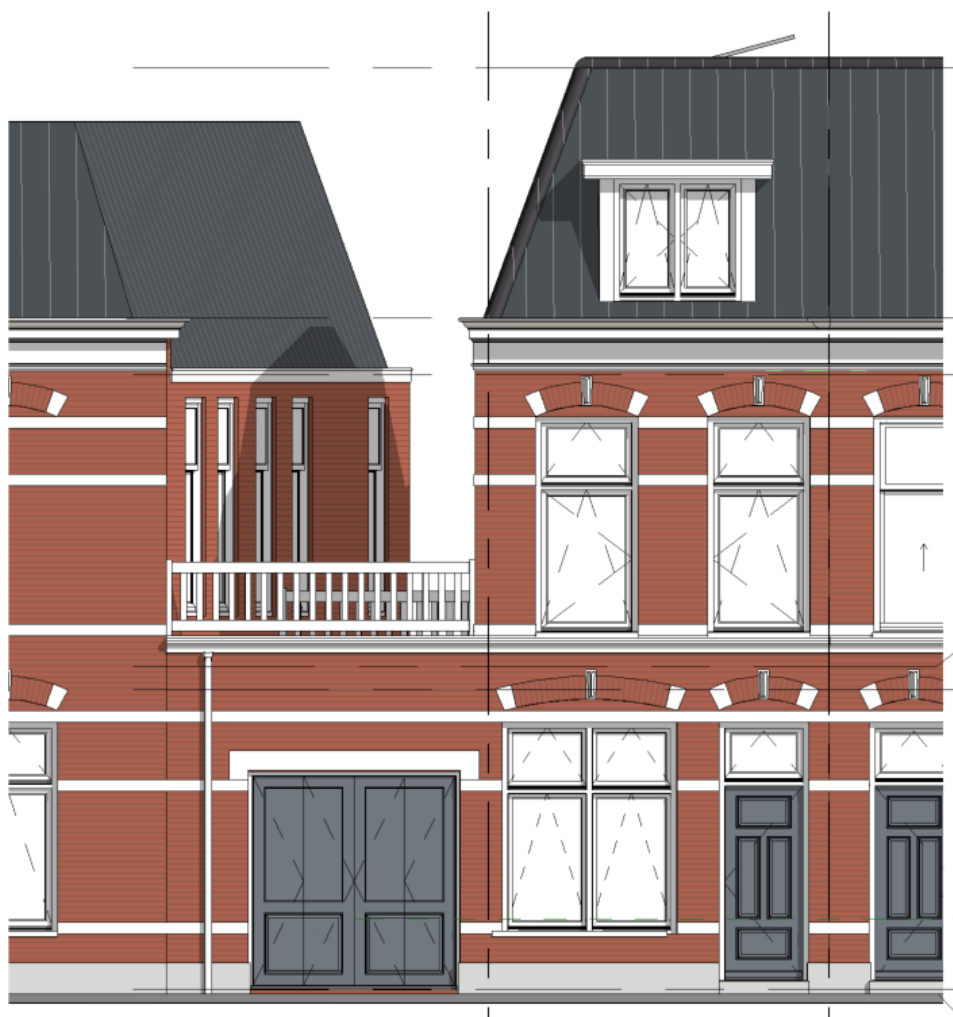




Ruimtelijke onderbouwing De Clercqstraat 78, Haarlem

Datum: 12 januari 2022

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1. INLEIDING.....	2
1.1. Aanleiding en doelstelling	2
1.2. Ligging van het project.....	2
HOOFDSTUK 2. HET PROJECT.....	4
2.1. Huidige situatie	4
2.2. Nieuwe situatie	6
HOOFDSTUK 3. PLANOLOGISCH KADER.....	8
3.1. Geldende bestemmingsplannen.....	8
3.1.1. Bestemmingsplan Nieuwstad 2012	8
3.1.2. Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018.....	12
3.2. Afwijking van de geldende bestemmingsplannen	13
HOOFDSTUK 4. BELEIDSKADER	15
4.1. Rijksbeleid	15
4.2. Provinciaal beleid.....	15
4.3. Gemeentelijk beleid	16
4.3.1. Toekomstvisie Haarlem (2017)	16
4.3.2. Structuurplan Haarlem 2020 (2005)	16
4.3.3. Woonvisie 2017-2020	17
HOOFDSTUK 5. OMGEVINGSASPECTEN	18
5.1. Parkeren.....	18
5.2. Verkeer.....	19
5.3. Geluid.....	19
5.4. Luchtkwaliteit	19
5.5. Bezonnig	20
5.6. Water.....	20
5.7. Luchthavenindelingbesluit.....	20
5.8. Ecologie.....	21
5.9. Externe veiligheid	21
5.10. Bodem.....	22
5.11. Duurzaamheid	22
5.12. Milieueffectrapportage	23
HOOFDSTUK 6. UITVOERBAARHEID	24
6.1. Economische uitvoerbaarheid.....	24
6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	24
HOOFDSTUK 7. SAMENVATTING EN MOTIVERING	25

Bijlage

1. Bezonningsstudie

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doelstelling

Op de kruising waar de De Clercqstraat over gaat in het Leidseplein ligt, tussen twee karakteristieke woningen in, een laag bedrijfspand dat momenteel in gebruik is als opslag voor een timmerbedrijf. Door de relatief smalle straten in deze woonwijk leent de ligging van het pandje zich niet als bedrijfspand. De breedte van het pand leent zich ervoor om het deels op te toppen, gelijk aan de omringende woningen.

Op 17 juli 2020 is een aanvraag omgevingsvergunning eerste fase ingediend voor het verbouwen en uitbreiden van het huidige pand met en een dakopbouw en verbouwen tot woning met inpandige garage. Het doel is daarbij om het bestaande casco deels her te gebruiken en een gedeeltelijke optopping te maken, waardoor het gat tussen de woningen gelijk wordt aan de bestaande bebouwing aan de overzijde van de straat. De aanvraag omgevingsvergunning omvat de volgende activiteit:

- het bouwen en/of gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan, een exploitatieplan of een voorbereidingsbesluit

Het betreft hier de activiteiten als genoemd in artikel 2.1, eerste lid, onder a en c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Voor de omgevingsvergunning zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c is een goede ruimtelijke onderbouwing nodig waarbij de afwijkingen van het geldende bestemmingsplan worden gemotiveerd.

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

1.2. Ligging van het project

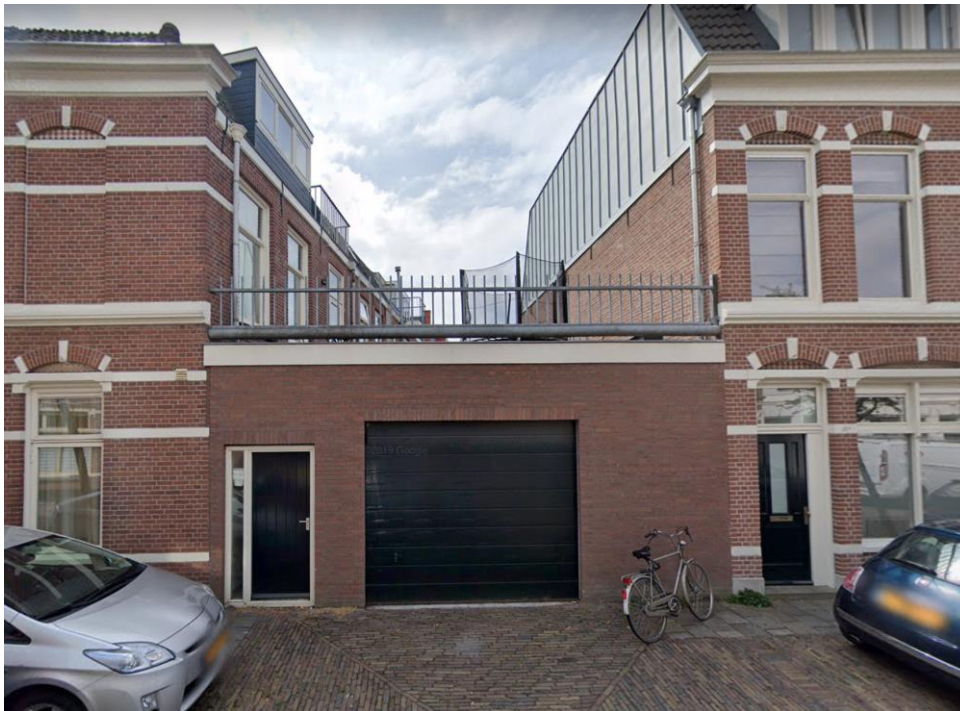
Het project heeft betrekking op het perceel De Clercqstraat 78 in Haarlem. Het betreft kadastraal perceel: Gemeente: Haarlem; Sectie: H; Nummer: 2957, zie onderstaande afbeelding van de kadastrale kaart. Het perceel heeft een oppervlak van circa 69 m².



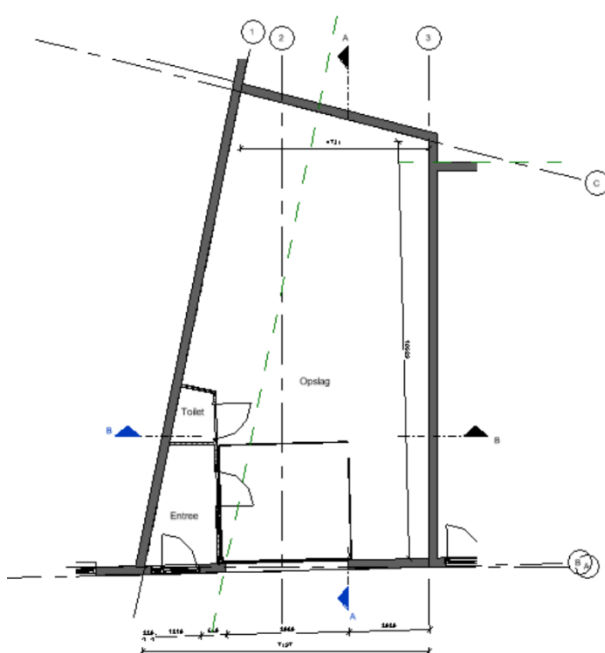
HOOFDSTUK 2. HET PROJECT

2.1. Huidige situatie

In de huidige situatie is er al bebouwing aanwezig op het perceel zie onderstaande foto. De begane grondlaag is in gebruik als bedrijfsruimte aan de voorzijde, en woonruimte aan de achterzijde. De verdiepingen zijn in gebruik als woonruimte. In totaal zijn er 2 woningen.

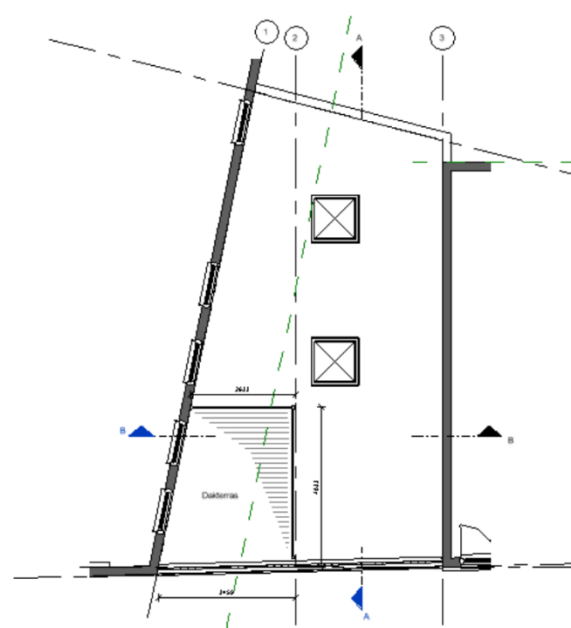


Afbeelding: bestaande situatie straatzijde
(bron: www.google.nl)



Begane grond

Afbeelding: plattegronden bestaande situatie



Eerste verdieping

De bouwhoogte van de bestaande bebouwing bedraagt 3,50 meter. Zie onderstaand gevelaanzicht van de straatzijde.



Vooraanzicht

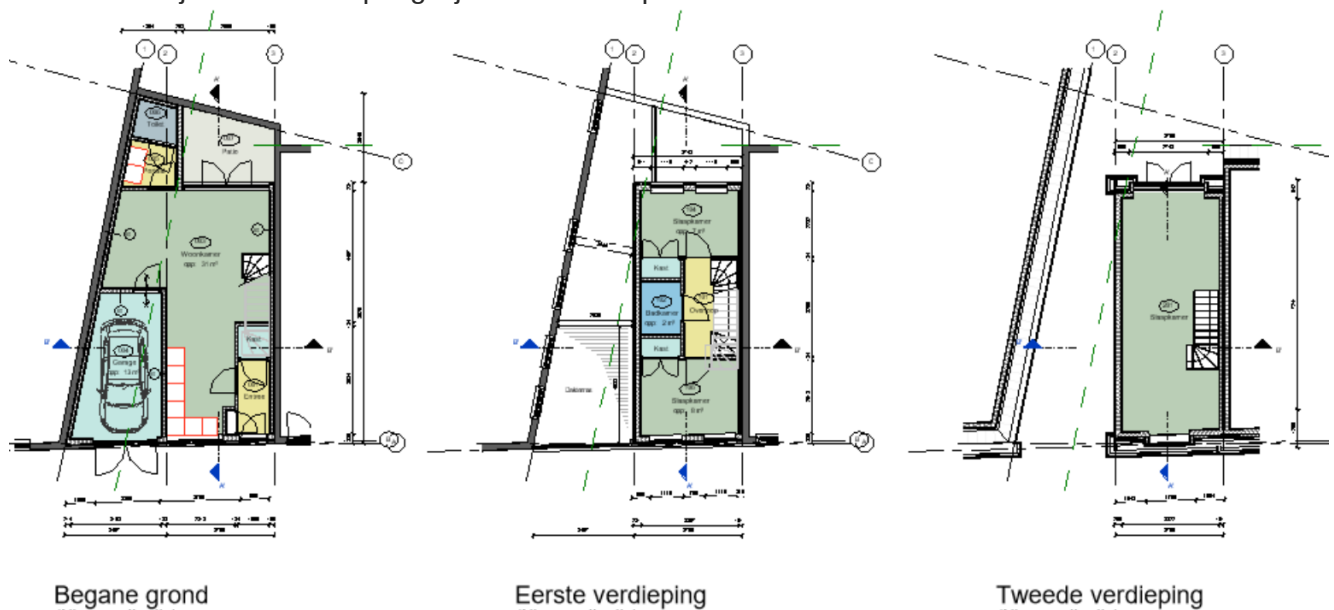
Afbeelding: gevelbeeld achterzijde bestaande situatie

De bebouwing bestaat in de huidige situatie het gehele perceel en heeft een ontsluiting aan de voorzijde van het pand. Tevens wordt er een deel van het dak verhuurd als dakterras t.b.v. het linker buurpand.

2.2. Nieuwe situatie

Uitgangspunt is de renovatie en uitbreiding van het bestaande pand waarbij het casco deels behouden blijft. De uitbreiding betreft een dakopbouw van twee lagen en het verbouwen tot appartement met inpandige garage. De indeling van het nieuwe gebouw is als volgt:

- Op de begane grond worden een entree, woonkamer met open keuken, een toilet en wasruimte, een patio en een garage gerealiseerd.
- De eerste verdieping wordt verdeeld in twee slaapkamers met een badkamer op de overloop. Het aanwezige dakterras van de buurwoning wordt daarbij ook teruggebracht.
- Op de tweede verdieping wordt een grote slaapkamer en eventueel bergruimte gerealiseerd met aan de achterzijde een dakkapel met frans balkon, en aan de voorzijde een dakkapel gelijkend het buurpand rechts.

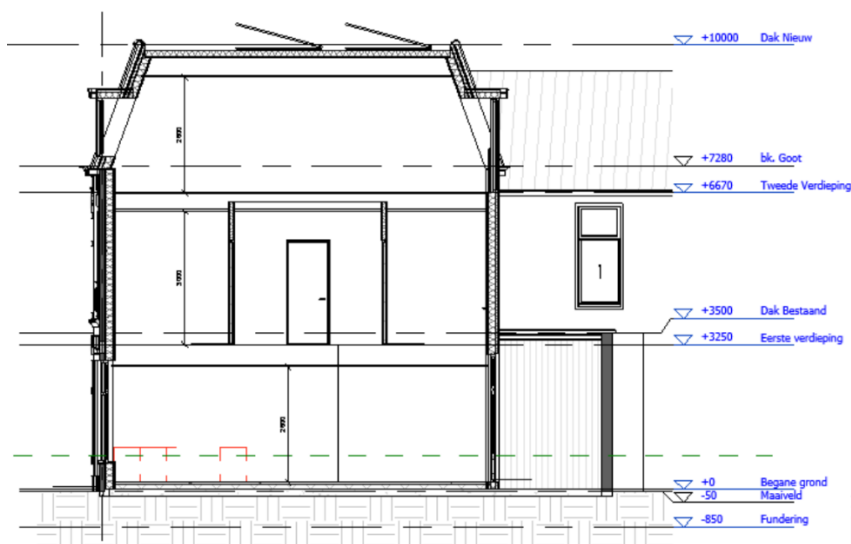


Afbeelding: plattegronden nieuwe situatie

Op onderstaande afbeeldingen is een impressie van de nieuwbouw weergegeven van de voorzijde (zijde De Clercqstraat) en achterzijde.



De goothoogte van het nieuwe gebouw bedraagt 7,28 meter, de nokhoogte maximaal 10,0 meter. Zie onderstaande doorsnede.



Doorsnede A-A

Afbeelding: doorsnede nieuwbouw met links de Parklaan en rechts de achterzijde (tuin)

De eerste verdieping van het nieuwe hoofdgebouw heeft een bouwdiepte van circa 8,9 meter (gemeten vanaf de voorgevel) en een breedte van 3,7 meter. De begane grondlaag heeft dezelfde bouwdiepte als de bestaande bebouwing, met uitzondering van een patio die in de rechter achterhoek wordt gecreëerd. Deze patio is ca. 2,9 meter breed en 1,8 meter diep, gemeten op het smalste punt.

HOOFDSTUK 3. PLANOLOGISCH KADER

3.1. Geldende bestemmingsplannen

Ter plaatse gelden de volgende bestemmingsplannen:

1. Leidsebuurt (2010)
2. Parapluplan Parkeernormen Haarlem 2018 (2018)
3. Reparatieplan B Haarlem 2019 (2019)

In de navolgende paragrafen worden de bestemmingsplannen beschreven en de afwijkingen opgesomd.

3.1.1. Leidsebuurt (2010)

Het bestemmingsplan “Leidsebuurt” is vastgesteld op 29 april 2010. Het pand De Clercqstraat 78 is daarin bestemd als “Tuin - 3”. Het pand is voorzien van de dubbelbestemmingen “Waarde - archeologie 5”. Voor het hoofdgebouw is geen bouwvlak opgenomen. Het perceel mag volledig bebouwd worden en er geldt een maximale bouwhoogte van 3 meter. Zie onderstaand screenshot van www.ruimtelijkeplannen.nl



Afbeelding: screenshot www.ruimtelijkeplannen.nl

Tuin -3

Toegestaan gebruik

Op grond van de bestemmingsregels (artikel 14, lid 14.1) zijn op De Clercqstraat 78 de volgende functies toegestaan:

- a. tuinen, erven en verhardingen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdbebouwing;
- b. bestaande fietsenstallingen en bergingen.

Het voornemen gaat uit van de realisatie van 1 woning op het perceel De Clercqstraat 78. Dit is in strijd met de gebruiksregels van de bestemming "Tuin - 3".

Bouwregels

De bouwregels zijn opgenomen in artikel 14.2 van de planregels. Het perceel mag volledig bebouwd worden tot een maximale bouwhoogte van 3 meter of 0,25 meter boven de eerste verdiepingvloer [van het naastgelegen pand].

Het voorliggende plan is met de beoogde opbouw daarom in strijd met de bouwregels van de bestemming "Tuin – 3".

Waarde – archeologie 5

Op grond van de bepalingen van deze dubbelbestemming moet de aanvrager van een omgevingsvergunning, waarvan bodemverstorende bouwwerkzaamheden deel uitmaken, een archeologisch onderzoek te overleggen indien de bouwwerkzaamheden plaatsvinden met een oppervlak van meer dan 10.000 m² en dieper dan 0,30 meter onder het maaiveld. Dit is niet van toepassing op een bouwplan dat betrekking heeft op vervanging van een reeds bestaand bouwwerk waarbij de oppervlakte niet wordt uitgebreid en de bestaande fundering wordt benut.

Uitgangspunt voor De De Clercqstraat 78 is het behoud of verkleinen van de bestaande voetafdruk van de huidige bebouwing. Er is daarmee geen spraken van het verstoren van de grond.

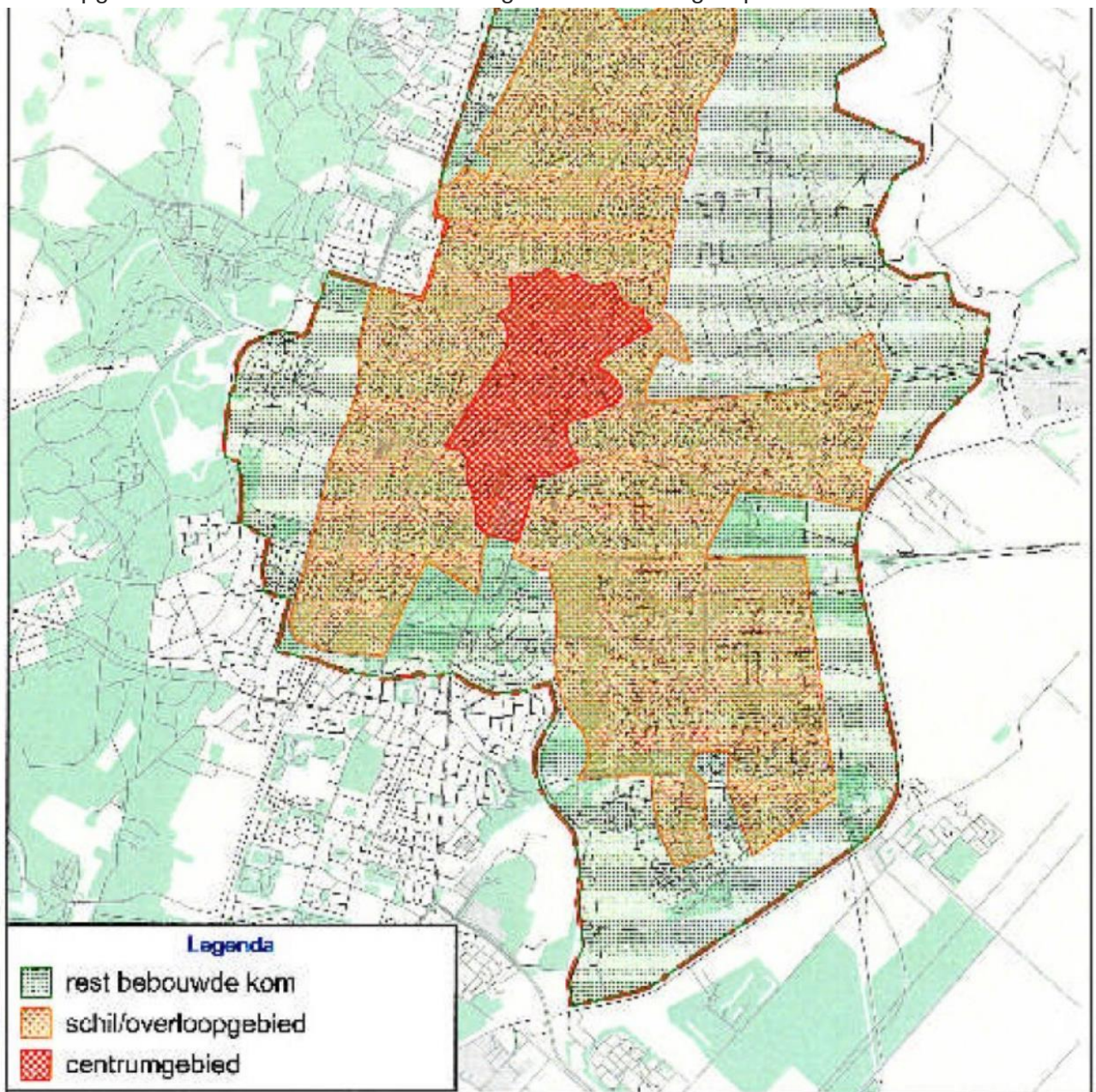
Archeologisch onderzoek is niet nodig.

3.1.2. Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018

Het bestemmingsplan Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018 past een deel van het bestemmingsplan Leidsebuurt. Aan het bestemmingsplan worden bepalingen toegevoegd ten aanzien van parkeren.

In het parapluplan parkeernormen 2018 is bepaald dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen en/of het gebruiken van gronden of bouwwerken er "in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht en in stand worden gehouden op eigen terrein voor parkeer- of stallinggelegenheden en laad- en losmogelijkheden overeenkomstig de 'Beleidsregels parkeernormen 2015', met inbegrip van eventuele wijzigingen van deze beleidsregels zoals die gelden ten tijde van de ontvangst van de aanvraag om een

omgevingsvergunning". In de beleidsregels van 2015 is Haarlem verdeeld in drie zones, met ieder eigen parkeernormen. De Leidsebuurt valt binnen de zone "schil/overloopgebied". Zie onderstaande afbeelding uit de beleidsregels parkeernormen.



Afbeelding: Schermafdruck parkeernormenkaart 2015

Het voorliggende plan bevindt valt door de ligging en het oppervlak in het segment 'middeldure woning' waarvoor een norm gehanteerd van 1,4 parkeerplekken per woning. Benadrukt wordt tenslotte dat de normen nooit absoluut kunnen zijn. Per bouwplan moeten maatwerk en individuele beoordeling mogelijk zijn.

In artikel 3.2.4 is aangegeven dat met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de normen, waarbij de afwijkmogelijkheden uit de geldende beleidsregels in acht moeten worden genomen. Bij stappen die conform het geldende parkeerbeleid doorlopen moeten worden om eventueel geheel of gedeeltelijk vrijstelling te krijgen is er sprake van een logische trits die in de aangegeven volgorde doorlopen moet worden tot er aan de parkeernormen voldaan wordt. De stappen zijn:

1. bezien mogelijkheden tot verkleining van het volume of van vervoermanagement (voor werken en sommige voorzieningen), als dat niet lukt;
2. realiseer de benodigde parkeerplaatsen binnen het bouwplan of op eigen terrein, als dat niet lukt;
3. realiseer parkeerplaatsen in de buurt (binnen een straal van 500 m) door plekken te kopen of te huren (aantonen door contract, koop of huur voor 10 jaar), of als dat niet lukt;
4. realiseer de plaatsen in de aangrenzende openbare ruimte.

Als laatste middel, dus als alle stappen 1 t/m 4 doorlopen zijn en geen oplossing bieden, kan gedacht worden aan gedeeltelijke (reductie dus) of algehele vrijstelling van de verplichting aan de parkeernorm te voldoen. Bij aantoonbare onmogelijkheid geheel of gedeeltelijk aan de normen te voldoen kan de bouwvergunning dus verleend worden met als argument het belang van het bouwplan voor de stedelijke ontwikkeling als geheel en het feit dat genoemde trits is afgelopen, m.a.w. dat getracht is een goede oplossing voor het parkeren te vinden, maar dat dit niet gelukt is.

Met het collegebesluit d.d. 6 mei 2014 zijn er beleidsregels vastgesteld m.b.t. het toekennen van parkeervergunningen en bezoekersschijven. Besloten is dat er geen parkeervergunningen en/of bezoekersschijven worden verleend, als aan de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening de voorwaarde is verbonden dat er geen parkeervergunningen en/of bezoekersschijven worden verleend.

Voor de De Clercqstraat 78 is er als gevolg van de wijziging (bedrijfsruimte vervangen door 1 woning) sprake van een toename van de parkeervraag van (1,4-1,2=) 0,2 plekken. Deze kan in pandig worden opgelost.

3.2. Afwijking van de geldende bestemmingsplannen

Het bouwplan wijkt op de volgende punten af de geldende bestemmingsplannen:

1. het verbouwen tot woning van een bestemming Tuin – 3;
2. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van de aanbouw/uitbouw (3 meter) tot een hoogte van circa 10,0 meter (aansluitend op bestaande belending);

HOOFDSTUK 4. BELEIDSKADER

4.1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Rijk vindt de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals Zuidas (als het grootste internationale zakendistrict), de Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer, Rotterdam-Zuid en Brainport Avenue rond Eindhoven worden doorgezet. Met het vervangen van het bestaande pand aan de De Clercqstraat 78 in het stedelijke gebied van Haarlem worden geen Rijksbelangen geraakt.

Besluit en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro en Rarro)

Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld en op 30 december 2011 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. Met het vervangen van het bestaande pand aan de De Clercqstraat 78 in het stedelijke gebied van Haarlem worden geen Rijksbelangen geraakt.

4.2. Provinciaal beleid

Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 door Provinciale Staten (PS) vastgesteld. Met de Omgevingsvisie richt de provincie zich op lange termijn ambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig willen koesteren en die probeert in te spelen op veranderingen en transitie die tijd nodig hebben. In het Visiedeel zijn de ambities uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst.

Uitgangspunt is dat wonen en werken zoveel mogelijk binnenstedelijk worden gerealiseerd en geconcentreerd. De provincie geeft in de Omgevingsvisie aan dat de metropool zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimte voor recreatie en andere functies. De realisatie van vijf woningen op een bestaand perceel in het centrum van Haarlem past binnen de kaders van de omgevingsvisie om stedelijke functies binnen het bestaande stedelijke gebied te concentreren.

Provinciale ruimtelijke verordening

In november 2010 is de Provinciale Ruimtelijke Verordening in werking getreden en daarna meermalen herzien of geactualiseerd. De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke ruimtelijke plannen. In jurisprudentie is bepaald dat de omvang

van het “bestaande stedelijke gebied” wordt bepaald door de wat het geldende bestemmingsplan aan stedelijke functies en bebouwing mogelijk maakt. Het perceel De Clercqstraat 78 ligt in het stedelijk gebied van Haarlem waar het geldende bestemmingsplan reeds voorziet in de bouw van woningen. Dit mag worden beschouwd als “bestaande stedelijke gebied”. De bouw van één woning aan de De Clercqstraat 78 past binnen de kaders van de provinciale ruimtelijke verordening.

4.3. Gemeentelijk beleid

4.3.1. Toekomstvisie Haarlem (2017)

Op 21 december 2017 is de Toekomstvisie Haarlem vastgesteld in de gemeenteraad (2017/387911). De toekomstvisie is een in samenspraak met de stad ontwikkelde visie op Haarlem in 2040. De visie is een overzicht van beelden, ambities, bezorgdheden, wensen en mogelijke oplossingsrichtingen. Inhoudelijk zijn er drie hoofdlijnen: “mooi, veerkrachtig en sterk”.

In de toekomstvisie is aangegeven dat het huidige aantal woningen in Haarlem niet voldoende is voor de vraag die de prognoses nu voorspellen, zijnde 16.700 in 2040. De plancapaciteit van Haarlem heeft tot 2025 nog ruimte voor 9.700 woningen, voor daarna is het opnieuw zoeken naar nieuwe mogelijkheden. In de visie is als opgave gedefinieerd om zoveel mogelijk woningen bij te bouwen binnen de grenzen van de kwaliteiten van de stad, waarbij gezocht wordt naar een woningaanbod wat een evenwichtige bevolkingsopbouw mogelijk maakt. Ook verdichting door middel van hoogbouw is hierbij een te onderzoeken optie.

Het realiseren van één woning aan de De Clercqstraat 78 (ter vervanging van de bestaande bedrijfsruimte) binnen het bestaande stedelijke gebied van Haarlem past binnen de kaders van de Toekomstvisie om woningen in het bestaande stedelijke gebied toe te voegen.

4.3.2. Structuurplan Haarlem 2020 (2005)

De gemeenteraad van Haarlem heeft op 20 april 2005 het Structuurplan Haarlem 2020 vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen de ruimtelijke ontwikkeling van de stad voor de periode tot 2020.

Voor de grotere opgaven richt het structuurplan zich op een beperkt aantal gebieden waar veel potenties zijn qua goede bereikbaarheid en ruimte. In het structuurplan zijn dit de “verandergebieden” en “knooppunten” genoemd. Deze vormen de zwaartepunten voor stedelijke ontwikkeling. Het gaat om de twee toegangsroutes van de stad, waaronder de Schipholweg.

Voor de Schipholweg is in het Structuurplan aangegeven dat het wenselijk is om deze weg te transformeren naar “een entree van de stad”. De Schipholweg kan de allure van een stadsboulevard krijgen en leent zich voor de ontwikkeling van een bebouwingsstrook met losse bouwblokken en eventueel op delen een gesloten bebouwingsstrook. De nieuwe

bebouwing is ter weerszijden van de weg en gericht op de Schipholweg. De hoogte en architectuur wisselen (stedelijk profiel, gemiddeld 5 lagen hoog, met hogere accenten). Het appartementencomplex 1.4 van het Vijverpark wordt gebouwd in 5 lagen langs de Schipholweg met een hoogte accent op de hoek met de Amerikaweg. Dit past binnen de kaders van het Structuurplan.

4.3.3. Woonvisie 2017-2020

In de Woonvisie 2017-2020 is aangegeven dat de gemeente Haarlem een woningbouwopgave heeft van 7.500 extra woningen in de periode tot 2025. De realisatie van de woning aan de De Clercqstraat 78 past binnen het streven om woningen in bestaand stedelijk gebied toe te voegen.

HOOFDSTUK 5. OMGEVINGSASPECTEN

5.1. Parkeren

Zoals reeds is toegelicht in paragraaf 3.1 zijn in het paraplubestemmingsplan Parkeernormen Haarlem 2018 voor nieuwe woningen de volgende parkeernormen vastgesteld voor de schil: 1,4 plek per woning.

In de huidige situatie is op de De Clercqstraat 78 een bedrijfsruimte van circa 69 m² aanwezig. Conform de 'Beleidsregels parkeernormen 2015' geldt voor arbeidsintensieve en bezoekers extensieve bedrijven een norm van 1,2 plek per 100 m². Voor de bedrijfsruimte van 69 m² is daarmee 0,83 parkeerplaats nodig. Afgerond is dit 1 parkeerplaats. Deze parkeerplaats kan gehuisvest worden in de inpandige garage op de begane grond van het pand.

5.2. Verkeer

In de huidige situatie is er een bedrijfsruimte van 69 m² in het pand ondergebracht. Uitgaande van de richtlijnen van het CROW (publicatie 317) en de in de beleidsregel parkeernormen 2015 genoemde uitgangspunten (minimum van bandbreedte richtlijnen) moet voor de huidige situatie worden uitgegaan van de volgende verkeersgeneratie:

- bedrijf (sterk stedelijk/ schil centrum): 1,2 voertuigbewegingen per etmaal per 100 m², zijnde 0,8 voertuigbeweging voor 69 m²

Voor de nieuwe situatie wordt uitgegaan van 1 woning. Uitgaande van de CROW-richtlijnen is de verkeersgeneratie van de nieuwe situatie 0,8 voertuig per etmaal. Het project leidt niet tot toename van de verkeersgeneratie.

5.3. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan (of andere planologische procedure) moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een planologische procedure toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden.

In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden. Het voornemen gaat uit het vervangen van een bedrijfsruimte door een woning. Uit paragraaf 5.2 is gebleken dat er van toename van het autoverkeer geen sprake is. Dit is te beschouwen als "niet in betekenende mate".

5.4. Bezonning

Uitgangspunt in de planvorming is het vergroten van het bestaande bouwvolume. Op het hoofdgebouw worden twee extra bouwlaag. In een uitgevoerde bezonningsstudie is inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van het grotere bouwvolume. Uit de bezonningsstudie blijkt dat op de maatgevende data (maart/september) bij de omliggende tuinen in beperkte mate sprake is van extra schaduw. Door de ligging van het perceel en de oriëntatie ten opzichte van de omliggende tuinen is het verschil dat het plan maakt in de schaduwwerking nihil. De uitgevoerde bezonningsstudie is als bijlage bijgevoegd.

5.5. Water

Doel van de watertoets is dat waterhuishoudkundige doelstellingen in beschouwing worden genomen in ruimtelijk besluit. Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Rijnland.

Bij een aanwijsbare toename van het verhard oppervlak zullen waterhuishoudkundige maatregelen getroffen moeten worden om waterbezwaar als gevolg van toename verharding te voorkomen. Indien er gebouwd wordt en hierbij meer dan 500 m² onverhard oppervlak omgezet wordt naar verhard oppervlak, dient 15% van de toename verharding als oppervlaktewater te worden aangebracht. Het uiteindelijke 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 grassdaken en ontkoppeling van de verharding van het gemengde rioolstelsel, waarbij het ontkoppelde water in de bodem geïnfiltreerd wordt.

Het perceel aan de De Clercqstraat 78 is in de huidige situatie volledig bebouwd en verhard. In de nieuwe situatie verandert dit in positieve zin door het maken van een tuin/patio aan de achtergevel. Er is geen sprake van een toename van verharding of bebouwing, compensatie in de vorm van nieuw open water is daarmee niet aan de orde.

In het kader van de algemene wens om duurzaam te bouwen wordt het dak van de opbouw voorzien van een groen dak. Een groen dak zorgt ervoor dat hemelwater langer wordt vastgehouden en vertraagd wordt afgevoerd.

5.6. Luchthavenindelingbesluit

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwemilieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het Luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. In het besluit zijn regels opgenomen ten aanzien van luchtverkeerswegen, vlieghoogtes rondom de luchthaven, regels ten aanzien uitstoot van stoffen, maximale risicogewicht van vliegtuigen, maximale geluidbelasting gedurende de nacht en etmaal.

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk

het Luchthavenindelingbesluit van belang. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. De projectlocatie De Clercqstraat 78 ligt in het beperkingengebied voor wat betreft de bouwhoogte. De planlocatie ligt buiten gebied nummer 3 (beperking bebouwing). Voor de planlocatie geldt een maximale toetshoogte van +123 meter NAP en een maximale toetshoogte radar van +75 meter NAP. De bebouwing die wordt voorzien heeft een bouwhoogte van maximaal 10,0 meter. Dit is ruim minder dan de toetshoogte. Het plangebied ligt in het gebied waarin beperkingen worden gesteld ten aanzien vogelaantrekkende functies (zoals viskwekerijen of natuurgebieden). De bouw van woningen valt daar niet onder.

Het project is in overeenstemming met het Luchthavenindelingbesluit.

5.7. Ecologie

Voor de bescherming van diersoorten is per 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming in werking getreden. In deze wet zijn de Natuurbeschermingswet 98, Flora en faunawet en Boswet geïntegreerd tot één wet. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning. Voor De Clercqstraat 78 wordt uitgegaan van het verbouwen en gedeeltelijk vergroten van een bestaand pand in het stedelijke gebied van Haarlem. Er zijn geen beschermde plant- en diersoorten te verwachten waarvan het leefgebied als gevolg van de ontwikkeling wordt geschaad.

5.8. Externe veiligheid

Voor de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen is wet- en regelgeving van kracht die moet worden getoetst bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van kracht. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is dit het Besluit externe veiligheid transportroutes kader. Voor buisleidingen (waaronder hoofdtransportleidingen gas) is het Besluit externe veiligheid buisleidingen kader.

In het kader van het geldende bestemmingsplan is vastgesteld dat er op en rond de planlocatie geen inrichtingen zijn waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen of transportroutes zijn waar gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Over het spoor vindt in beperkte mate transport van gevaarlijke stoffen plaats. Gelet op de afstand tussen De Clercqstraat 78 en het spoor (hemelsbreed circa 350 meter) is er een verwaarloosbaar risico.

5.9. Bodem

Ter plaatse van De Clercqstraat 78 is in de huidige situatie sprake van bebouwing die als timmerwerkplaats/ opslag wordt gebruikt.

Conform de Haarlemse bodemkwaliteitskaart ligt De Clercqstraat 78 in de bodemkwaliteitszone 2. In de bodemkwaliteitszone is de bovengrond (0,0 – 0,5 m-mv) gemiddeld matig verontreinigd met lood en zink. Verder is de grond gemiddeld licht verontreinigd met kwik, koper, minerale olie en PAK (teerachtige verbindingen in bijvoorbeeld koolas). Er kunnen plaatselijk sterke verontreinigingen met koper, lood en zink voorkomen. De ondergrond (0,5 – 2,0 m-mv) is gemiddeld licht verontreinigd met kwik, koper, lood, zink, PAK en minerale olie. In de ondergrond kunnen plaatselijk sterke verontreinigingen voorkomen met koper en lood. Zink kan plaatselijk als matige verontreiniging voorkomen. Voor grondverzet binnen bodemkwaliteitszone 2 en voor toepassing van grond uit bodemkwaliteitszone 2 in andere bodemkwaliteitszone dient op basis van het Grondstromenbeleid van de gemeente Haarlem rekening gehouden worden met een partijkeuring.

5.10. Duurzaamheid

Uitgangspunt is het duurzaam vernieuwen van de bestaande bebouwing zodat de nieuwe bebouwing voldoet aan het energielabel A. De nieuwe woningen zullen worden voorzien van zonnepanelen op het platte dak van het hoofdgebouw.

5.11. Stikstof

Doordat Haarlem zich in de buurt van een Natura 2000 gebied bevindt is het van belang dat er ook gekeken wordt naar de stikstofproductie rond dit bouwproject.

De aannemer is voornemens om de verkeersbewegingen zo veel mogelijk te beperken. Het betreft een lokale klus voor dit bedrijf, het bedrijf bestaat uit twee man en zal bij uitzondering een externe partij vragen voor diverse werkzaamheden.

Vrachtovervoer wordt beperkt tot 2 grote leveringen op locatie: buitenkozijnen en levering van hout. Alle verkeersbewegingen voor het materieel- en personenvervoer wordt zo veel mogelijk beperkt door carpool en materieelvervoer te combineren. Materieel kan zo veel mogelijk op de opdrachtlocatie opgeslagen worden gezien er sprake is van een afgesloten pand waar veelal intern gewerkt zal worden. Primaire materiaal wordt zo veel mogelijk in bulk geleverd op locatie. Afwerkingsmateriaal en klein materiaal wordt, zoals gebruikelijk voor deze aannemer, naar bondigheid per aanhanger worden gehaald bij de lokale groothandel.

Het geringe bouwafval wordt op locatie gescheiden en afgevoerd per klein vervoer. De incidenteel ingehuurd krachten wordt gevraagd in het object te pauzeren om zo de buurt de ontlasten. Er is dan ook geen behoefte aan een bouwkeet. Door de aanwezigheid van een werkend toilet welke voor het gros van de werkzaamheden kan blijven zitten, is er geen noodzaak voor de levering en afvoer van een chemisch toilet.

5.12. Milieueffectrapportage

Een verplichting om een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsprocedure of volledige m.e.r.-procedure uit te voeren kan ontstaan op basis van art 7.2 en 7.2A van de Wet milieubeheer. De woning aan de De Clercqstraat 78 in Haarlem is op basis van het geldende bestemmingsplan al mogelijk. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing ziet op beperkte afwijkingen (beperkt grotere bouwmassa en lagere parkeernorm). De bebouwde oppervlakte neemt in relatief beperkte mate toe. Op basis van het voorgaande kan worden gesteld dat er naar aard en omvang geen sprake is van een nieuw “stedelijk ontwikkelingsproject” waarvoor een m.e.r. beoordeling aan de orde is.

5.13. Gasloos bouwen

De gemeente Haarlem heeft de ambitie om voor 2040 al haar wijken van de afhankelijkheid van aardgas af te halen. Met deze ambitie heeft zij een programma gestart om samen met de bewoners, buurt voor buurt te kijken naar lokale oplossingen die gedragen begrepen en gedragen worden door de bewoners van deze wijken. Op het moment van schrijven zijn het Ramplaan- en Garenkokerskwartier en Schalkwijk de eerste wijken met bestaande bebouwing waar men de alternatieven voor energieconsumptie onderzoekt. Van initiatiefnemers van impactvolle verbouwingen en nieuwbouw wordt gevraagd alvast een voortouw te nemen en hun project gasloos uit te voeren of klaar te stomen voor gasloos gebruik. Ook de initiatiefnemers van deze verbouwing aan de De Clercqstraat is gevraagd het project klaar te maken voor gasloos gebruik. De aanvragers zijn gedreven om deze woning gasloos uit te voeren. Hierbij onderzoeken zij diverse technieken om hieraan te kunnen voldoen.

HOOFDSTUK 6. UITVOERBAARHEID

6.1. Economische uitvoerbaarheid

De woning wordt volledig voor rekening en risico van de initiatiefnemer uitgevoerd. Hiervoor zijn voldoende financiële middelen beschikbaar. De kosten voor de gemeente worden gedekt uit de leges die zullen worden geheven voor het verkrijgen van de benodigde vergunningen.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van het vastgestelde bestemmingsplan is eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen tegen de voorgenomen herontwikkeling van het gebied tot woongebied. De afwijkingen zoals beschreven in 3.2 zijn van dien aard dat er geen wezenlijk ander plan ontstaat. Er is geen aanleiding om over de voorgenomen wijzigingen participatie met de omgeving te organiseren. In het kader van de procedure behorend bij de omgevingsvergunning kan bezwaar worden aangetekend.

In het kader van openheid heeft de initiatiefnemer de nabije pandeigenaren ingelicht over de voorliggende plannen. Ook de bewoners van de naastgelegen panden zijn op de hoogte gesteld.

HOOFDSTUK 7. SAMENVATTING EN MOTIVERING

De bestaande bebouwing aan de De Clercqstraat 78 in Haarlem voldoet niet meer aan de huidige eisen en is niet toekomstbestendig. Ook past het huidige ensemble niet bij de omliggende bebouwing en het imago dat de De Clercqstraat heeft.

Op 17 juli 2020 is een aanvraag omgevingsvergunning eerste fase ingediend voor het verbouwen en uitbreiden van het huidige pand met een dakopbouw en het verbouwen tot woning van de huidige timmerwerkplaats/opslag. Uitgangspunt daarbij is het renoveren van het casco en naar een energielabel van minimaal A te brengen. Rondom het pand bevinden zich bebouwingen van drie bouwlagen, het doel is om de voorliggende woning op gelijke hoogte te bouwen als de directe burens en zo een gelijk beeld te creëren als aan de overkant van de straat.



Het bouwplan wijkt op de volgende punten af het geldende bestemmingsplan “Leidsebuurt” (2010):

1. Het te verbouwen bouwwerk valt volledig in de bestemming “Tuin – 3” en wijkt door de beoogde bestemmingswijziging af van het bestemmingsplan.
2. De te realiseren uitbreiding van twee bouwlagen maakt het pand met de nieuwe bouwhoogte van 10 meter hoger dan de toegestane 3 meter maximale bouwhoogte.

Het verbouwen van het bestaande pand aan de De Clercqstraat 78 en vervangen van de bedrijfsruimte door een woning past binnen het beleidskader van de provincie en de gemeente om het bestaande stedelijke zo optimaal mogelijk te benutten en waar mogelijk binnenstedelijk woningen toe te voegen.

Langs de De Clercqstraat is in de huidige situatie aan weersijden bebouwing gerealiseerd in afwisselend twee tot drie bouwlagen met een kap. De Clercqstraat 78 wordt verbouwd naar een gebouw met drie lagen met een kapverdieping waarmee wordt aangesloten op de omliggende panden langs de De Clercqstraat. De De Clercqstraat wordt gekenmerkt een smal profiel en voormalige arbeiderswoningen aan weersijden. De huidige bebouwing is te strak en niet passend binnen het bestaande kader van de straat en met de voorgenomen bebouwing wordt beter aangesloten op het karakter van de straat. Ook wordt met de gekozen architectonische opzet aangesloten op omliggende panden.

Door de verbouwing naar een woning met garage, op de plaats waar reeds een inrit aanwezig is, wordt de parkeerdruk in de buurt niet verhoogd.