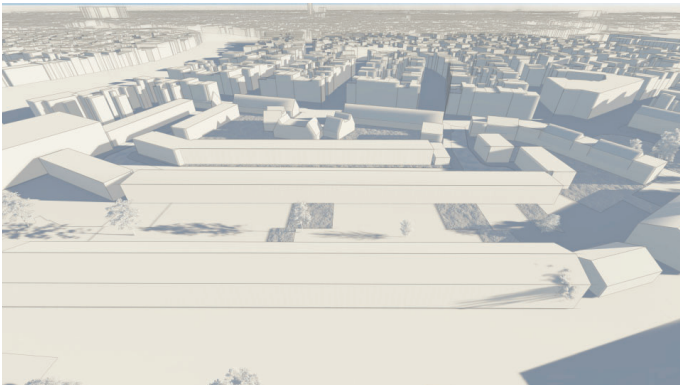


21 JUNI - 20:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

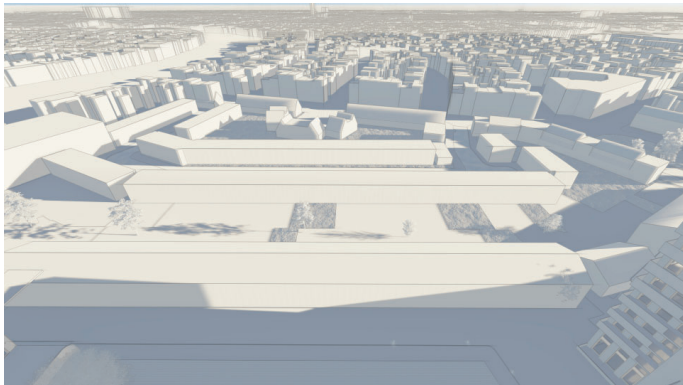


21 JUNI - 20:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

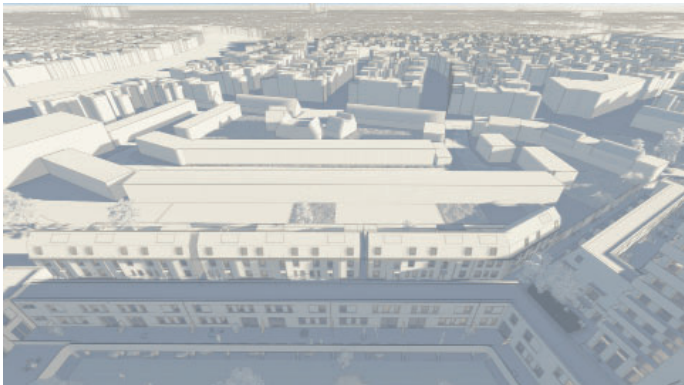
BEZONNINGSSTUDIE - 23 SEPTEMBER



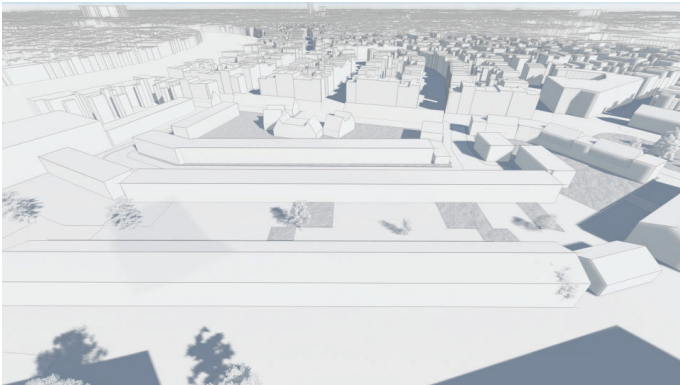
23 SEPTEMBER - 9:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



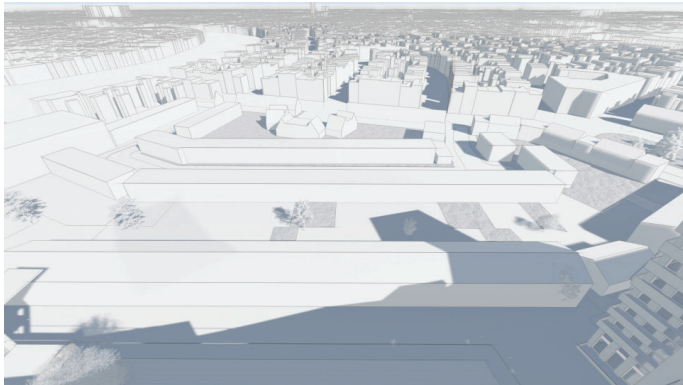
23 SEPTEMBER - 9:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



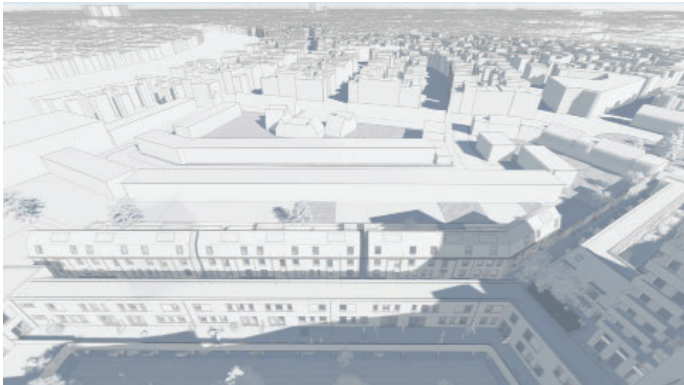
23 SEPTEMBER - 9:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



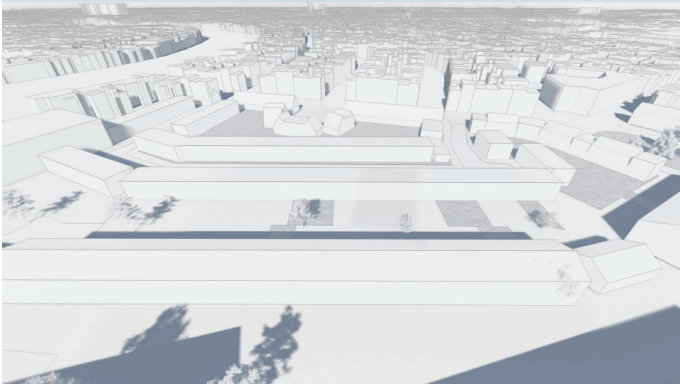
23 SEPTEMBER - 12:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



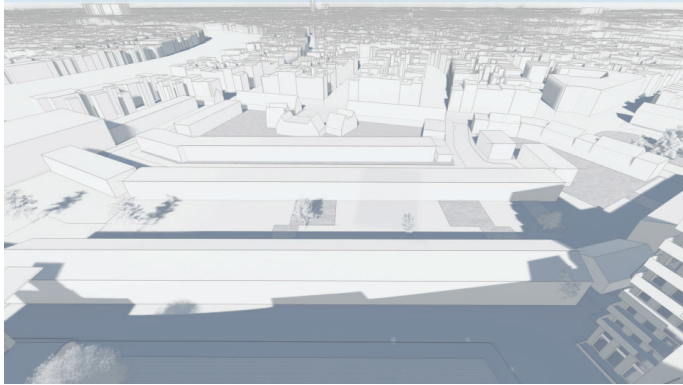
23 SEPTEMBER - 12:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



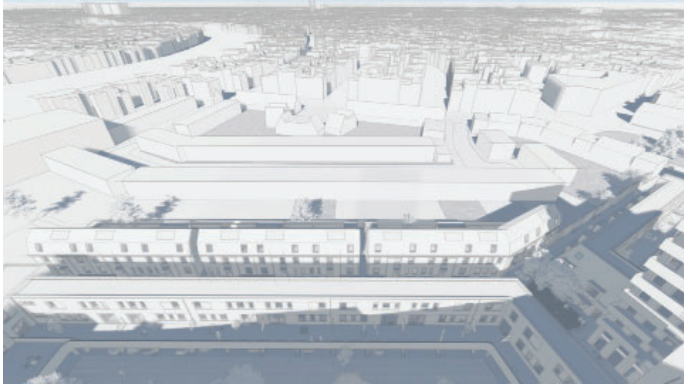
23 SEPTEMBER - 12:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



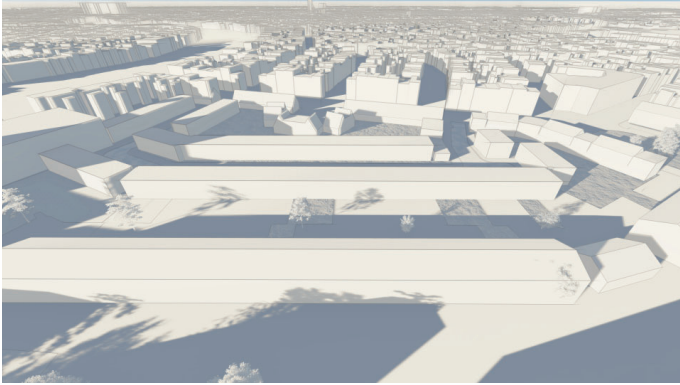
23 SEPTEMBER - 15:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



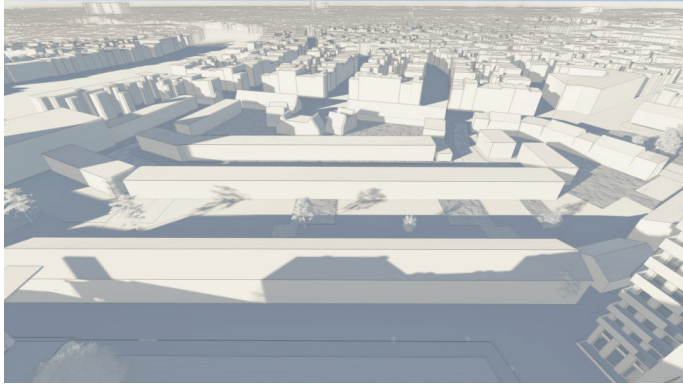
23 SEPTEMBER - 15:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



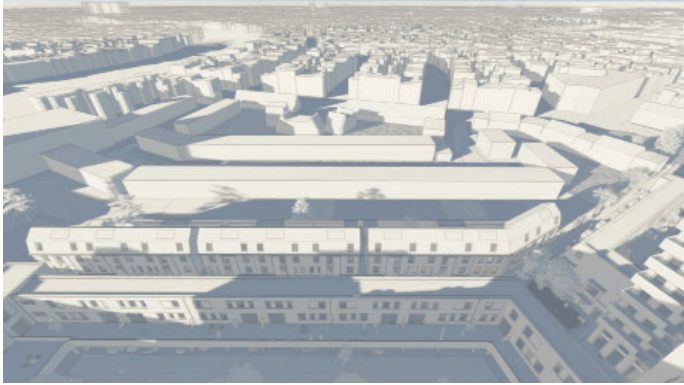
23 SEPTEMBER - 15:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



23 SEPTEMBER - 18:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

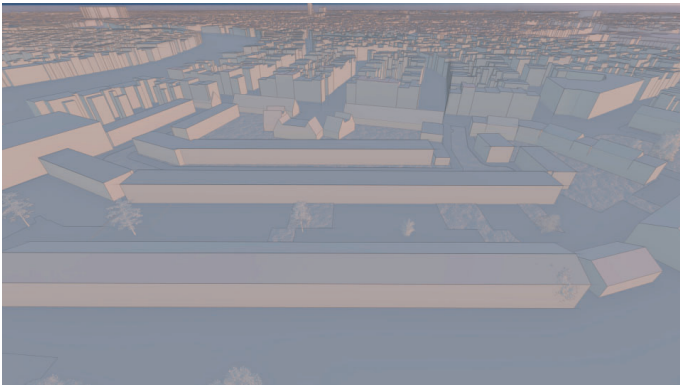


23 SEPTEMBER - 18:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

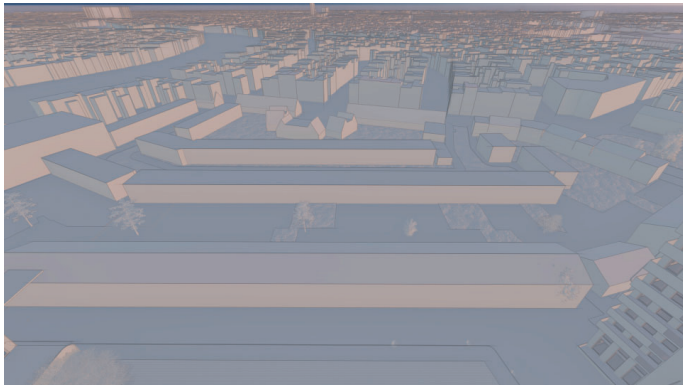


23 SEPTEMBER - 18:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

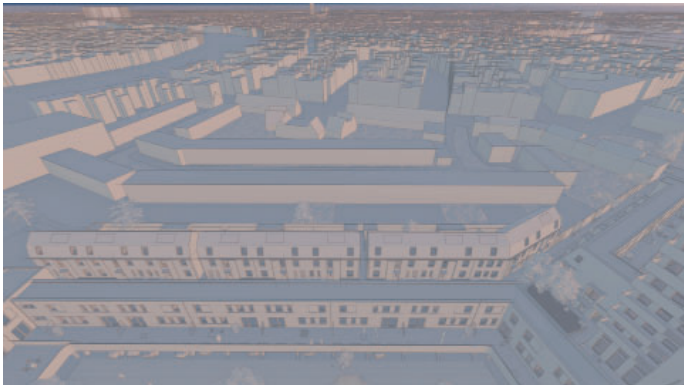
BEZONNINGSSTUDIE - 22 DECEMBER



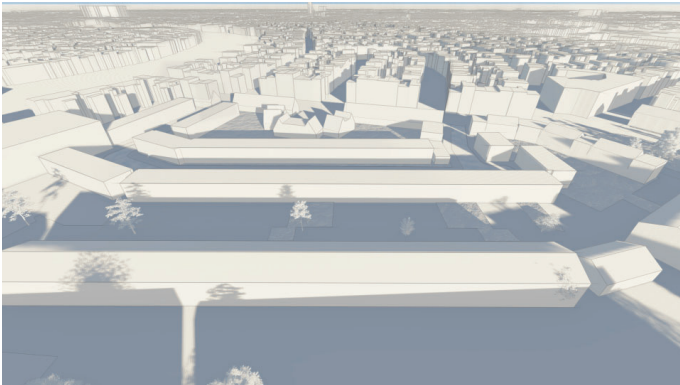
22 DECEMBER - 9:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



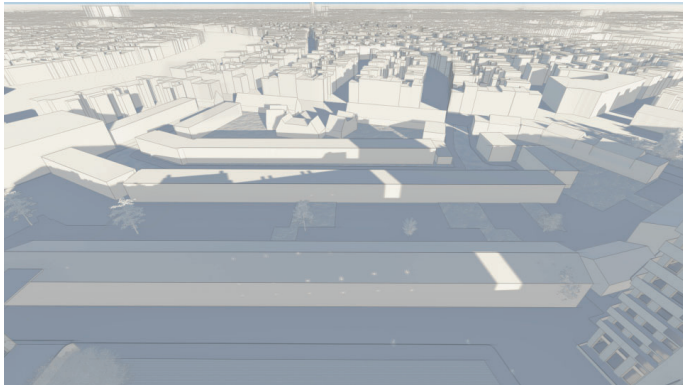
22 DECEMBER - 9:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



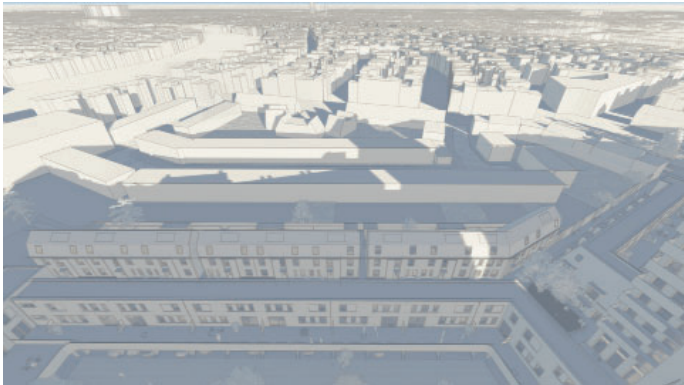
22 DECEMBER - 9:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



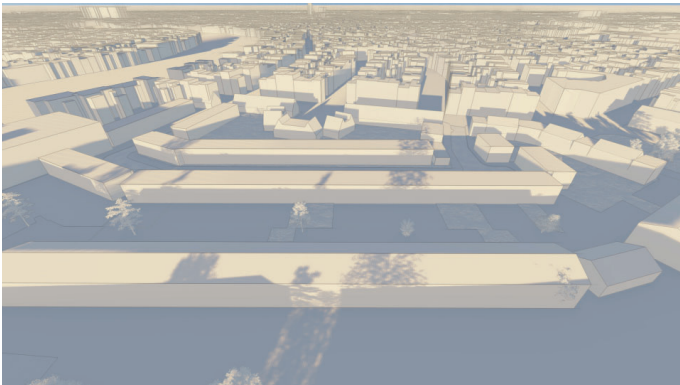
22 DECEMBER - 12:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



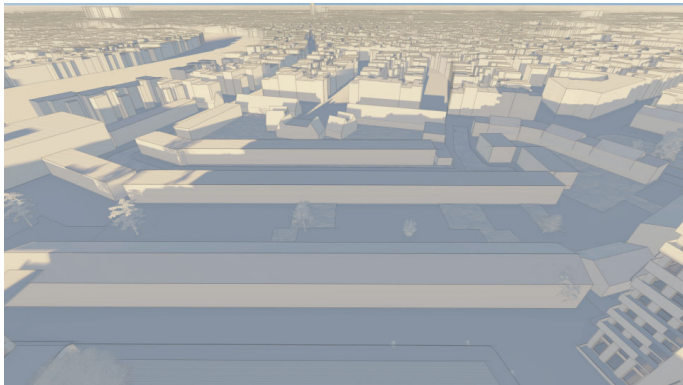
22 DECEMBER - 12:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



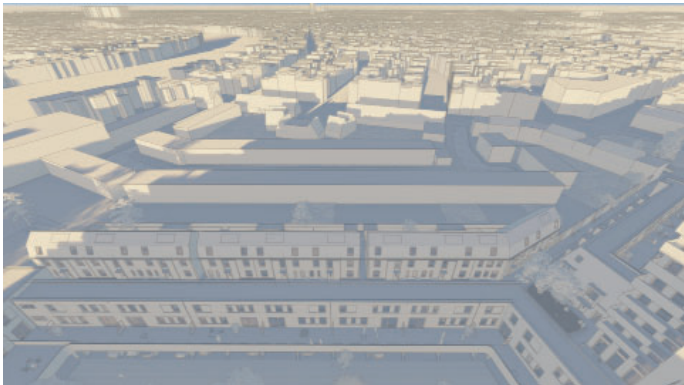
22 DECEMBER - 12:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



22 DECEMBER - 15:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



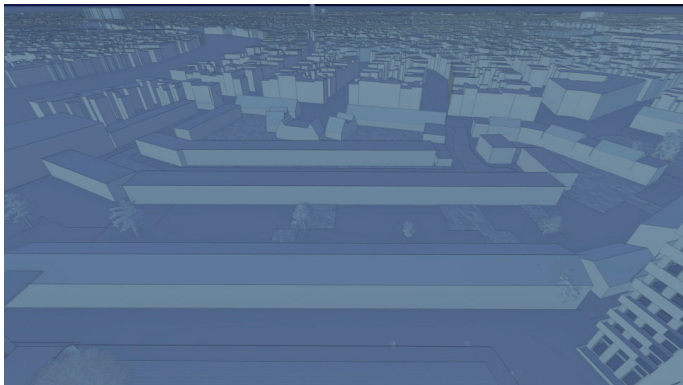
22 DECEMBER - 15:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



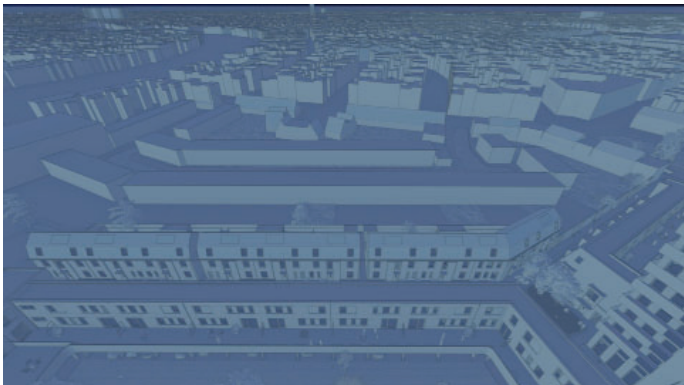
22 DECEMBER - 15:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



22 DECEMBER - 18:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

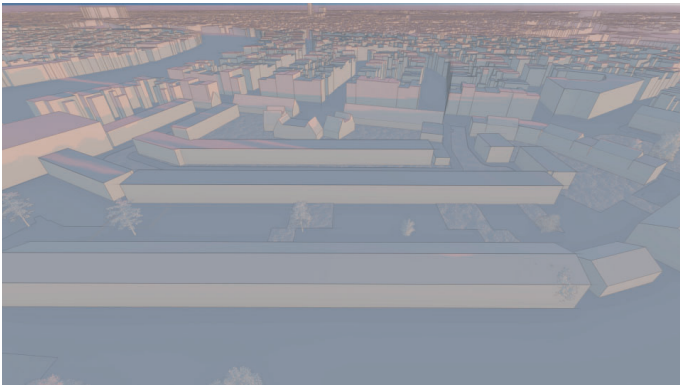


22 DECEMBER - 18:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

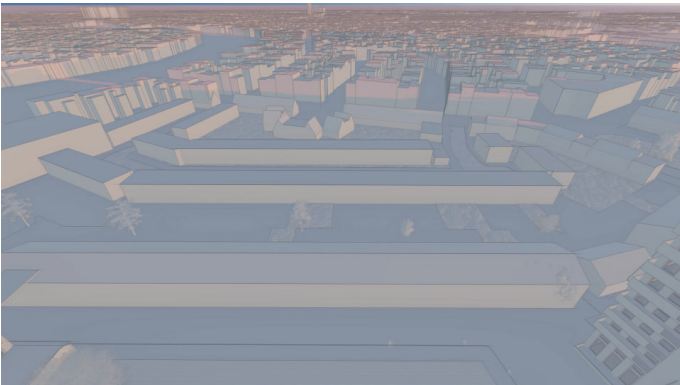


22 DECEMBER - 18:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

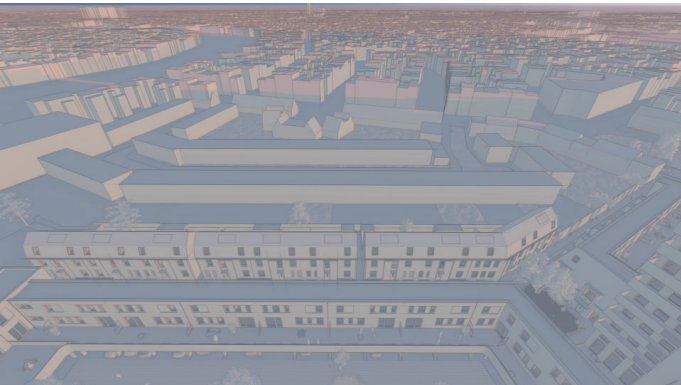
BEZONNINGSSTUDIE - 21 januari



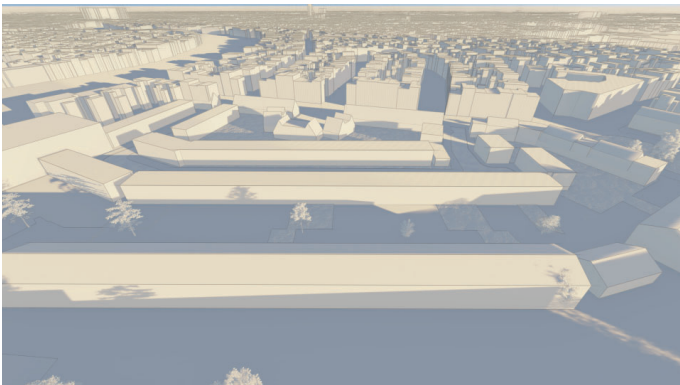
21 JANUARI - 9:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



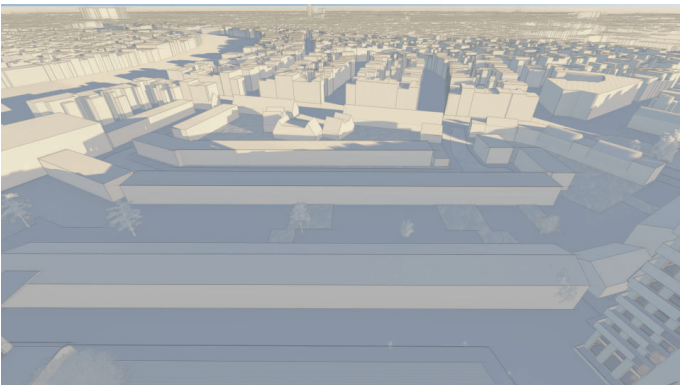
21 JANUARI - 9:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



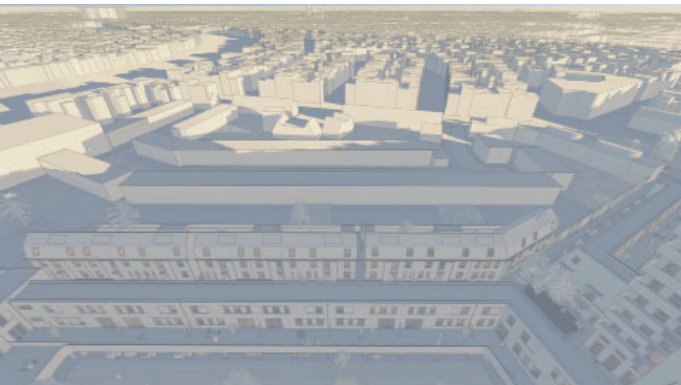
21 JANUARI - 9:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



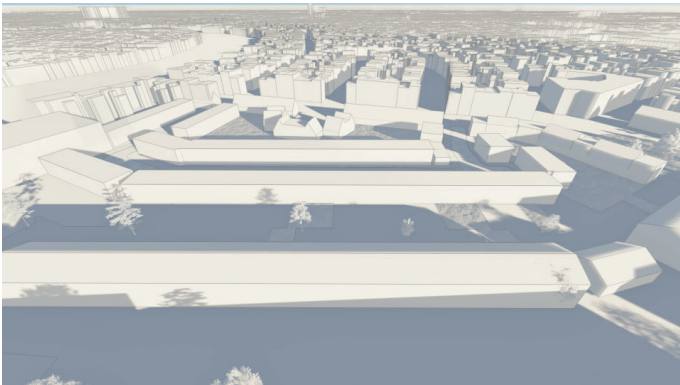
21 JANUARI - 10:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



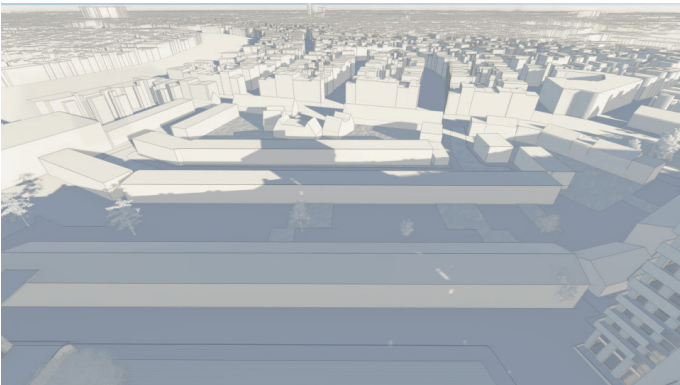
21 JANUARI - 10:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



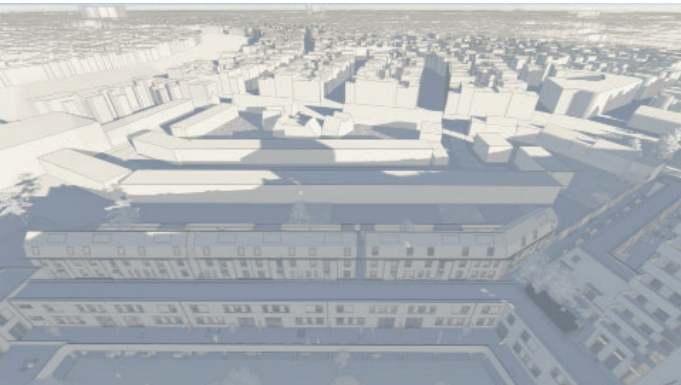
21 JANUARI - 10:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



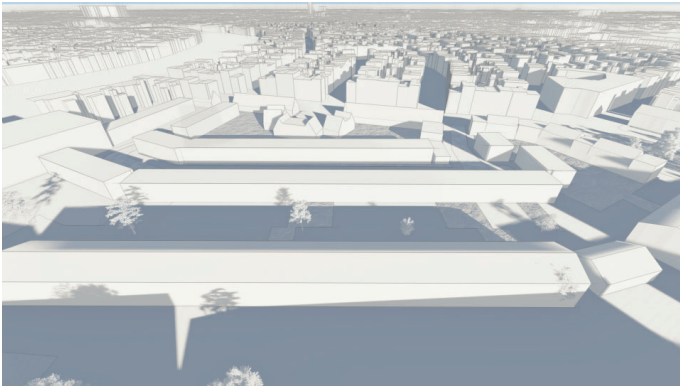
21 JANUARI - 11:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



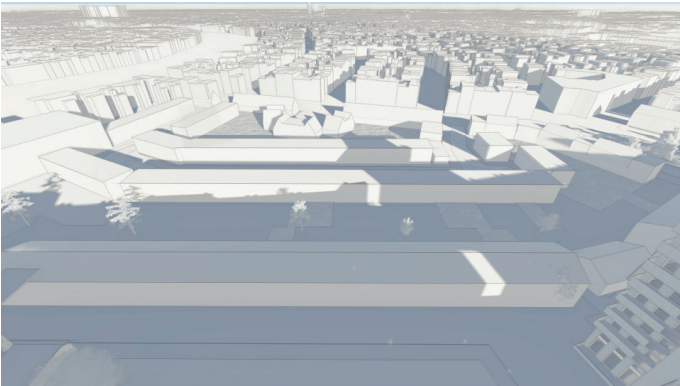
21 JANUARI - 11:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



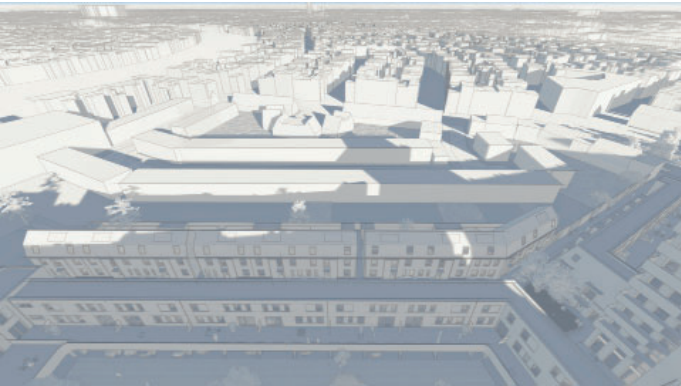
21 JANUARI - 11:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



21 JANUARI - 12:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

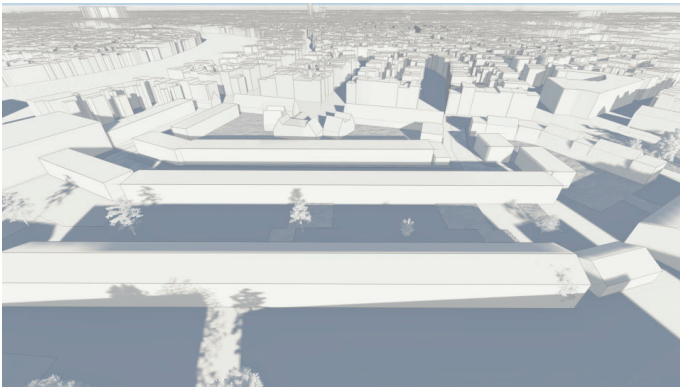


21 JANUARI - 12:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

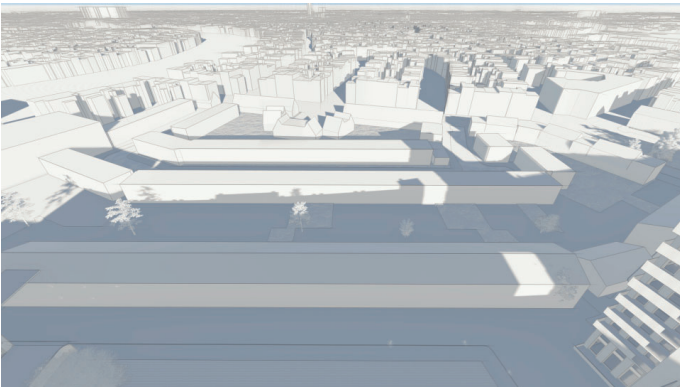


21 JANUARI - 12:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

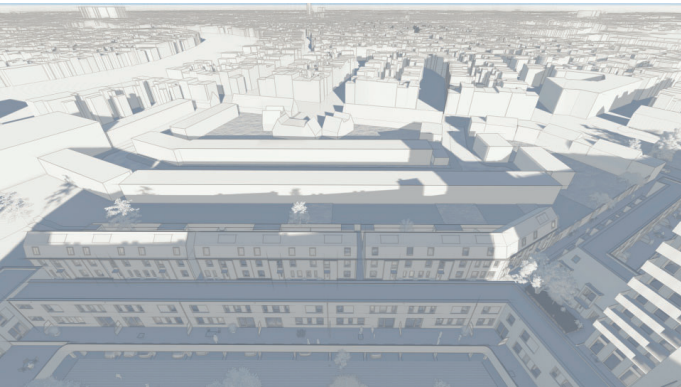
BEZONNINGSSTUDIE - 21 januari



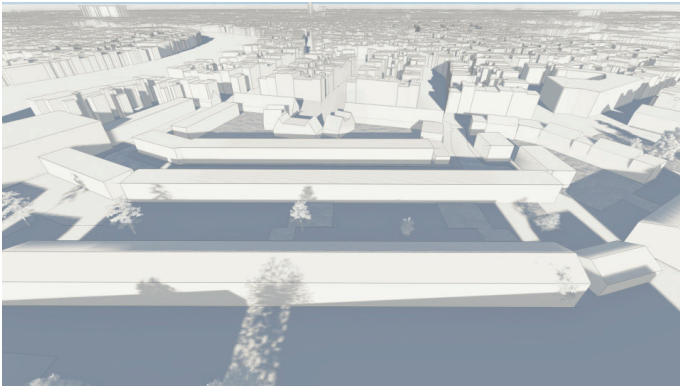
21 JANUARI - 13:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



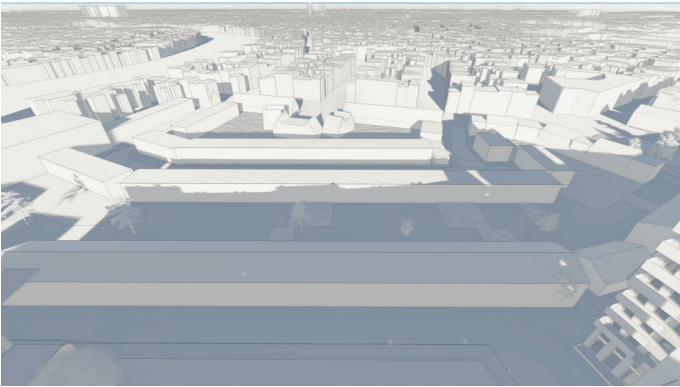
21 JANUARI - 13:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



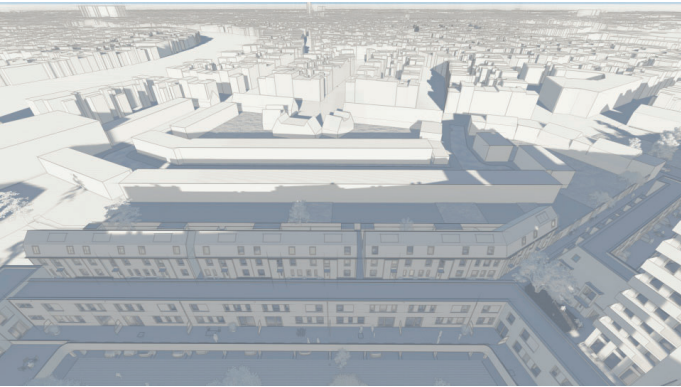
21 JANUARI - 13:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



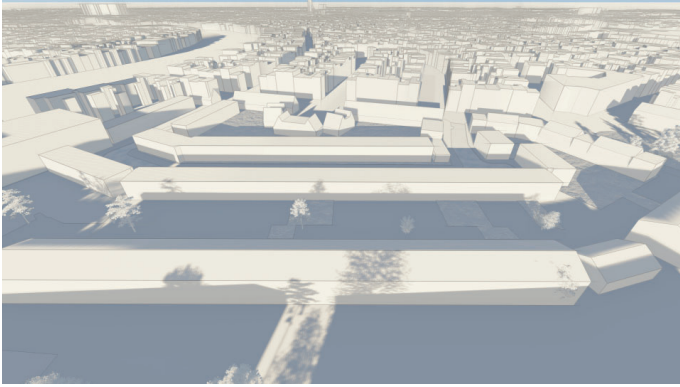
21 JANUARI - 14:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



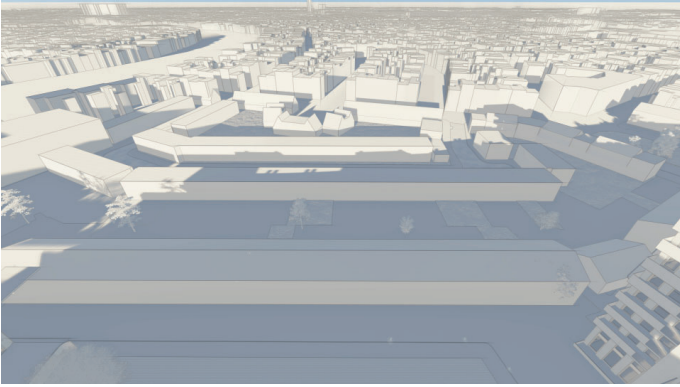
21 JANUARI - 14:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



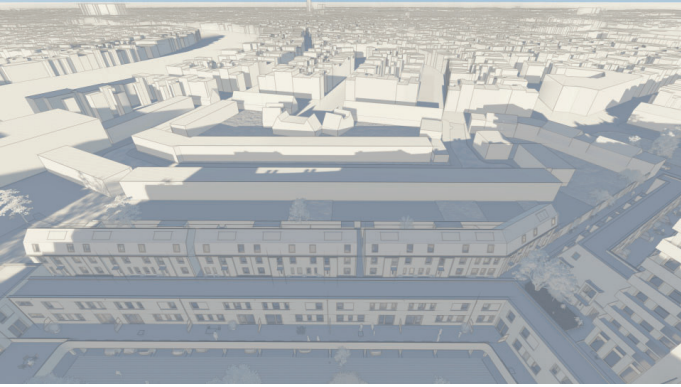
21 JANUARI - 14:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



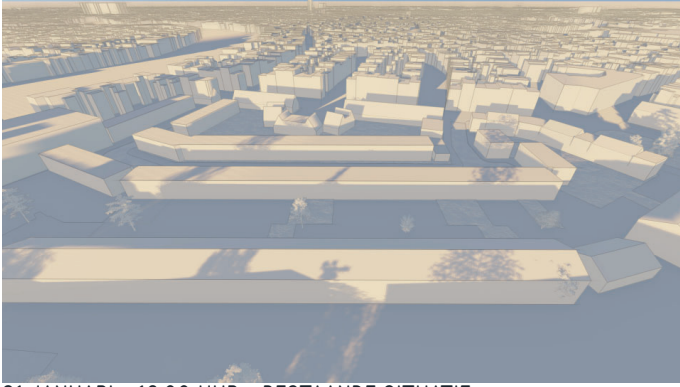
21 JANUARI - 15:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



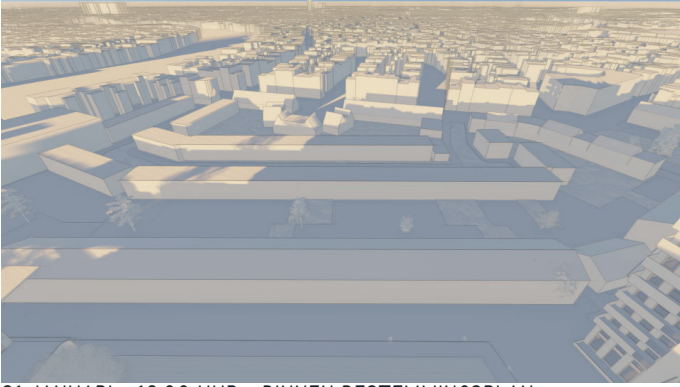
21 JANUARI - 15:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



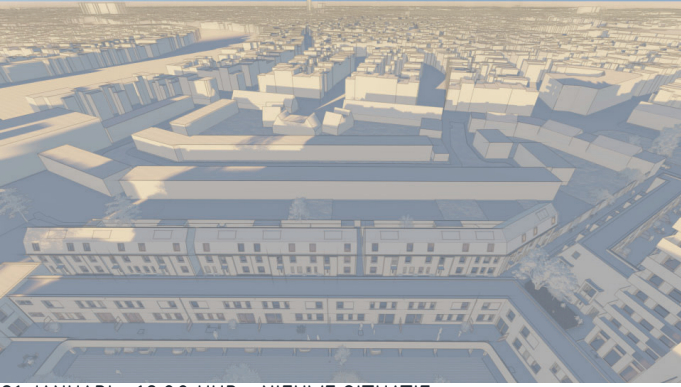
21 JANUARI - 15:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



21 JANUARI - 16:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

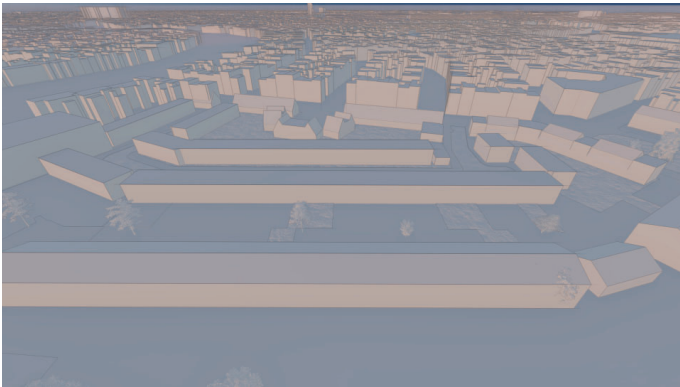


21 JANUARI - 16:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

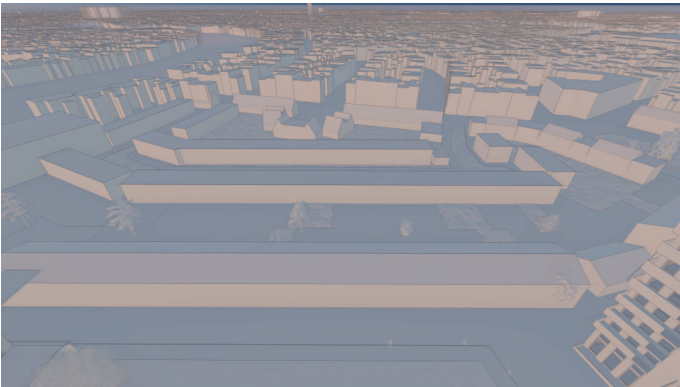


21 JANUARI - 16:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

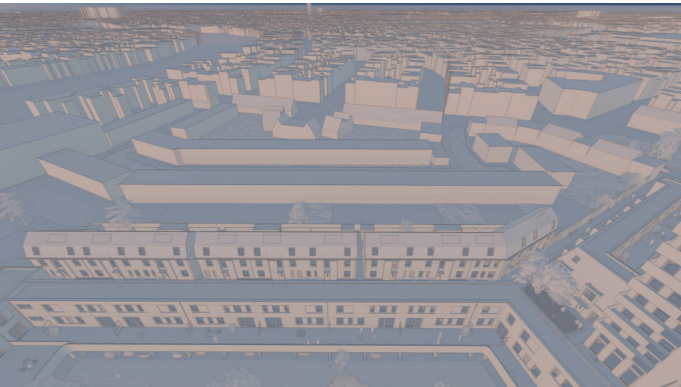
BEZONNINGSSTUDIE - 21 januari



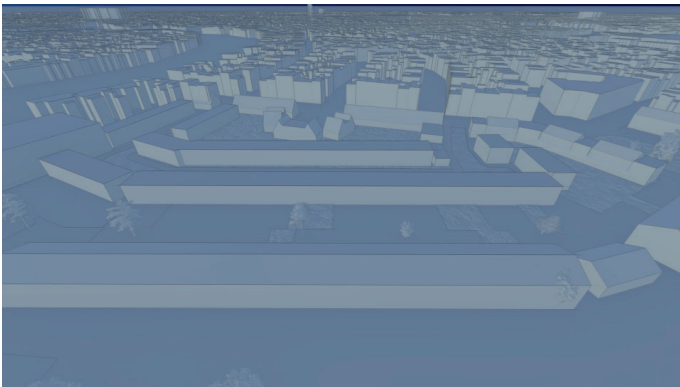
21 JANUARI - 17:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



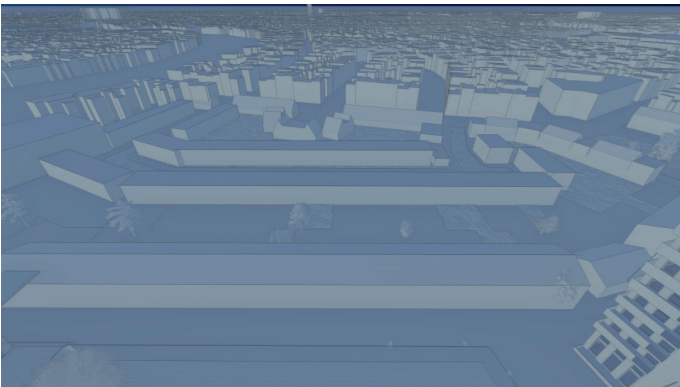
21 JANUARI - 17:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



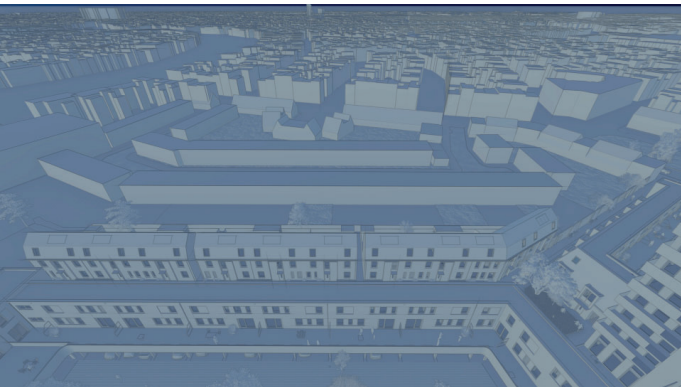
21 JANUARI - 17:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



21 JANUARI - 18:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

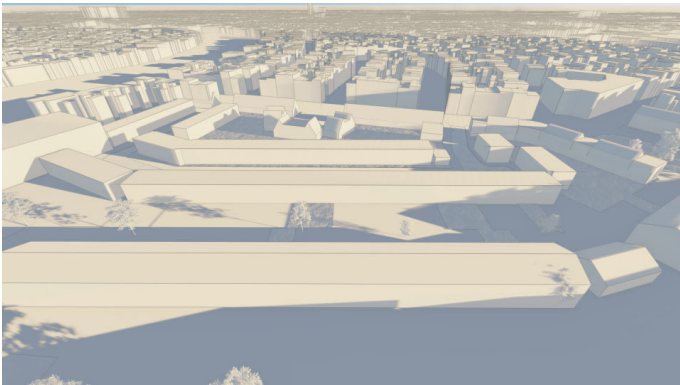


21 JANUARI - 18:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

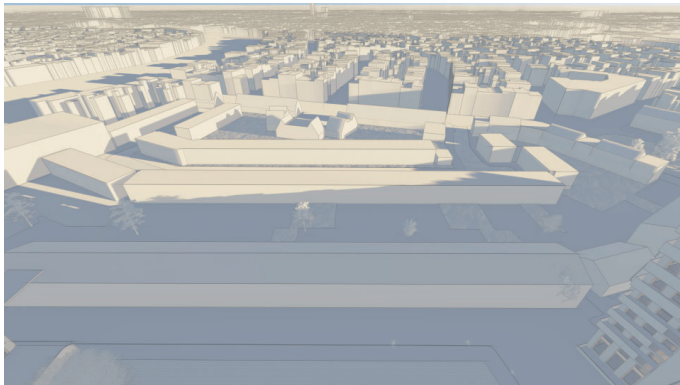


21 JANUARI - 18:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

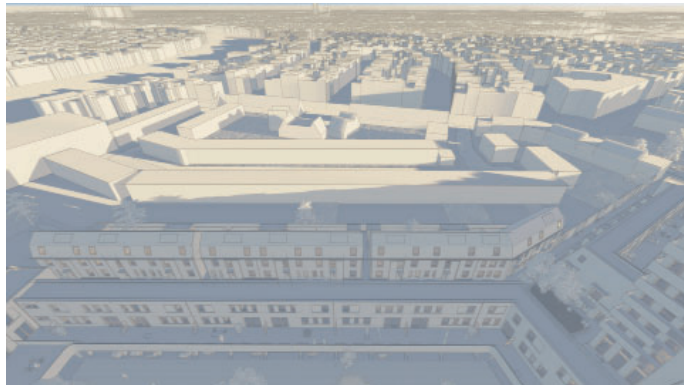
BEZONNINGSSTUDIE - 19 februari



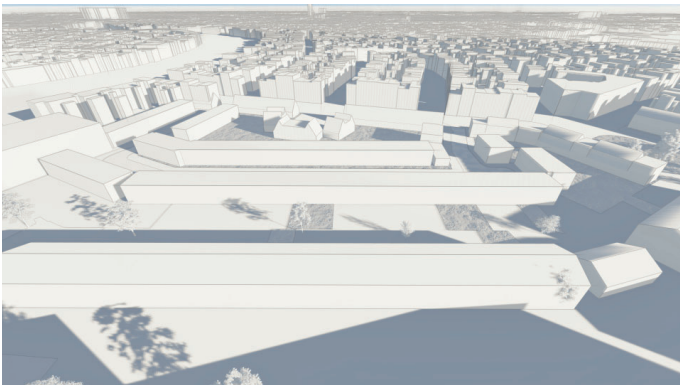
19 FEBRUARI - 9:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



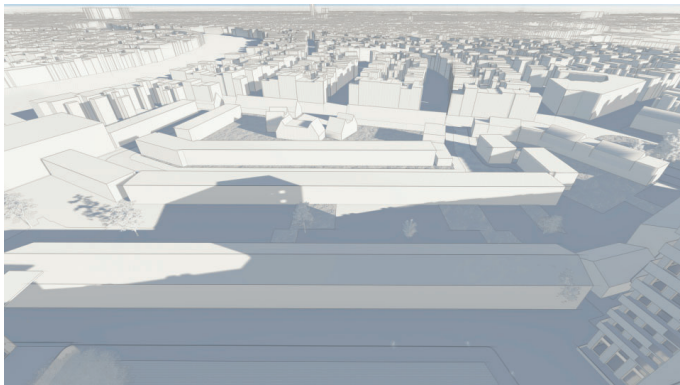
19 FEBRUARI - 9:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



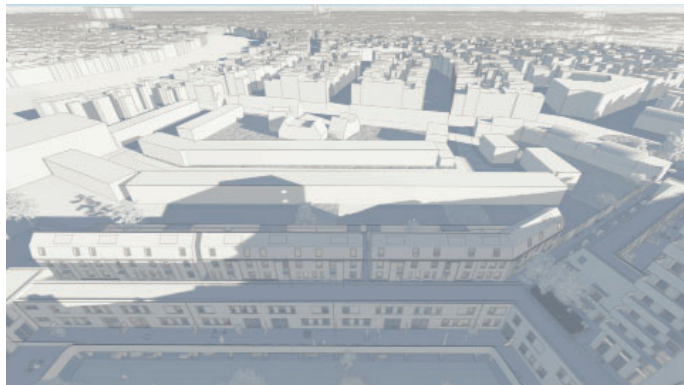
19 FEBRUARI - 9:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



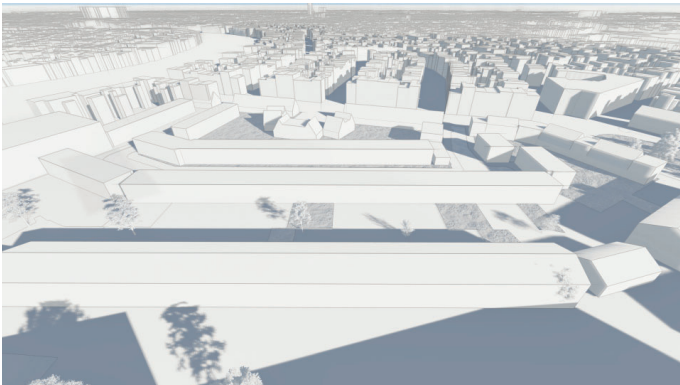
19 FEBRUARI - 10:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



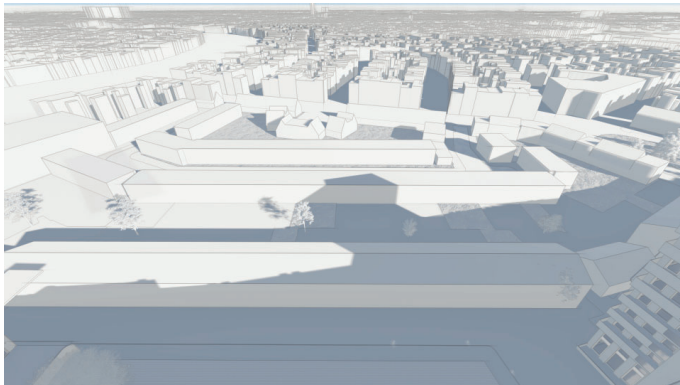
19 FEBRUARI - 10:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



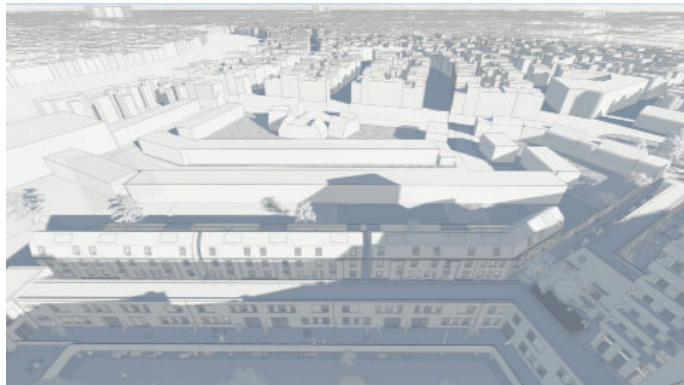
19 FEBRUARI - 10:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



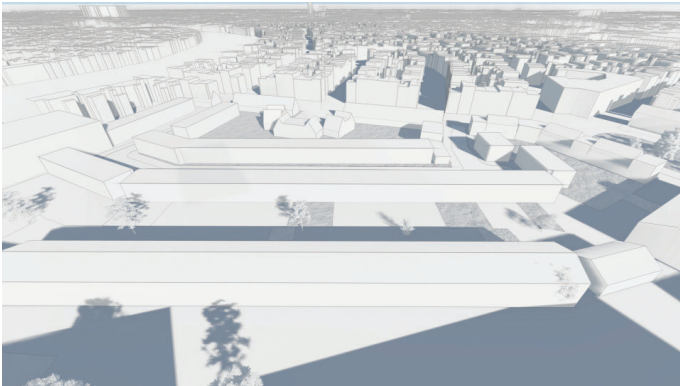
19 FEBRUARI - 11:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



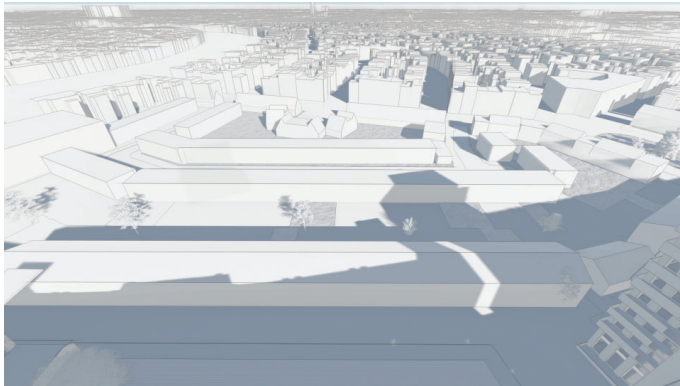
19 FEBRUARI - 11:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



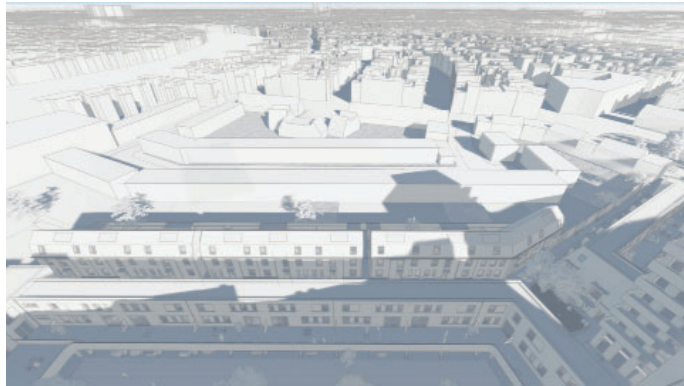
19 FEBRUARI - 11:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



19 FEBRUARI - 12:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

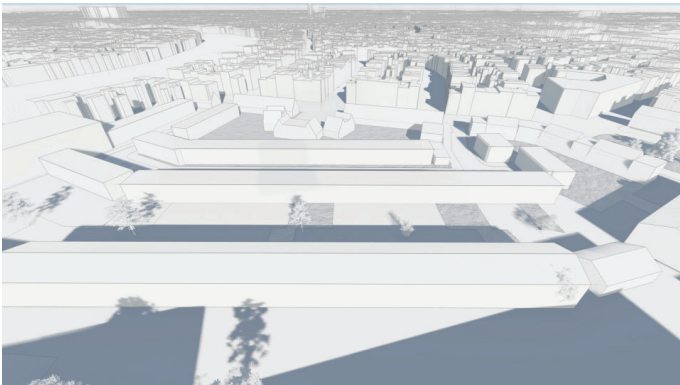


19 FEBRUARI - 12:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

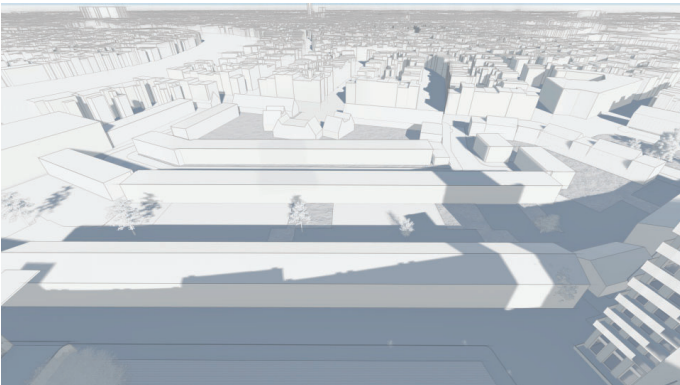


19 FEBRUARI - 12:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

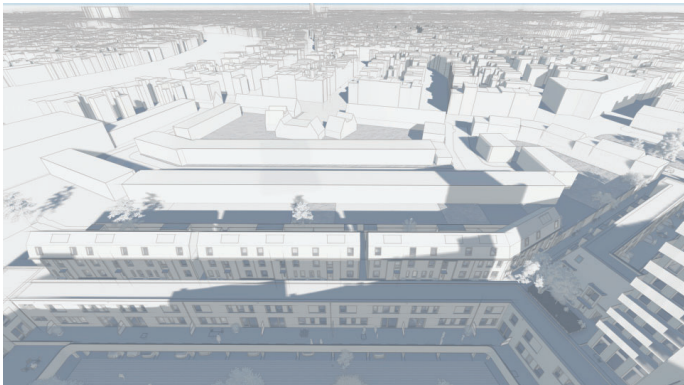
BEZONNINGSSTUDIE - 19 februari



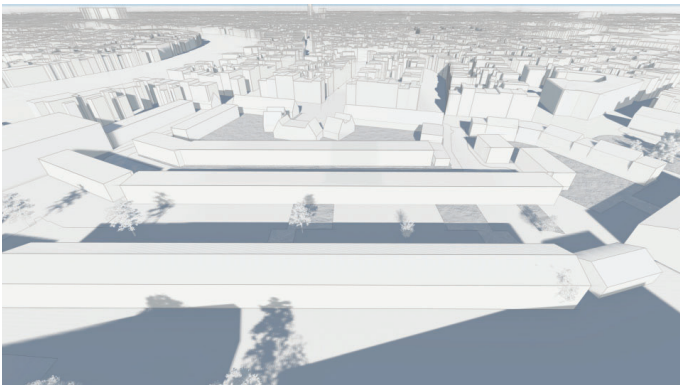
19 FEBRUARI - 13:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



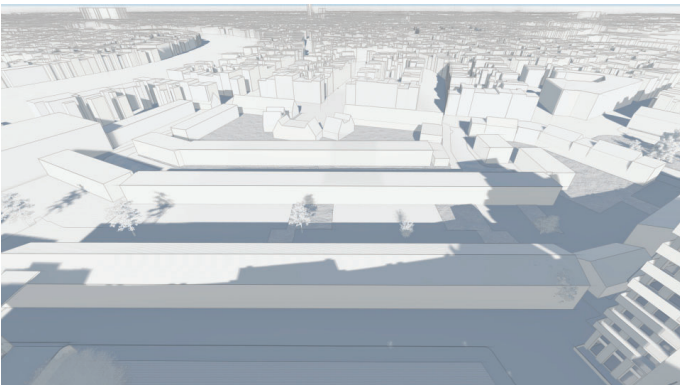
19 FEBRUARI - 13:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



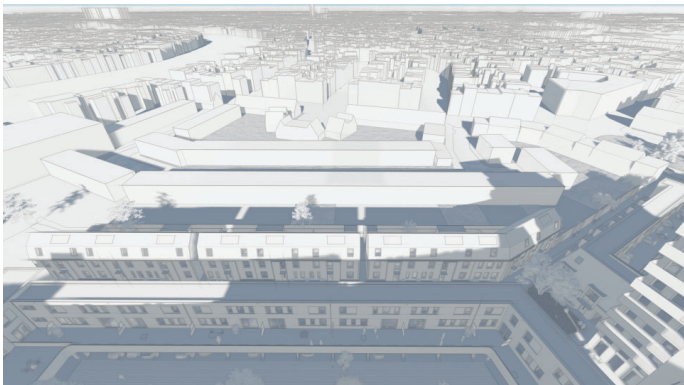
19 FEBRUARI - 13:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



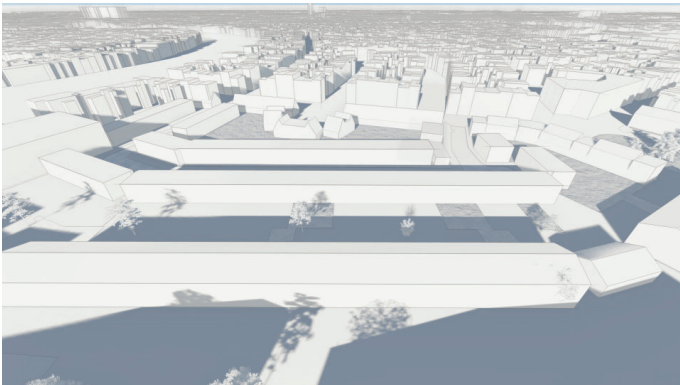
19 FEBRUARI - 14:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



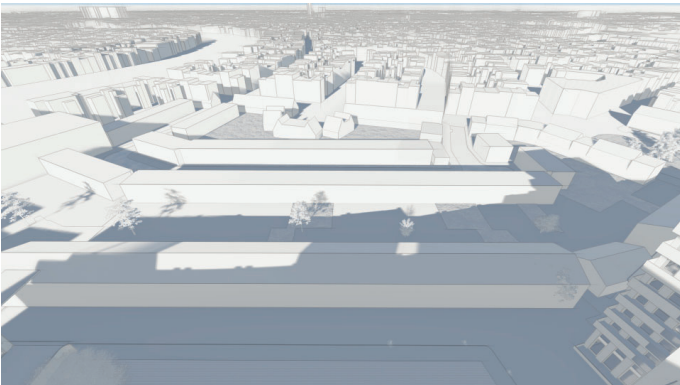
19 FEBRUARI - 14:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



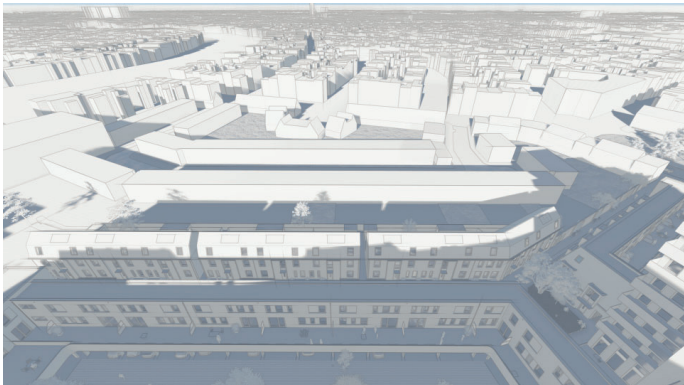
19 FEBRUARI - 14:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



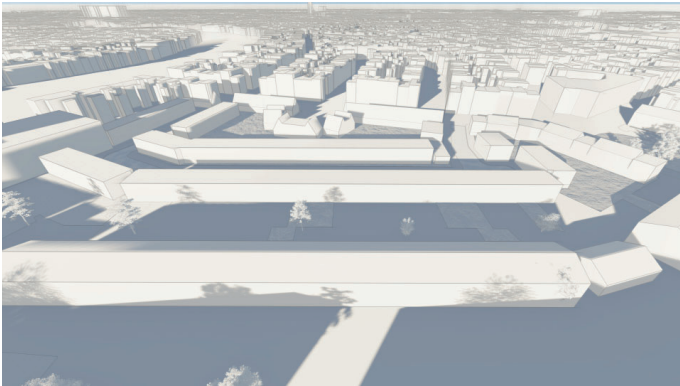
19 FEBRUARI - 15:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



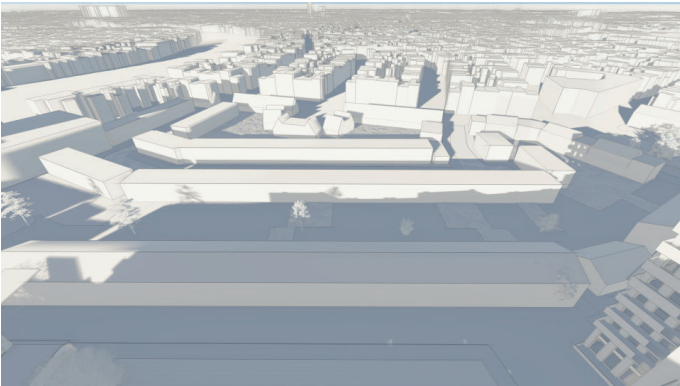
19 FEBRUARI - 15:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



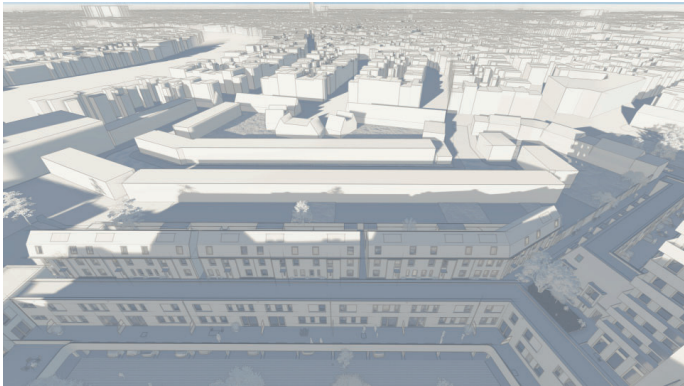
19 FEBRUARI - 15:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



19 FEBRUARI - 16:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

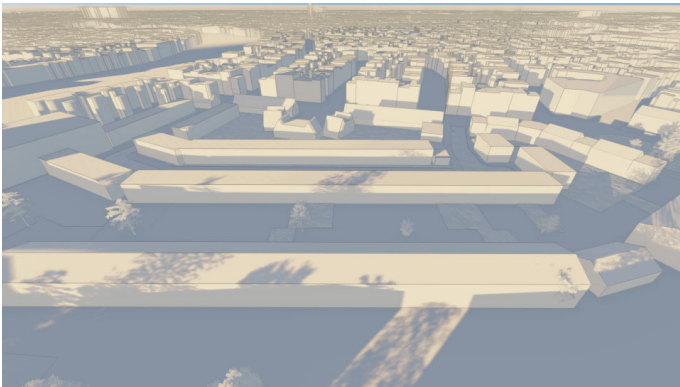


19 FEBRUARI - 16:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

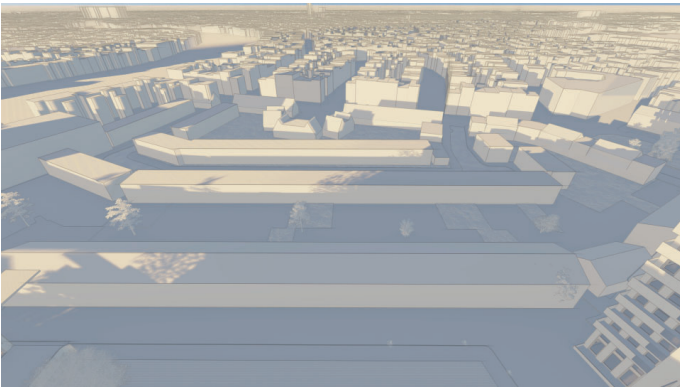


19 FEBRUARI - 16:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

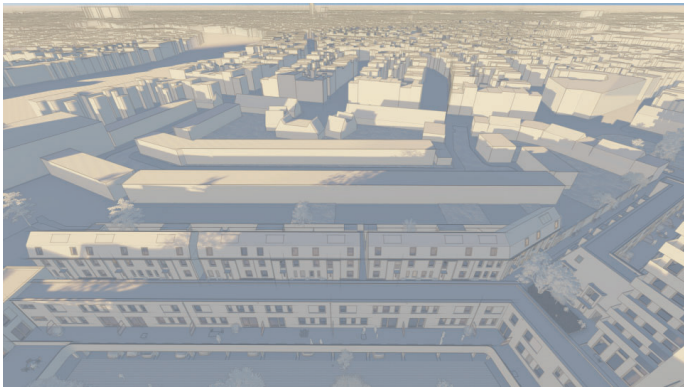
BEZONNINGSSTUDIE - 19 februari



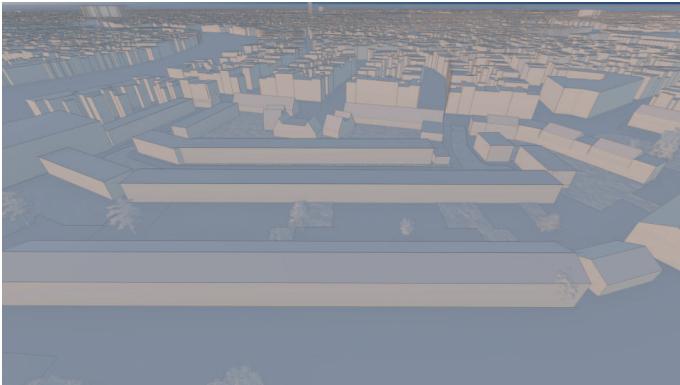
19 FEBRUARI - 17:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



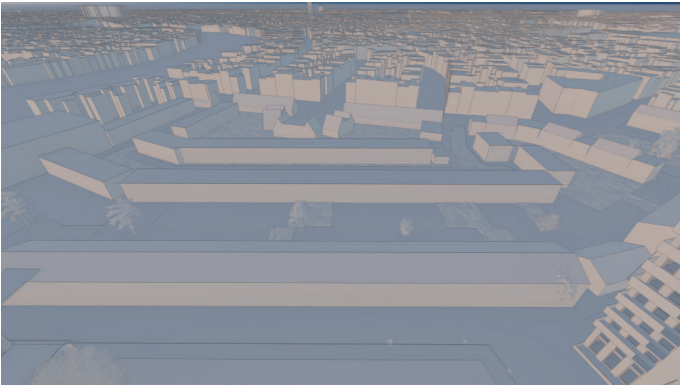
19 FEBRUARI - 17:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



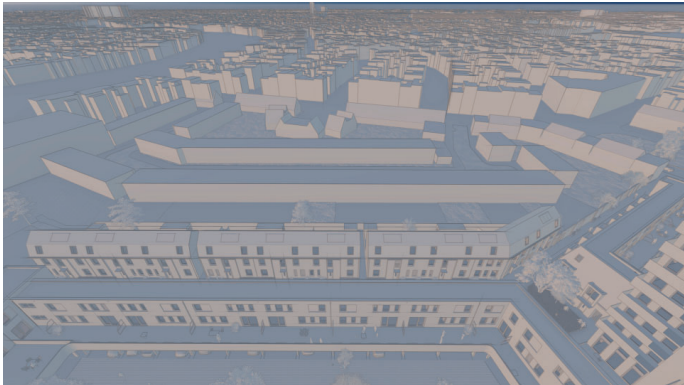
19 FEBRUARI - 17:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



19 FEBRUARI - 18:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

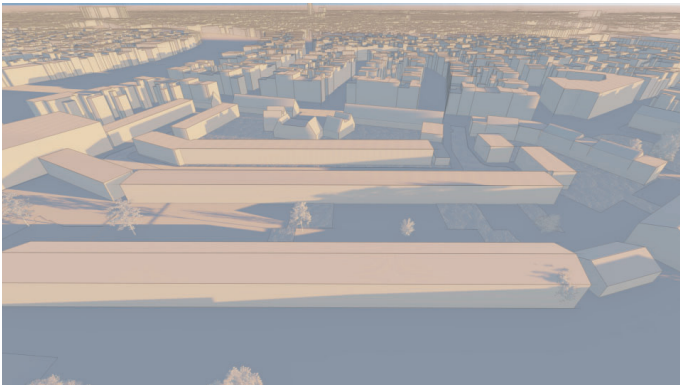


19 FEBRUARI - 18:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

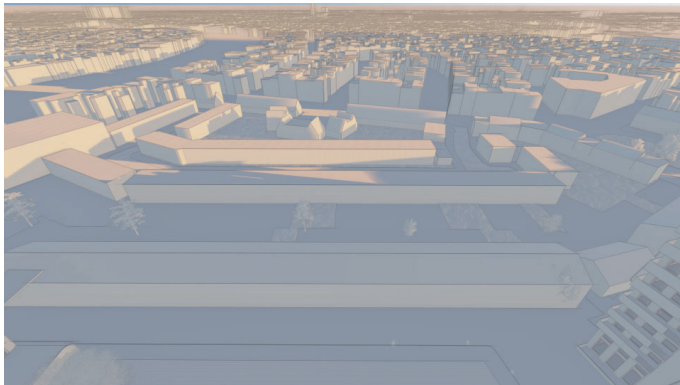


19 FEBRUARI - 18:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

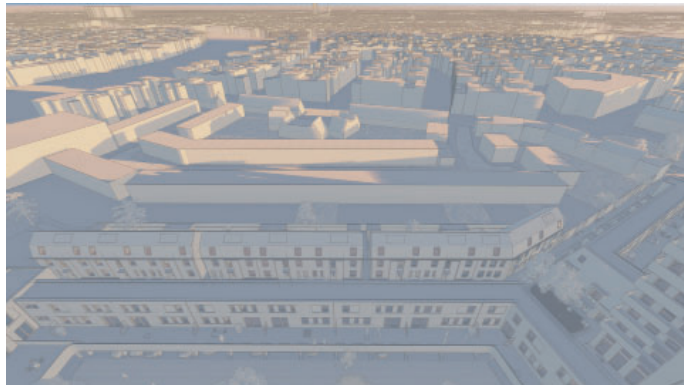
BEZONNINGSSTUDIE - 21 oktober



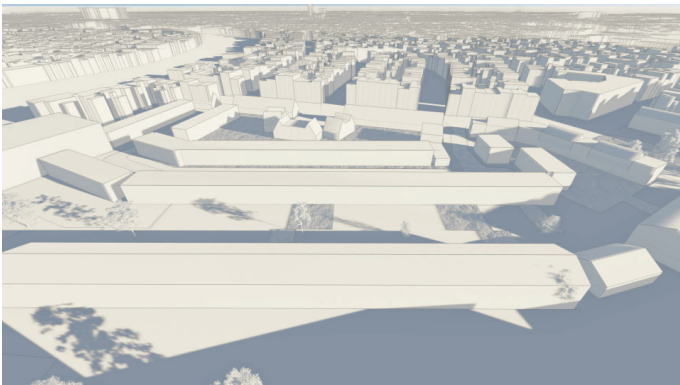
21 OKTOBER - 9:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



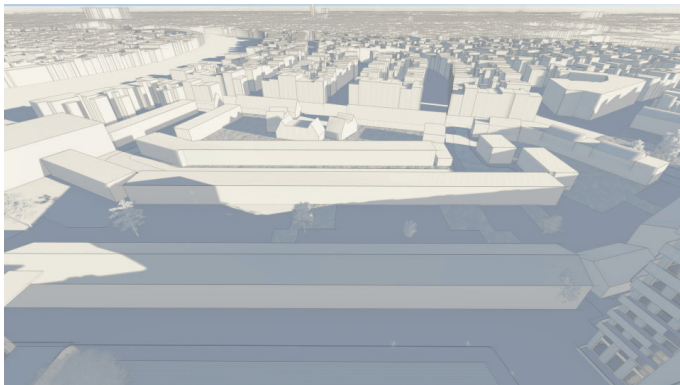
21 OKTOBER - 9:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



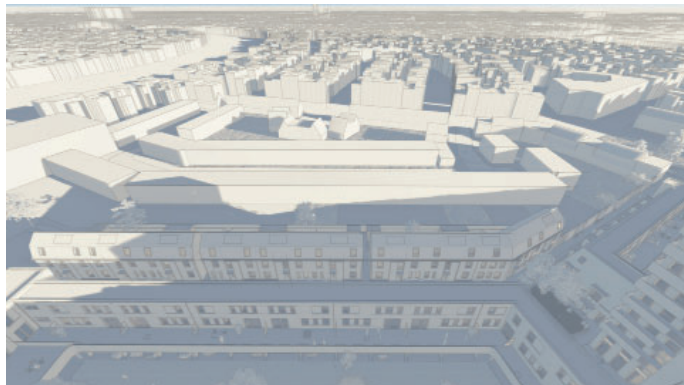
21 OKTOBER - 9:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



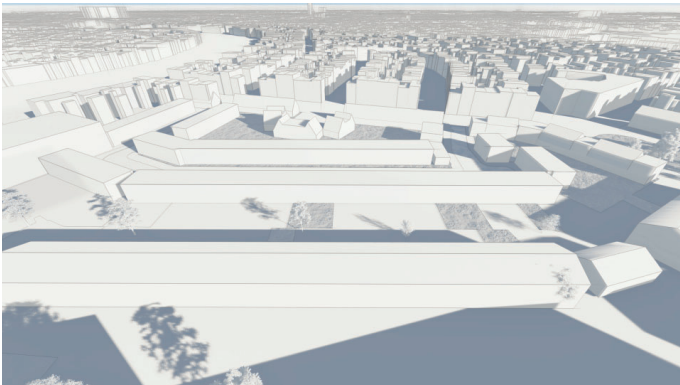
21 OKTOBER - 10:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



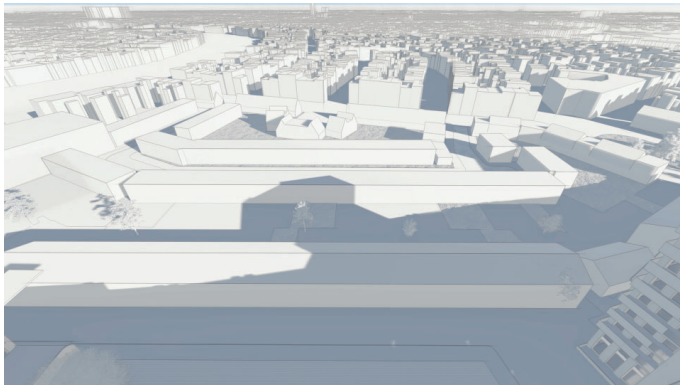
21 OKTOBER - 10:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



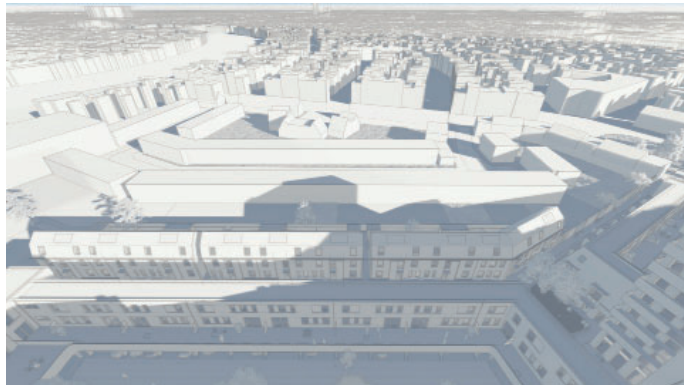
21 OKTOBER - 10:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



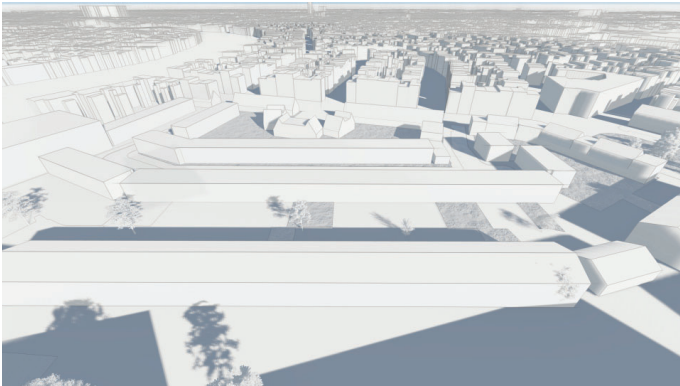
21 OKTOBER - 11:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



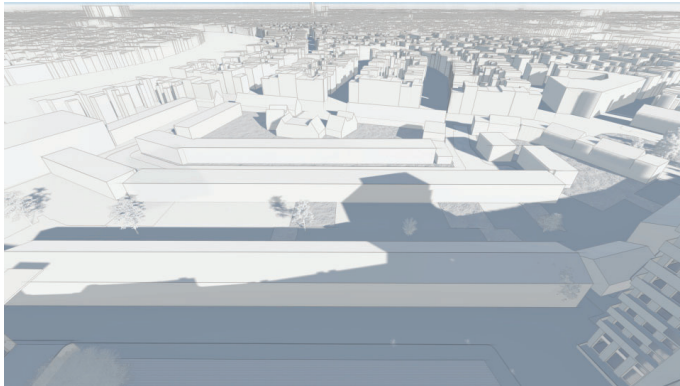
21 OKTOBER - 11:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



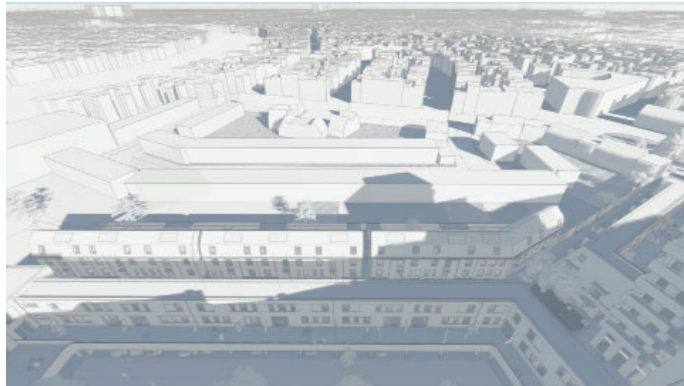
21 OKTOBER - 11:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



21 OKTOBER - 12:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

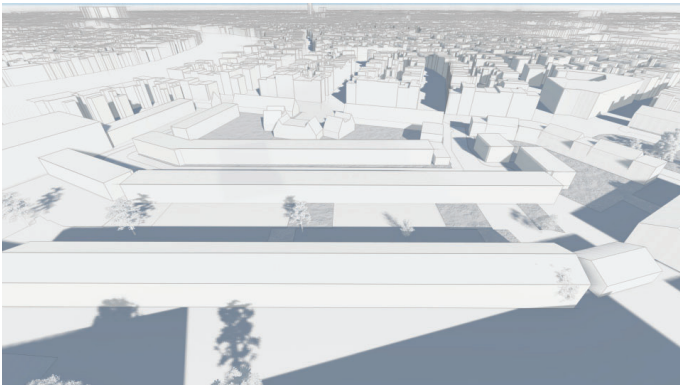


21 OKTOBER - 12:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

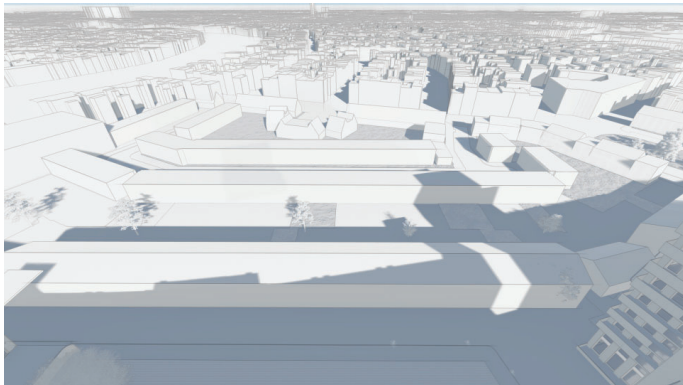


21 OKTOBER - 12:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

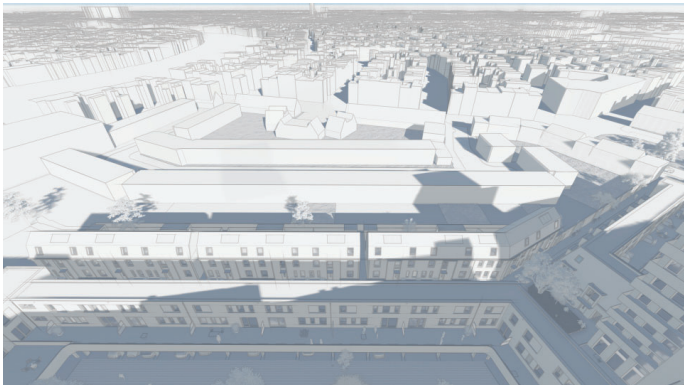
BEZONNINGSSTUDIE - 21 oktober



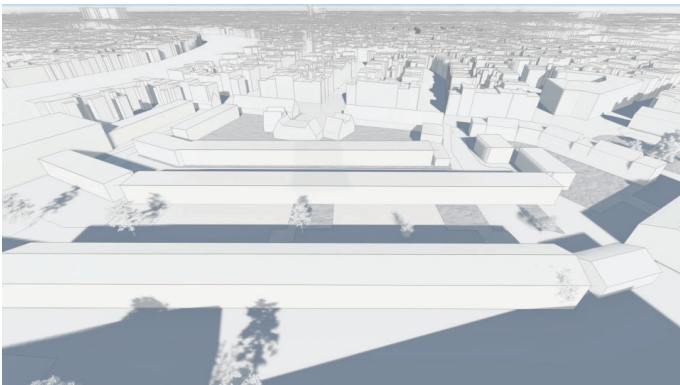
21 OKTOBER - 13:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



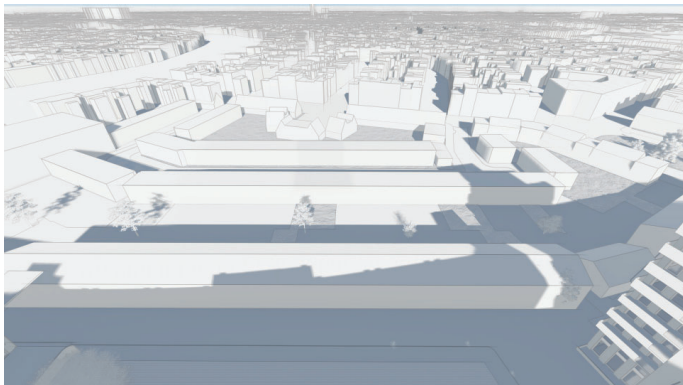
21 OKTOBER - 13:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



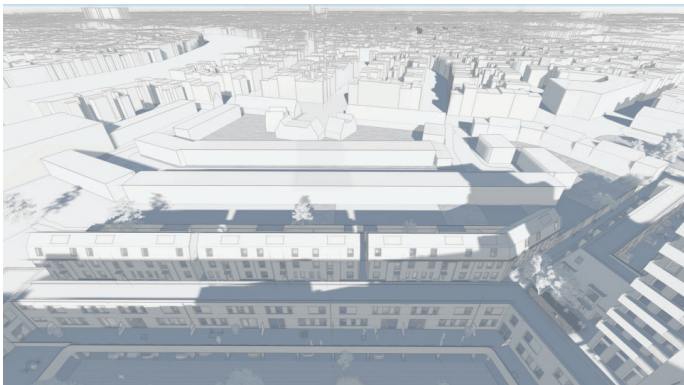
21 OKTOBER - 13:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



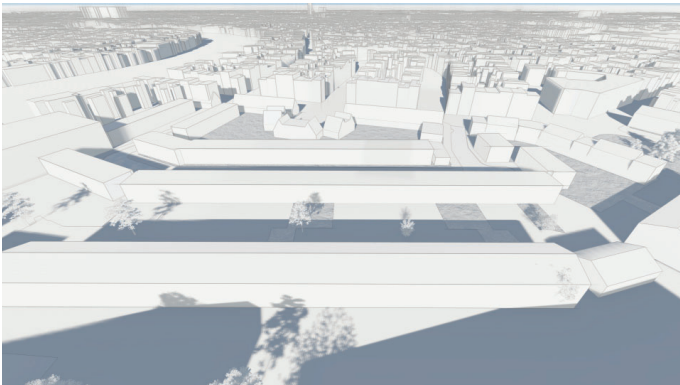
21 OKTOBER - 14:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



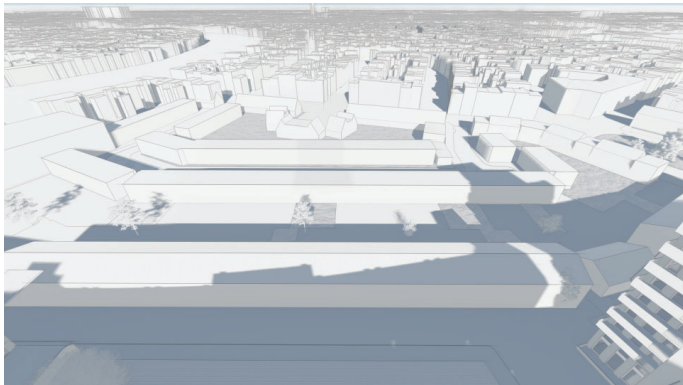
21 OKTOBER - 14:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



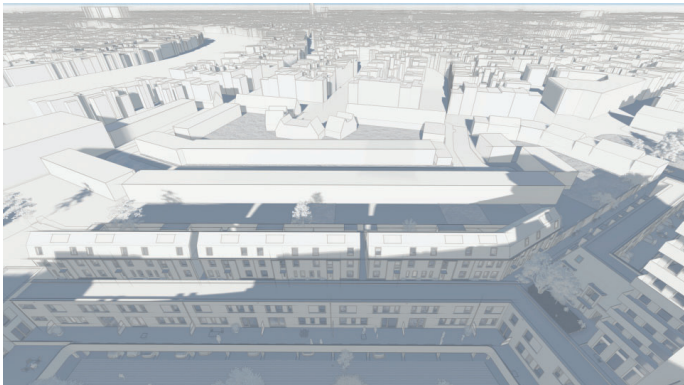
21 OKTOBER - 14:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



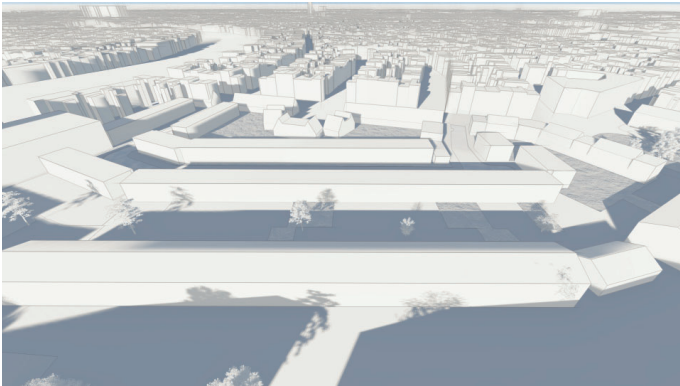
21 OKTOBER - 15:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



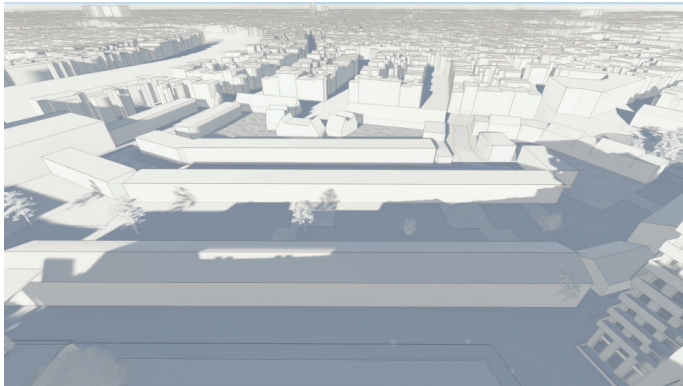
21 OKTOBER - 15:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



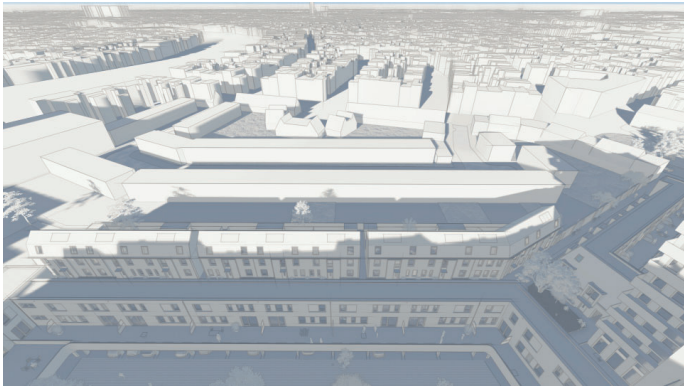
21 OKTOBER - 15:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



21 OKTOBER - 16:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

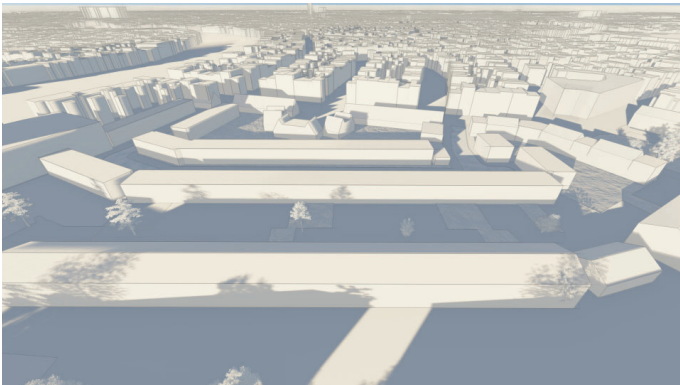


21 OKTOBER - 16:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

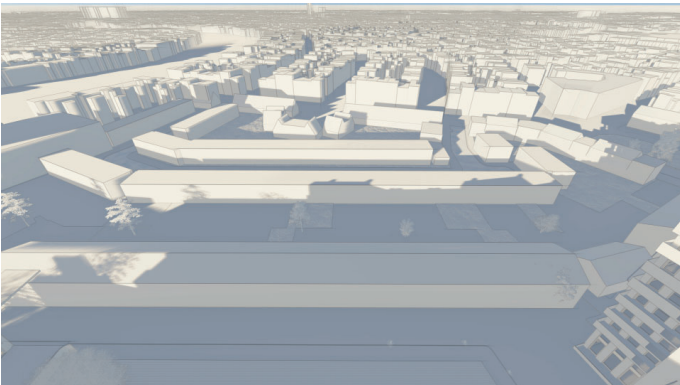


21 OKTOBER - 16:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

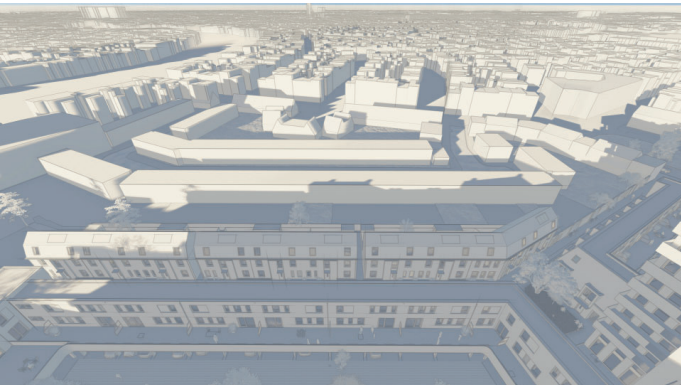
BEZONNINGSSTUDIE - 21 oktober



21 OKTOBER - 17:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



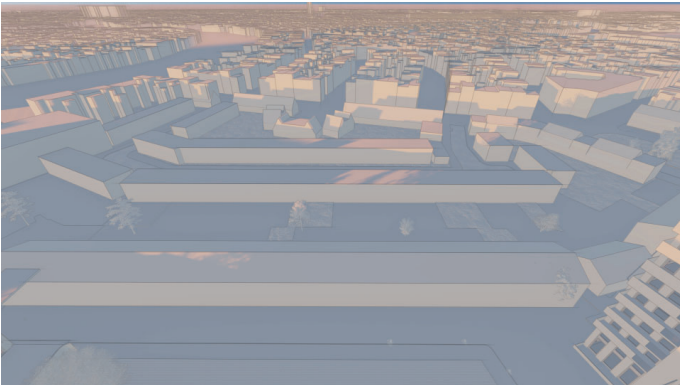
21 OKTOBER - 17:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



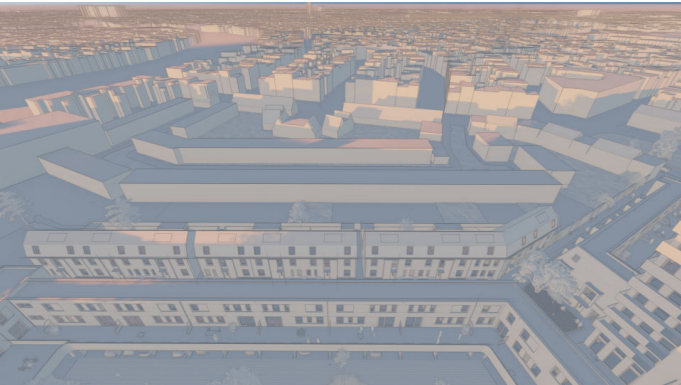
21 OKTOBER - 17:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



21 OKTOBER - 18:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

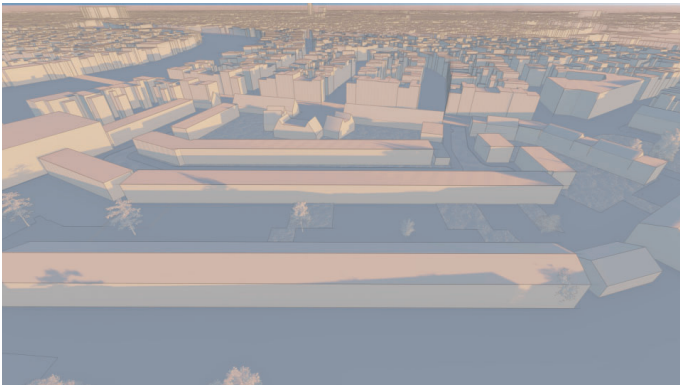


21 OKTOBER - 18:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

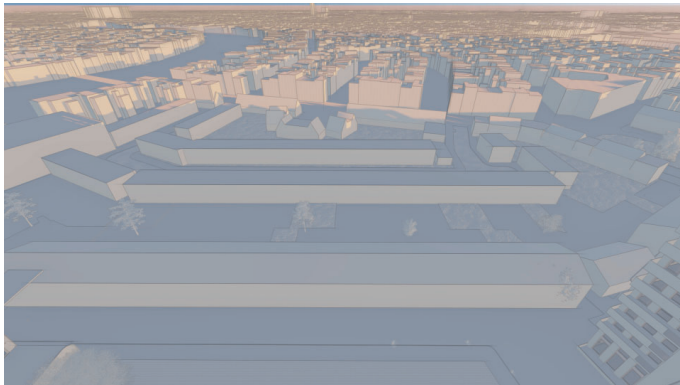


21 OKTOBER - 18:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

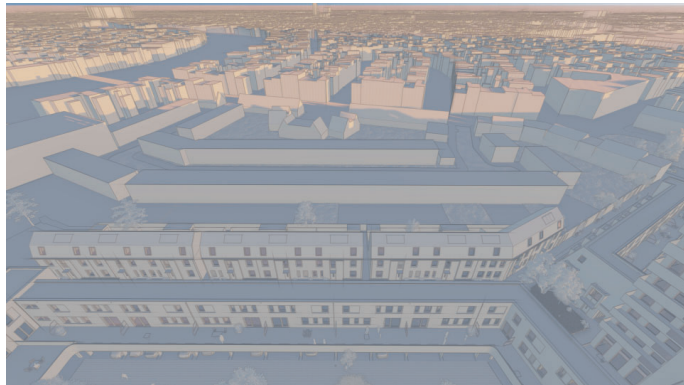
BEZONNINGSSTUDIE - 22 november



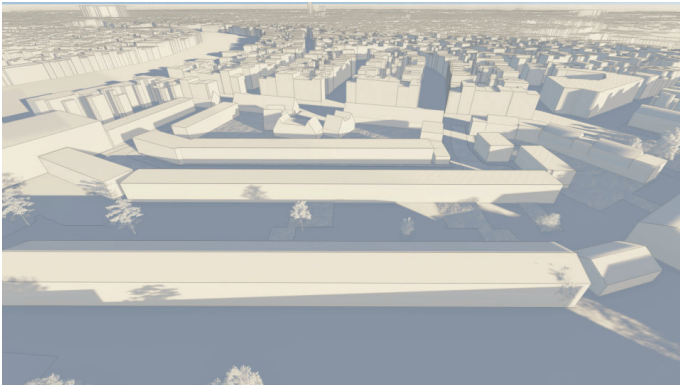
22 NOVEMBER - 9:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



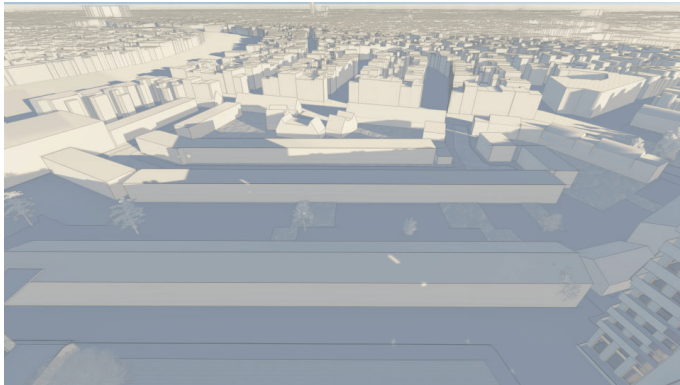
22 NOVEMBER - 9:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



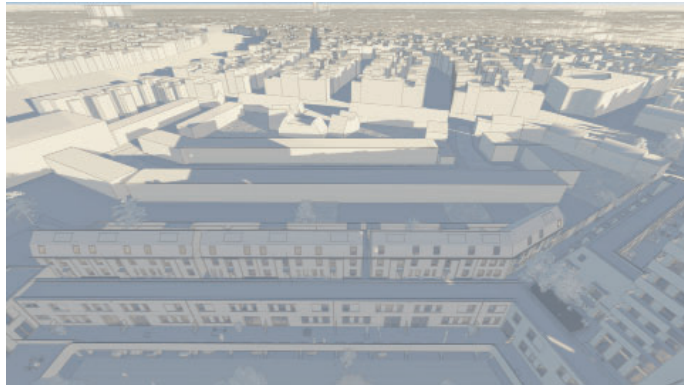
22 NOVEMBER - 9:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



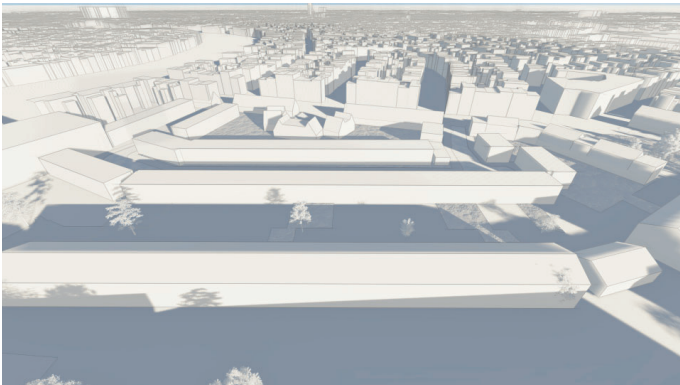
22 NOVEMBER - 10:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



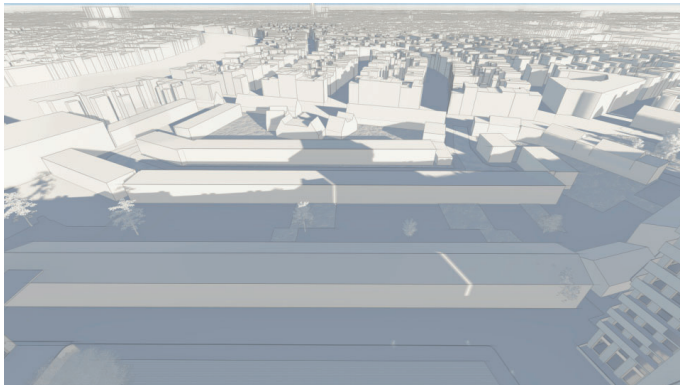
22 NOVEMBER - 10:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



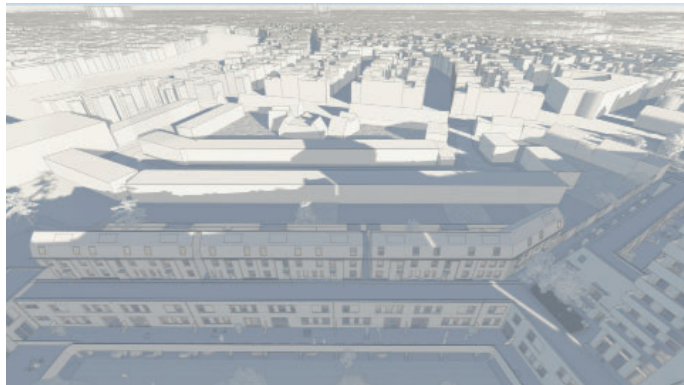
22 NOVEMBER - 10:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



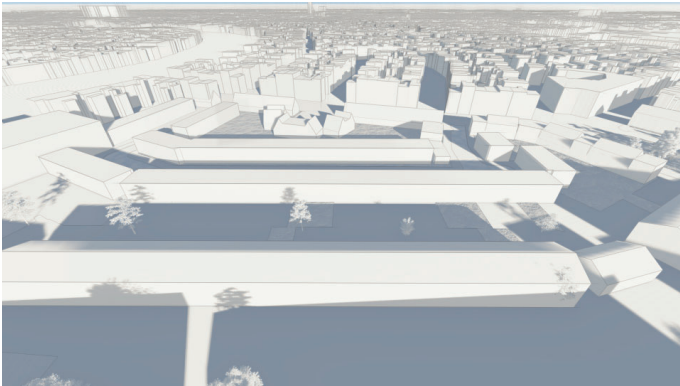
22 NOVEMBER - 11:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



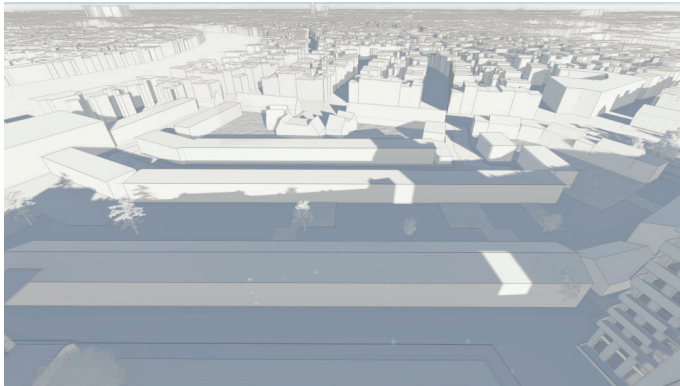
22 NOVEMBER - 11:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



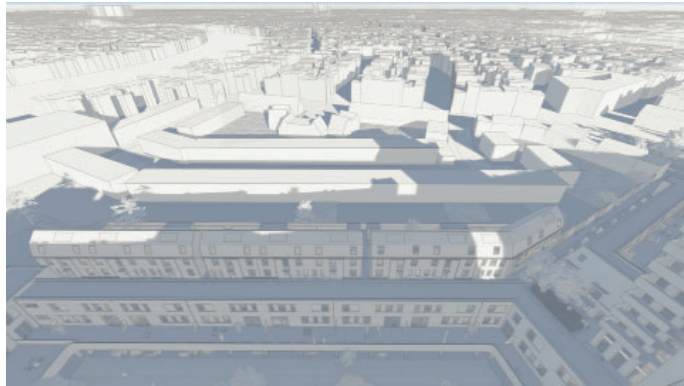
22 NOVEMBER - 11:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



22 NOVEMBER - 12:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

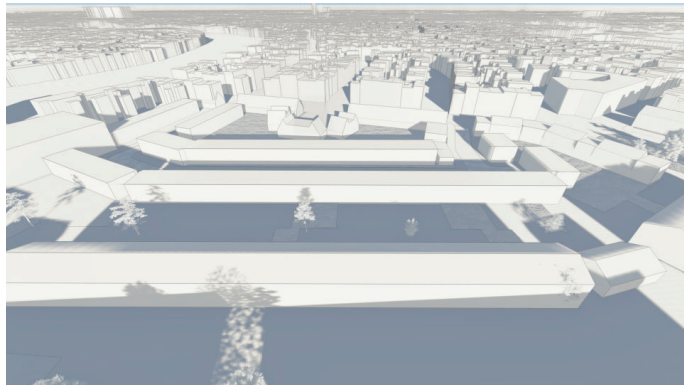


22 NOVEMBER - 12:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

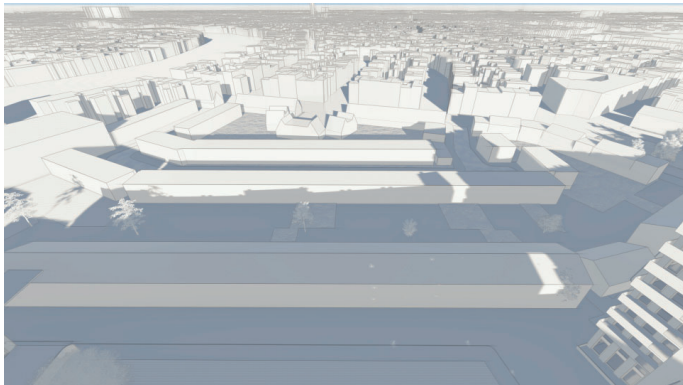


22 NOVEMBER - 12:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

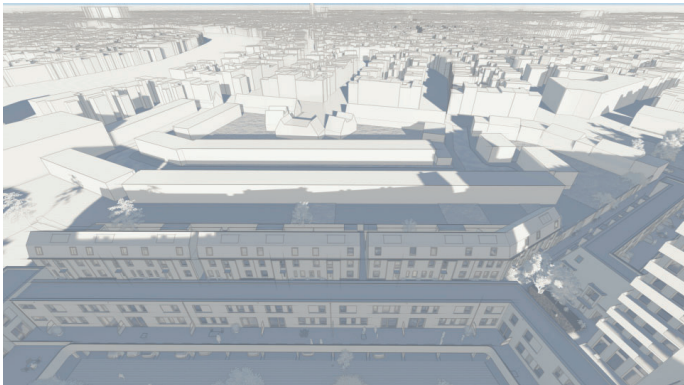
BEZONNINGSSTUDIE - 22 november



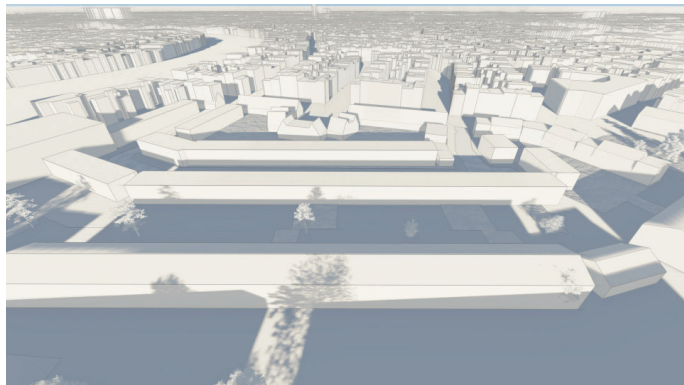
22 NOVEMBER - 13:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



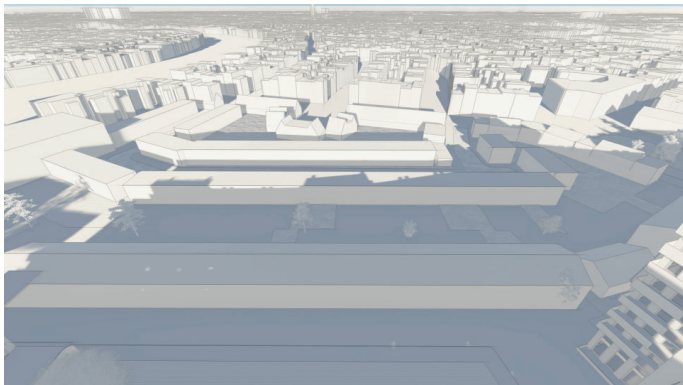
22 NOVEMBER - 13:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



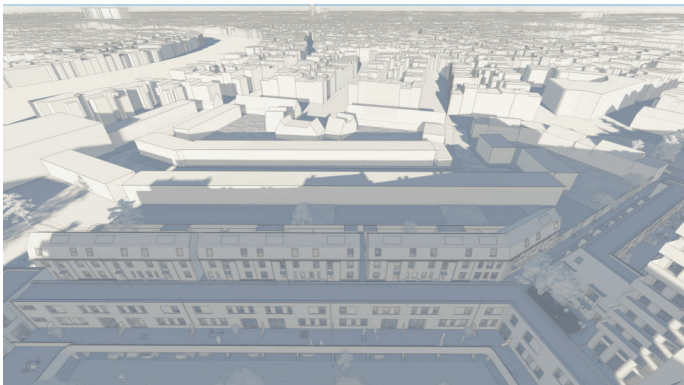
22 NOVEMBER - 13:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



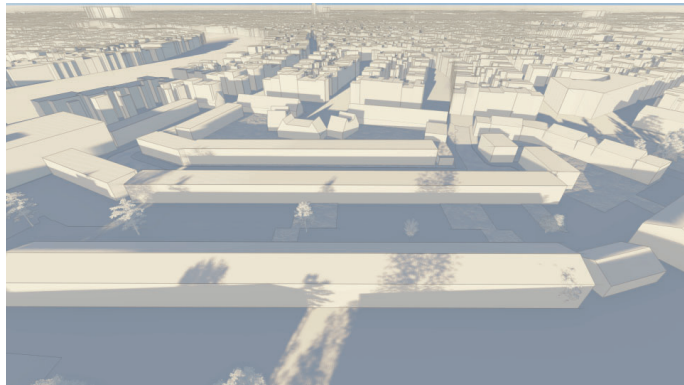
22 NOVEMBER - 14:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



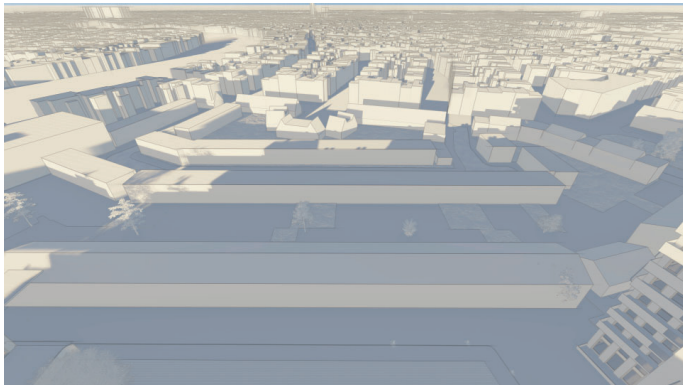
22 NOVEMBER - 14:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



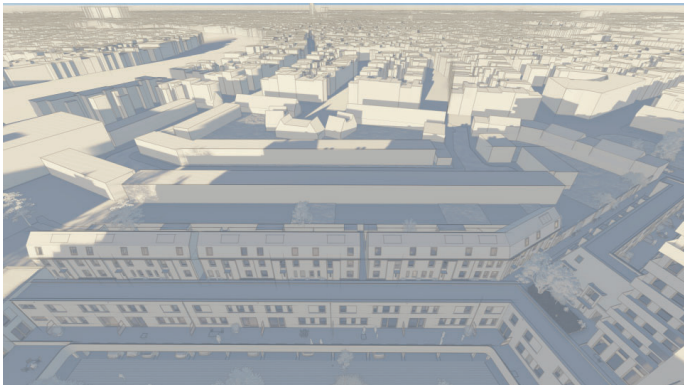
22 NOVEMBER - 14:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



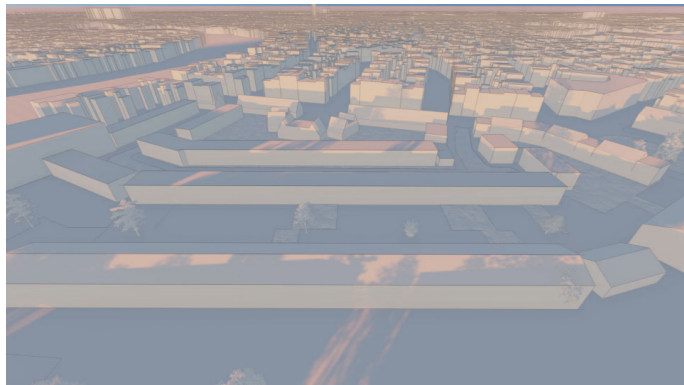
22 NOVEMBER - 15:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



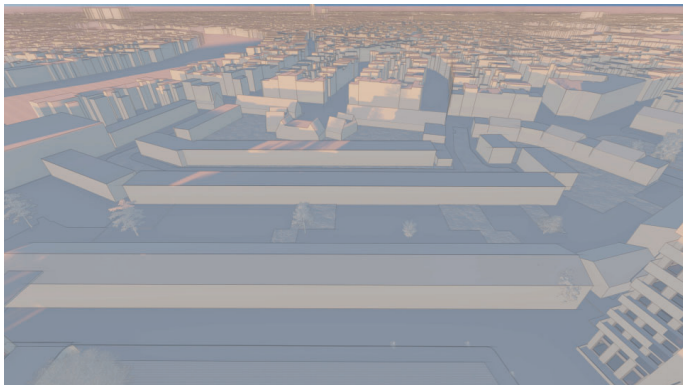
22 NOVEMBER - 15:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



22 NOVEMBER - 15:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



22 NOVEMBER - 16:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE

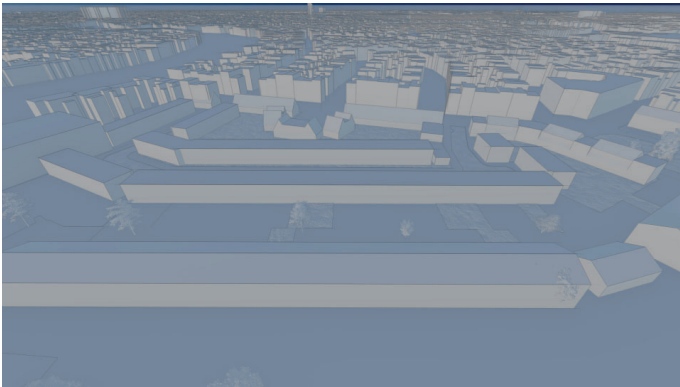


22 NOVEMBER - 16:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN

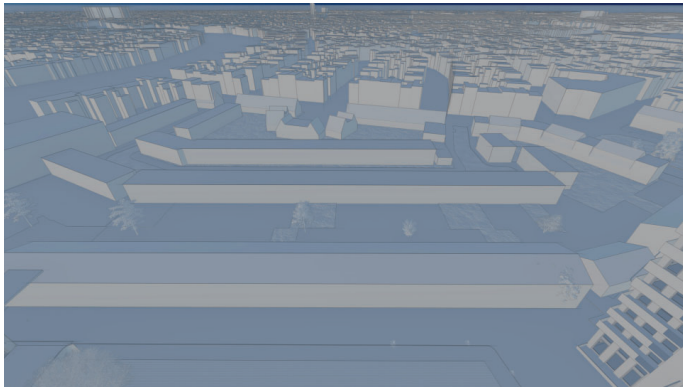


22 NOVEMBER - 16:00 UUR - NIEUWE SITUATIE

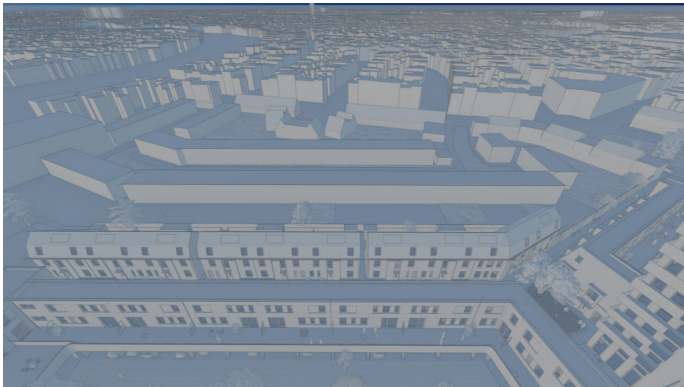
BEZONNINGSSTUDIE - 22 november



22 NOVEMBER - 17:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



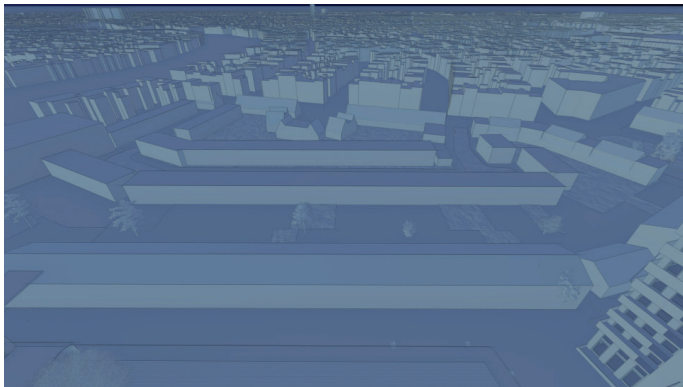
22 NOVEMBER - 17:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



22 NOVEMBER - 17:00 UUR - NIEUWE SITUATIE



22 NOVEMBER - 18:00 UUR - BESTAANDE SITUATIE



22 NOVEMBER - 18:00 UUR - BINNEN BESTEMMINGSPLAN



22 NOVEMBER - 18:00 UUR - NIEUWE SITUATIE