

Ruimtelijke onderbouwing

Project	<i>Schipholweg 1 te Haarlem</i>
Status	<i>Versie 2.6</i>
Projectnummer	<i>20154</i>
Kenmerk	<i>20154.01</i>
Datum	<i>26 mei 2023, actualisatie 15 april 2024</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	5
2	Projectbeschrijving	6
2.1	Projectlocatie	6
2.2	Huidige situatie	6
2.3	Toekomstige situatie	7
2.4	Geldende bestemmingsplannen	29
3	Ruimtelijk beleid	33
3.1	Rijksbeleid	33
3.2	Provinciaal beleid	36
3.3	Regionaal beleid	40
3.4	Gemeentelijk beleid	42
4	Omgevingsaspecten	54
4.1	Motivering behoefte / Ladder voor duurzame verstedelijking	54
4.2	Hoogbouw Effect Rapportage (HER)	55
4.3	Archeologie en cultuurhistorie	61
4.4	Bedrijven en milieuzonering	63
4.5	Bezonnning	65
4.6	Bodem	68
4.7	Duurzaamheid	71
4.8	Externe veiligheid	73
4.9	Geluid	76
4.10	Groen	79
4.11	Kabels en leidingen	80
4.12	Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)	81
4.13	Luchtqualiteit	83
4.14	Natuur	85
4.15	Verkeer en parkeren	87
4.16	Water	100
4.17	Windhinder	103
4.18	(Vormvrije) m.e.r-beoordeling	107
5	Beschrijving uitvoerbaarheid	109
5.1	Economische uitvoerbaarheid	109
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	109
5.3	Planologische procedure	111
6	Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	112

Bijlagen

1	Hoogbouw Effect Rapportage, MEES Ruimte & Milieu, 19 mei 2023
2	Archeologisch onderzoek, Transect, 26 mei 2023
3	Bezonnningstudie, Peutz, 3 maart 2023
4	Verkennd bodemonderzoek, Klijn, 16 juli 2018

- 5 Verkennend en nader Bodemonderzoek, Milieutechniek ZVS Eemnes BV, 20 december 2021
- 6 Verkennend Bodemonderzoek olietank, Milieutechniek ZVS Eemnes BV, 8 maart 2022
- 7 Externe Veiligheid, Prevent, 9 februari 2022
- 8 Akoestisch onderzoek Schipholweg 1, Mobius Consult, 14 december 2021
- 9 Akoestisch onderzoek J.J. Hamelinkstraat 17 - 45, Mobius Consult, 25 mei 2023
- 10 Bomeninventarisatie, Dresme & VanderValk, 3 maart 2022
- 11 Quicksan ecologie, Dresme & VanderValk, 23 juni 2020
- 12 Vervolgonderzoek ecologie, Dresme & VanderValk, 10 november 2020
- 13 Ontheffing Wet natuurbescherming, 22 oktober 2022
- 14 Stikstofdepositie onderzoek, Cauberg Huygen, 25 mei 2023
- 15 Onderbouwing parkeren en verkeersgeneratie, Goudappel Coffeng, 1 maart 2024
- 16 Wateradvies Rijnland, 19 mei 2023
- 17 Windhinderonderzoek, Peutz, 7 maart 2023
- 18 Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r., MEES Ruimte & Milieu, 26 mei 2023

1 INLEIDING

In opdracht van OC Spaarne 1 VOF, HBB Groep en Groeneweg Projecten heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de gewenste ontwikkeling van 243 woningen, een restaurant, commerciële voorzieningen en diverse parkeervoorzieningen (zowel auto als fiets) ter plaatse van de Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17-45 te Haarlem. Ten behoeve van deze ontwikkeling zijn in de afgelopen jaren een gebiedsvisie, startnotitie, stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) en een stedenbouwkundig plan opgesteld door, en samen met de gemeente Haarlem. Omdat de ontwikkeling niet mogelijk is op basis van het vigerende 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 vigerende 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 is gelegen aan de locaties Schipholweg 1 en de nieuwe Paltsstraat, de voormalige J.J. Hamelinkstraat 17-45, te Haarlem. Kadastraal staat het plangebied bekend onder de gemeentecode HLM02, sectie Q, nummers 541 en gedeeltelijk 2907 en 2910. Het plangebied is gelegen in de Slachthuiswijk, behorend tot de Karolingenbuurt. Globaal wordt de locatie begrensd door:

- Een supermarkt en woningbouw ten noorden;
- Toekomstige nieuwbouw ten oosten;
- Schipholweg en een sportpark ten zuiden;
- Het Spaarne en de Schalkwijkerstraat ten westen.

De locatie kenmerkt zich door een ligging ten opzichte van twee grote ontwikkelingen en het nieuwe OV-knooppunt voor de stad: Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Tezamen met de locaties Schipholpoort en Schonevaart vormt het plangebied een nieuw stedelijk ensemble.

Figuur 1. Luchtfoto projectlocatie (bron: QGIS, eigen bewerking).



2.2 HUIDIGE SITUATIE

In de huidige situatie is er aan de Schipholweg 1 een kantoorgebouw gevestigd, met als bouwjaar 1961. Het heeft een grondoppervlak van ca. 1.000 m². De bebouwing bestaat uit een toren van 9 bouwlagen en een lager gedeelte van 3 bouwlagen. Aan de noordzijde van het gebouw zijn op eigen terrein parkeervoorzieningen aanwezig.

Aan de J.J. Hamelinkstraat 17-45 zijn 12 portiek en drie grondgebonden woningen (nr 41-45 inmiddels gesloopt) portiekwoningen gevestigd met een oppervlakte van circa 55-65 m². De bebouwing komt uit het

jaar 1955 en bestaat uit 2 bouwlagen. Elan Wonen is de eigenaar van de portiekflats. Ten oosten van het plangebied is reeds een omgevingsvergunning verleend voor nieuwbouwwoningen, tevens in het eigendom en beheer van Elan Wonen.

Figuur 2. Huidige situatie Schipholweg 1 (bron: Google Streetview, geraadpleegd 7 december 2021).



Figuur 3. Huidige situatie J.J. Hamelinkstraat (bron: Google Streetview, geraadpleegd 7 december 2021).



2.3 TOEKOMSTIGE SITUATIE

2.3.1 Achtergrond

Startnotitie

Voor het project Schipholweg 1 is op 25 juni 2020 de startnotitie vastgesteld door de gemeenteraad, waarin randvoorwaarden zijn vastgelegd voor verdere ontwikkeling. Hiermee is globaal een aanzet gegeven voor het

opstellen van nadere regels die in een SPvE, stedenbouwkundig plan en uiteindelijk in een omgevingsplan worden vastgelegd. De startnotitie heeft de basis gevormd voor voorliggende ontwikkeling.

2.3.2 Stedenbouwkundig Programma van Eisen Haarlem Nieuw Zuid

Op 1 juli 2021 is het stedenbouwkundig programma van eisen vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlem. Het SPvE heeft betrekking op het gebied nabij de kruising van de Schipholweg en Europaweg waarbij het geldt als stedenbouwkundig toetsingskader voor beoogde nieuwbouw op de volgende adressen:

- Toekanweg 7
- Schipholpoort 40-70
- Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17 t/m 45 (oneven)

Het SPvE bevat een visie voor het te ontwikkelen plangebied voorzien van een integraal toetsingskader, waaraan initiatieven moeten voldoen met het oog op een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. Er worden randvoorwaarden gesteld aan mobiliteit, woningbouw, economische functies en voorzieningen, groen, ecologie, duurzaamheid, klimaatadaptatie en circulariteit en architectonische beeldkwaliteit. Het SPvE brengt als toetsingskader samenhang aan tussen de individuele projecten en is het uitgangspunt voor de verdere samenwerking tussen de drie betrokken initiatiefnemers en de gemeente. Er zijn ook ambities geformuleerd voor een toekomstige herinrichting van de openbare ruimte, die meegenomen worden in de projecten voor de mobiliteitshub en herinrichting van de Europaweg.

In het onderdeel met betrekking tot de beeldkwaliteit is de ambitie opgenomen dat de architectuur het hoogstedelijk karakter van de locatie versterkt. Daarbij vormt de locatie op het niveau van de stad een aantrekkelijk beeld aan de stadshorizon. Langs het Spaarne en vanuit de binnenstad is de hoogbouw van verre te zien. Een herkenbaar punt, dat de oriëntatie op de stad versterkt.

De ontwikkelingen op de genoemde adressen doorlopen ieder hun eigen proces binnen een eigen planning. De ontwikkelende partijen stellen ieder een stedenbouwkundig plan op dat de gemeente toetst aan de uitgangspunten van het SPvE.

Het SPvE bestaat grofweg uit drie delen: het ruimtelijk kader, beeldkwaliteit en een spelregelkaart en maatwerkafspraken per locatie. In de navolgende paragrafen worden deze globaal weergegeven.

2.3.2.1 Ruimtelijk kader

Het ruimtelijk kader uit het SPvE is opgedeeld in de volgende aspecten:

1. Stedenbouw
2. Openbare ruimte
3. Groen
4. Programma
5. Duurzaamheid
6. Omgeving en gezondheid

1. Stedenbouw

Het gebied krijgt een impuls door het realiseren van een hoogbouwcluster. De hoogbouw is een fysieke manifestatie van de moderne stad als tegenhanger van de kleinschalige oude stad. Voor de projectlocatie geldt dat een afronding van de deels bestaande bouwblokken met daarop meerdere hoogbouwaccenten gewenst is. De rooilijnen vormen strakke lijnen en een voortzetting van de bestaande bebouwing. De hoogbouw is duidelijk, onderscheidend en positief aanwezig in het gebied. Hiervoor moet wel een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) worden opgesteld. Vanaf verschillende plekken binnen en buiten de stad ontstaat zicht op het toekomstige ensemble. Het componeren hiervan luistert nauw en gebeurt in samenhang en aan de hand van belangrijke zichtlijnen. Een compositie waarbij een opgaande lijn wordt opgezocht langs de

Schipholweg is het uitgangspunt. De overgang naar de achterliggende laagbouwbuurt (Slachthuisbuurt) verloopt via een tussenschaal: de bebouwing bestaat uit maximaal viert tot vijf lagen.

2. Openbare ruimte

De ambitie van het ontwikkelen van een succesvolle openbare ruimte worden samengevat in een ambitieweb met zes thema's: • identiteit/placemaking • verblijfskwaliteit • mobiliteit • klimaatadaptatie • flora en fauna • bodem en ondergrond.

3. Groen

Er liggen een aantal generieke groenopgaven voor het gehele gebied aangezien het nu vooral een versteend gebied is zonder waardevol groen. De herinrichting van het openbare gebied en de te realiseren nieuwbouw biedt kansen voor vergroening en het realiseren van een groene leefomgeving. Er is geïnventariseerd welk groen nu aanwezig is, wat er verdwijnt en welke bomen vervangen moeten worden. Het SPvE geeft ambities mee voor de toekomstige inrichting van de openbare ruimte. Voor de ontwikkeling aan de Schipholweg 1 is het de ambitie om het voorterrein van de nieuwbouw in te richten als verblijfsplein met stedelijk groen. Het gebouw kan een groene uitstraling krijgen door gevelgroen en groene dakterrassen. Ecologisch onderzoek moet uitwijzen of de ecologische waarden behouden of versterkt kunnen worden. Er moet aandacht zijn voor klimaatadaptief bouwen en inrichten van de openbare ruimte door onder andere oplossingen te bieden voor het bergen van water en het tegengaan van hittestress.

4. Programma

Naast woningbouw is ook het commerciële programma belangrijk om een gewenst hoog stedelijk gemengd gebied te realiseren. Er is behoefte aan een duidelijke programmatische laag. Hiervoor wordt een gebiedsconcept opgesteld (zie ook paragraaf 3.4.9). In elk geval worden verschillende eisen gesteld aan het niet-woonprogramma. Dit betreft onder andere dat het project bij moet dragen aan het verhogen van de leefbaarheid in het gebied, er minimaal twee plintlagen van het gebouw gereserveerd zijn voor niet-woonfuncties, de programmatische invulling richt zich op zowel lokale/verzorgende functies als ook op bovenregionale aantrekkingskracht en er moet een duidelijke relatie ontstaan met het OV-knooppunt. Het niet-woonprogramma wordt kwalitatief getoetst aan de volgende uitgangspunten:

- draagt bij aan de levendigheid van het gebied;
- is openbaar toegankelijkheid
- draagt bij aan het toevoegen van werkgelegenheid
- draagt bij aan de gewenste mobiliteitstransitie
- draagt bij aan het gebiedsconcept

5. Duurzaamheid

De Haarlemse duurzaamheidsambities zijn onderverdeeld in de volgende thema's:

- Mobiliteit: er wordt gewoond en gewerkt naast een moderne mobiliteitshub, de hoeveelheid asfalt mag niet toenemen, er komen goede fietsverbindingen en een mobiliteitsplan stimuleert bewoners en werknemers om af te zien van het gebruik en bezit van een eigen auto.
- Klimaatadaptatie: overtollig hemelwater moet worden afgekoppeld van het gemengde riool, wateroverlast moet voorkomen worden en maatregelen tegen hittestress moeten genomen worden om opwarming van het stedelijk gebied te verminderen.
- Circulariteit: circulair bouwen en slopen wordt gestimuleerd
- Energie en warmte: er wordt in ieder geval voldaan aan de BENG-eisen en mogelijk aan energieneutrale plannen.
- Projectspecifiek: de gebouwen worden ontworpen om op een duurzame manier de beleving en het welzijn van de gebouwgebruikers te verbeteren. De ontwerpers richten zich met name op duurzaamheidsprestaties op het gebied van water, materiaalgebruik en samenleving. Het gebouw aan de J.J. Hamelinkstraat wordt uitgevoerd in hout.

6. Omgeving en gezondheid

Hier vallen de diverse omgevingsaspecten onder, te weten:

- Parkeren: in het SPvE zijn maatwerk parkeernormen opgenomen die horen bij een dergelijke gebiedsontwikkeling
- Geluid: er moet voldaan worden aan het gemeentelijke geluidsbeleid
- Luchtkwaliteit en stikstof: hier gelden de wettelijke normen voor
- Externe veiligheid en explosieven: hier gelden de wettelijke normen voor
- Magneetvelden: het effect van magneetvelden moet meegewogen worden bij het bepalen van de transformatorhuisjes
- Afvalinzameling: in de openbare ruimte worden de grondstoffen centraal ingezameld, met inachtneming van de gemeentelijke randvoorwaarden
- Bezonnig en windhinder: voldaan moet worden aan de lichte TNO-norm ten aanzien van bezonnig. Voor wind is het uitgangspunt dat een goed windklimaat in de openbare ruimte en op verblijfsplekken kan worden gerealiseerd op basis van de NEN-8100 norm.

2.3.2.2 Beeldkwaliteit

In het SPvE is een beeldkwaliteitsparagraaf opgesteld die als doel heeft de kwaliteit en sfeer van de architectuur en inrichting van de openbare ruimte vast te leggen als toetsingskader. Als ambitie voor de beeldkwaliteit geldt dat de architectuur het hoogstedelijk karakter van de plek versterkt. De architectuur bepaalt in grote mate het aanzicht van de plek. Het geheel bepaalt in belangrijke mate de ruimtelijke beleving. Concreet heeft bebouwing in het gebied een royale uitstraling die uitnodigt tot een bezoek en het verblijven in de aansluitende openbare ruimte. Gebouwen zijn markant en karakteristiek voor de plek. Het geheel straalt harmonie uit, maar is nooit saai. Er is sprake van een gebalanceerd geheel met aansprekende diversiteit zonder schreeuwerig te zijn. Om dit te bereiken zijn een aantal basisprincipes opgenomen over de alzijdigheid, de plinten, de gevelbeeindiging van de bovenbouw, materiaal- en kleurgebruik, buitenruimte en galerijen en het nachtbeeld van de nieuwbouw. Voor Schipholweg 1 zijn specifieke beeldkwaliteitseisen gesteld.

Schipholweg 1

De locatie geldt als baken langs het Spaarne en gaat nadrukkelijk de relatie aan met Spaarne, Schipholweg, de tegenovergelegen toegang tot de groene zoom en aan de toekomstige mobiliteitshub. De ambitie is om het voorterrein van de locatie in te richten als verblijfsplein met stedelijk groen. Vanuit het cluster Spaarne-Schipholweg-Groene zoom ligt het voor de hand dat het gebouw een gedeeltelijke groene uitstraling krijgt; als onderscheidend element in de architectuur. De hoogbouw langs de Schipholweg wordt vormgegeven als een begeleidende strook van 5-7 lagen met daarboven accenten waarbij in totaal maximaal 24 lagen hoog wordt gebouwd. Aan de achterzijde in de tweede lijn komt bebouwing van 4-6 lagen, aflopend vanaf het Spaarne als overgang naar de achtergelegen laagbouwbuurt. Extra aandacht binnen de projectlocatie is er voor een betere routing voor het langzaam verkeer naar de Slachthuisbuurt. Nieuwe zijstraten zijn geen blinde stegen, maar hebben de uitstraling en geveloriëntatie van volwaardige straten. Het pleintje naar de J.J. Hamelinkstraat vormt de verbinding tussen de hoogstedelijke HUB en de achtergelegen wijk. Het pleintje zelf wordt onderdeel van de grotere verblijfsruimte aan de Schipholweg. De hoek van het pleintje met de Schipholweg is als oriëntatiepunt belangrijk vanwege verschillende zichtlijnen en krijgt daarom een bijzondere vormgeving. Datzelfde geldt voor de hoek Spaarne/Schipholweg.

Aanvullende regels voor de eerstelijnsbebouwing langs de Schipholweg:

- de onderbouw en plint begeleiden verschillende stedelijke ruimtes als vanzelfsprekend
- de bovenbouw maakt een statig gebaar naar de Spaarne-zijde en biedt ruimte aan een openbare terrasruimte met uitzicht over het Spaarne
- balkons maken deel uit van het hoofdvolume door ofwel integratie in de gevel ofwel het vormen van doorlopende ringen om de gevelvlakken
- aandacht voor het zorgvuldig omzetten van de plint naar het pleintje aan de Hamelinkstraat
- arcades van minimaal twee lagen zijn toegestaan aan de Schipholweg
- aan de zijde van de Hamelinkstraat mag de hoofdmaterialisering afwijken om deels samen te smelten met de hoofdmaterialisering van de tweedelijnsbebouwing
- toegangen tot parkeren en logistieke entrees zijn gesitueerd aan de Hamelinkstraat

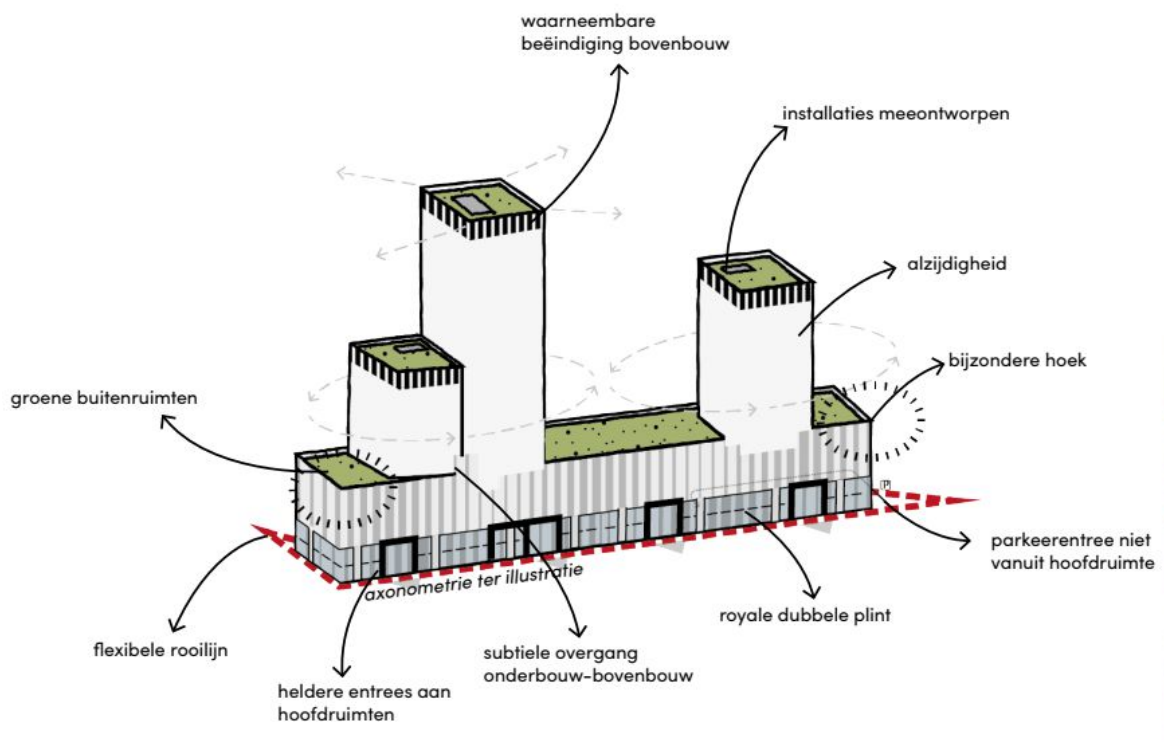
- toegangen tot parkeren en logistieke entrees zijn geen donkere gaten maar volledig onderdeel van de architectuur van de plint
- de bovenbouwen staan speels op de onderbouw; dat kan door terugspringen of deels voortzetten van de gevel ten opzichte van de onderbouw
- bovenbouwen mogen ten opzichte van elkaar gedraaid worden
- samengestelde vormen van bovenbouwen zijn toegestaan mits deze het silhouet versterken
- de bovenbouw heeft een slanke uitstraling

Aanvullende regels voor de tweedelijnsbebouwing aan de Hamelinkstraat:

- het bouwvolume sluit soepel aan op het vergunde woongebouw op de hoek van de Hamelinkstraat en het Spaarne
- gevels beschikken over een zichtbare (woon-)plint van één laag
- de achtergevel wordt vanwege de zichtbaarheid vanuit de Slachthuisbuurt en vanaf het Spaarne behandeld als voorgevel
- het toepassen van duurzame en warme gevelmaterialen zoals hout en gevelgroen zijn toegestaan als hoofdmateriaal van de gevel bij gebouwen van een kleinere schaal.
- het volume heeft een samengestelde uitstraling, kent verschillende hoogten en maakt gebruik van terugspringingen
- onderdoorgangen tellen ten minstens een vrije ruimte van 5,5 meter
- bij het maken van extra zijstraten en doorsteken naar de achterliggende buurt wordt de representatieve gevel inclusief vensters de hoek om gezet.

Dit is vertaald naar de volgende schets voor Schipholweg 1.

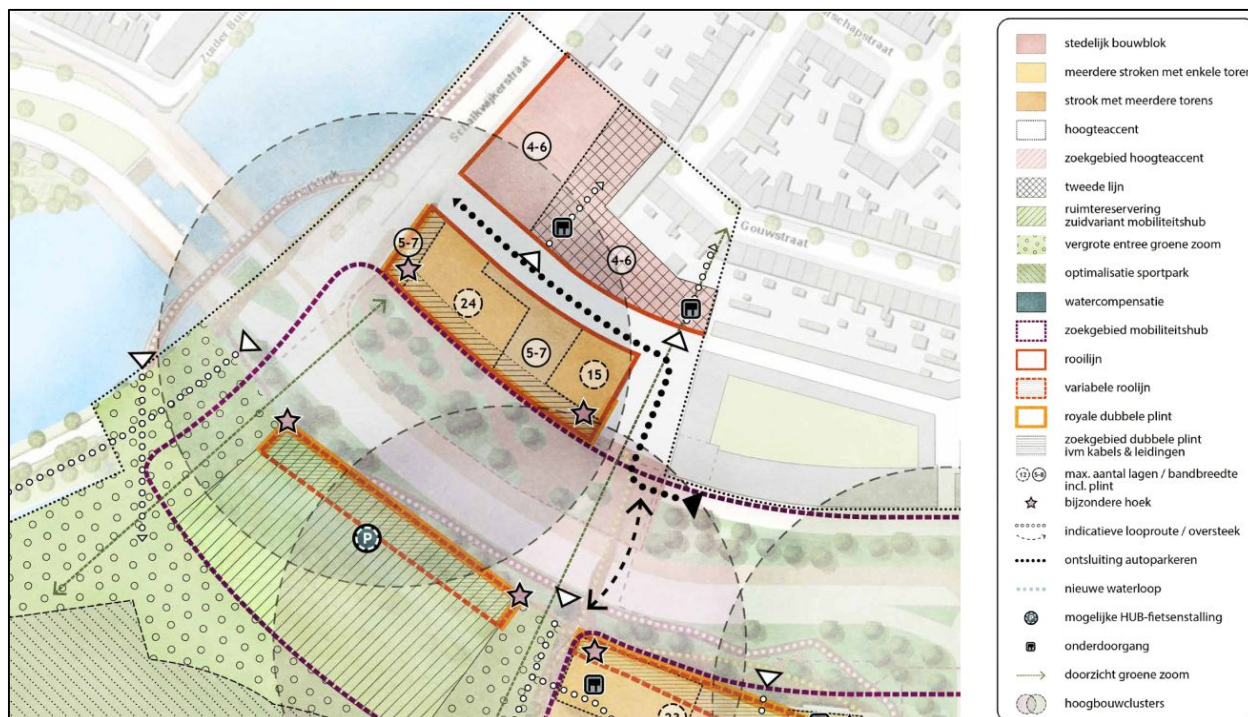
Figuur 4. Schets Schipholweg 1 (bron: SPvE, 2021).



2.3.2.3 Spelregelkaart en maatwerkafspraken

In de bijlage van het SPvE is per ontwikkellocatie een spelregelkaart opgenomen en zijn maatwerkafspraken weergegeven. Op deze spelregelkaart zijn de bouwmassa's en bouwlagen weergegeven van de te realiseren nieuwbouw.

Figuur 5. Spelregelkaart Schipholweg 1 (bron: SPvE 2021).



De volgende maatwerkafspraken ten aanzien van het woonprogramma zijn gemaakt voor Schipholweg 1: *Er komen totaal circa 260 appartementen waarvan circa 30% sociale huur en circa 40% middelduur segment (huur of koop) en 30% overig. De ontwikkeling is gericht op het vergroten van de diversiteit in de wijk en biedt dan ook voor verschillende doelgroepen mogelijkheden. Eén van de doelen is om in de nieuwbouw een bijzondere gemeenschap van bewoners en gebruikers te vormen. Gemeenschappelijke voorzieningen voor bewoners, werkenden en omwonenden dragen bij aan dat doel.*

2.3.2.4 Conclusie en toets

Het SPvE faciliteert en stimuleert de ontwikkeling aan de Schipholweg en J.J. Hamelinkstraat door op diverse aspecten aan te geven wat de ambities zijn en aan welke randvoorwaarden voldaan moet worden. Door initiatiefnemer is een stedenbouwkundig plan opgesteld op basis van het vastgestelde SPvE. In de volgende paragraaf worden al diverse aspecten uit het ruimtelijk kader en beeldkwaliteitskader getoetst. De aspecten Groen, Duurzaamheid, Omgeving en gezondheid zijn in hoofdstuk 4 van deze ruimtelijke onderbouwing per aspect terug te vinden.

2.3.3 Ontwerp Schipholweg 1

Voor de ontwikkeling aan de Schipholweg 1 is door Dam & Partners Architecten een nieuw ontwerp opgesteld. Dit ontwerp voor Schipholweg 1 en de Hamelinkstraat/Paltsstraat is een uitwerking van het vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (SPvE). Daarin is niet alleen de beoogde ontwikkeling aan de Schipholweg 1 en de J.J. Hamelinkstraat an sich beschouwd, maar ook bezien in samenhang met het stedelijk ensemble Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.

In het ontwerp wordt ingegaan op ruimtelijk relevante omgevingsaspecten als mobiliteit, geluid, bezonning en windhinder welke in hoofdstuk 4 nader onderbouwd worden, maar ook op beeldkwaliteit en materialisatie.

2.3.3.1 Stedenbouw

Drie grote ontwikkelingen, Schipholweg 1, Schonenvaert en Schipholpoort, markeren met de nieuwe mobiliteitshub van Haarlem, de stedelijke schaal van Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Samen met de nieuw ontworpen openbare ruimte, die ook de Schipholweg een nieuw profiel zal geven, geven de projecten vorm aan de identiteit van de plek. De nieuwe openbare ruimte verbindt de projecten die elk een eigen identiteit krijgen. Door deze nieuwe inrichting van de openbare ruimte krijgt Haarlem Nieuw-Zuid ook een groener karakter dan in de huidige situatie. Beleving op maaiveld staat hierbij centraal.

Het SPvE geeft de kaders voor de drie grote ontwikkelingen en de aanzet voor de uitwerking van de mobiliteitshub. Zij beschrijft ook de ambitie van de stad voor een betere en groenere openbare ruimte. Zoals beschreven in het SPvE en passend in de hoogbouwvisie van Haarlem, vormt met name Schipholweg 1 een knooppunt tussen de historische stad en Schalkwijk. Schipholweg 1 is van de drie grote projecten van Haarlem Nieuw-Zuid het hoogste, zodat vanaf de Schipholweg een nieuw opbouwend hoogteprofiel naar het Spaarne ontstaat.

Schipholweg 1

Schipholweg 1 is een samengesteld stedelijk volume: vanuit een onderbouw die aansluit op de curve van de Schipholweg ontwikkelen zich hoogteaccenten. Door samenvoeging en in hoogte te trappen, zorgen de accenten voor een coulissewerking en vormen ze een geheel met de onderbouw.

De bovenbouw van Schipholweg 1, bestaat uit drie accenten, bewust rank van vorm. Twee van die accenten vormen samen het hoogste, samengestelde accent, dat zich adresseert aan het Spaarne. Het lagere accent vormt een markering van de Schipholweg. Het hoogste accent blijft onder het in de hoogbouwvisie gedefinieerde 'plafond' van Haarlem: de Grote of St.-Bavokerk.

Figuur 6. Impressie nieuwbouw (bron: DAM & Partners Architecten, november 2021).



Door in hoogte te trappen zorgen de accenten stedenbouwkundig voor een coulisse werking en helpen zo een geleidelijke overgang naar delen met een lagere hoogte. De accenten kennen afschuiningen zodat het profiel van Schipholweg 1 slanker oogt. Er ontstaat zo ook beter zicht langs de accenten. Buitenruimtes zijn rondlopend vormgegeven rond de accenten. Bij de hoeken van de accenten zijn de buitenruimtes afgerond. Zo versterken de buitenruimtes het slanke profiel en de alzijdigheid van de accenten. De accenten worden helder beëindigd en vormen zo de waarneembare kronen.

Conform de uitgangspunten uit het SPvE begeleidt de plint en onderbouw van Schipholweg 1 de grootstedelijke schaal van de Schipholweg en de kleinstedelijke schaal van de Hamelinkstraat. De plinten kennen over verschillende lengtes daarom bijpassende verschillende schaalgroottes.

Op de schaal van de wijk zorgen de drie projecten voor goede plinten en een goede middenschaal aan de nieuw in te richten Schipholweg. Specifiek sluit het gebouw aan de Schipholweg in rooilijn aan op de curve van stedelijke wanden aan de noordzijde van de Schipholweg. De onderbouw van het gebouw vormt een samenhangende voortzetting met de recente en nog te bouwen bebouwing langs de Schipholweg.

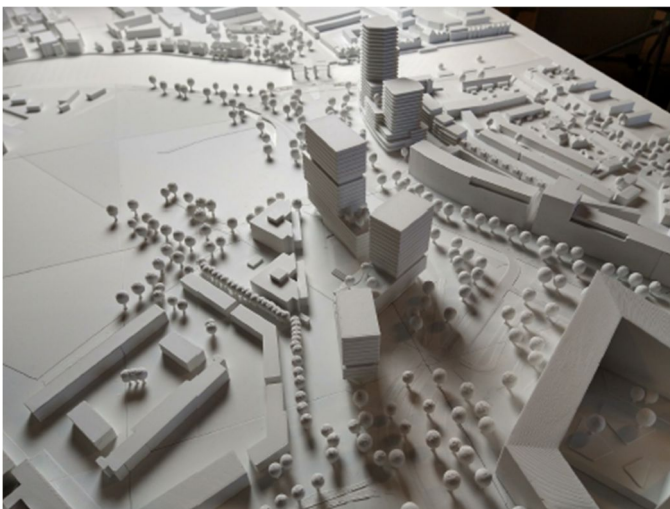
De onderbouw van Schipholweg 1 vormt de middenschaal tussen laagbouw en hoogbouw met een hoogte tussen de 5 en 8 lagen inclusief plint. Een lagere onderbouw is vanwege het gebrek aan stedenbouwkundige begeleiding op de middenschaal in de bestaande (zeer) grote ruimten niet wenselijk. Een hogere onderbouw verstoort het geheel en gaat te nadrukkelijk de concurrentie aan met de hogere accenten.

Op de schaal van de buurt bereidt het lagere gebouw aan de Hamelinkstraat/Paltsstraat de schaalsporang naar de Schipholweg voor. Het gebouw verbindt als een puzzelstuk de lagere nieuwbouw van Elan en de ontwikkeling aan de Schalkwijkerstraat. Een opening door het gebouw anticipeert op een mogelijke doorwaadbaarheid vanaf de Gouwstraat.

De plinten van beide gebouwen passen zich aan, aan de buurtligging. Aan de Schipholweg ondersteunen royale plinten met twee hoge verdiepingen de stedelijke ruimte. Aan de nieuwe Hamelinkstraat/Paltsstraat is de schaal van de plinten juist kleiner. Zo ondersteunen beide gebouwen hier de woonstraat.

Doordat de ingezette curve van de Schipholweg in het gebouwvolume wordt opgepakt, wordt de begeleiding van de stedelijke ruimte vanzelfsprekend. Het volume van de plint wordt niet geheel naar hogere verdiepingen doorgezet: het volume van de bovenbouw verjongt. Subtiële overgangen zorgen ervoor dat er samenhang tussen onder- en bovenbouw wordt gerealiseerd en dat de hoogbouw daarboven vanzelfsprekend wordt geïntroduceerd.

Figuur 7. De ingezette curve van de Schipholweg wordt in het gebouwvolume opgepakt.



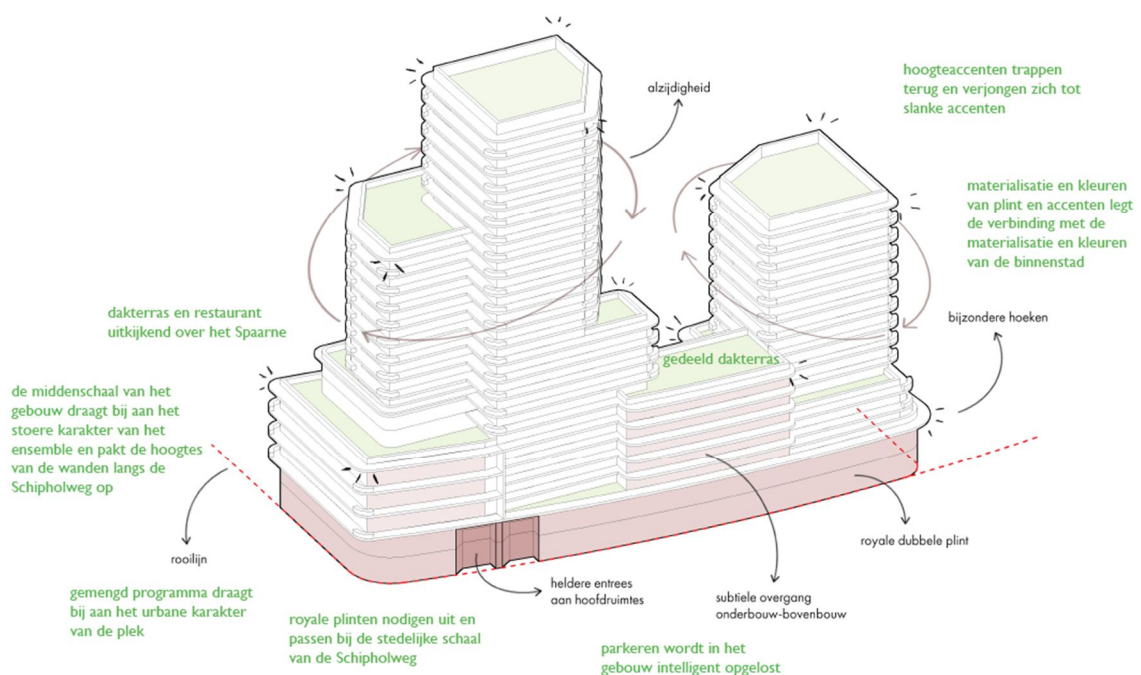
Figuur 8. Subtiële overgangen zorgen voor samenhang tussen onder- en bovenbouw van Schipholweg 1.



De hoogbouw zelf is lossier en statiger vormgegeven. Zij refereert naar de ligging aan het Spaarne en de context van de skyline van Haarlem. Zoals het SPvE omschrijft: de lange lijnen van de stad. De deels samengestelde hoogteaccentvolumes trappen terug en verjongen zich tot slanke alzijdige accenten. Aan de basis van de accenten is er ruimte voor een publieke een semipublieke buitenruimte.

Rondlopende buitenruimtes zijn als linten om de volumes getrokken en versterken de elegantie van de compositie. De buitenruimtes krijgen een groen karakter door vaste en gemeenschappelijke beplanting. Deze verticale begroeiing draagt mede bij aan de natuurinclusiviteit van het gehele project.

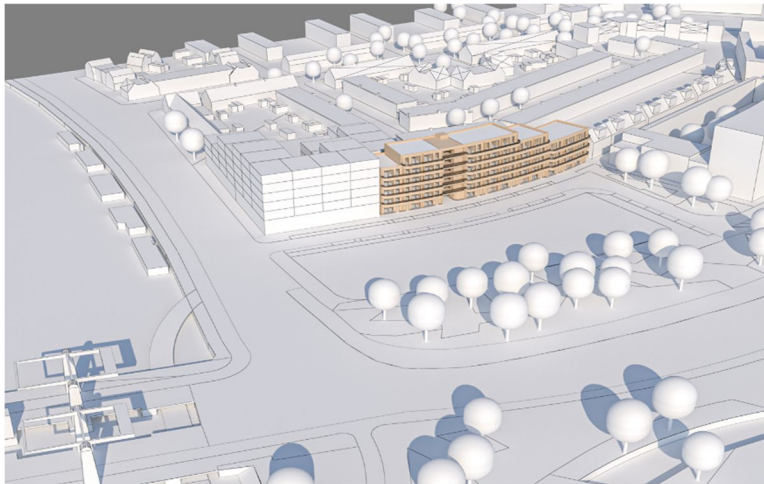
Figuur 9. Impressie hoogbouw Schipholweg 1.



Hamelinkstraat

Conform de uitgangspunten uit het SPvE begeleidt het volume van de Hamelinkstraat de curve van het nieuwe straatprofiel. Door het volume te laten trappen sluit het aan de west- en oostzijde goed aan op de naastgelegen (nieuwe en toekomstige) bebouwing. Ook in diepte trapt het gebouw om de menselijke schaal op straatniveau te borgen.

Figuur 10. De Hamelinkstraat volgt de curve van het nieuwe straatprofiel en sluit door het trappen in hoogtes aan op de naast gelegen bebouwing (in het beeld wordt Schipholweg 1 niet getoond).



Op de schaal van de buurt bereidt het lagere gebouw aan de Hamelinkstraat/Paltsstraat de schaalsprong naar de Schipholweg voor. Het gebouw verbindt als een puzzelstuk de lagere nieuwbouw van Elan en de ontwikkeling aan de Schalkwijkerstraat. De entree van het gebouw en de inrichting van het eigen terrein, anticipeert op een mogelijke doorwaadbaarheid vanaf de Gouwstraat.

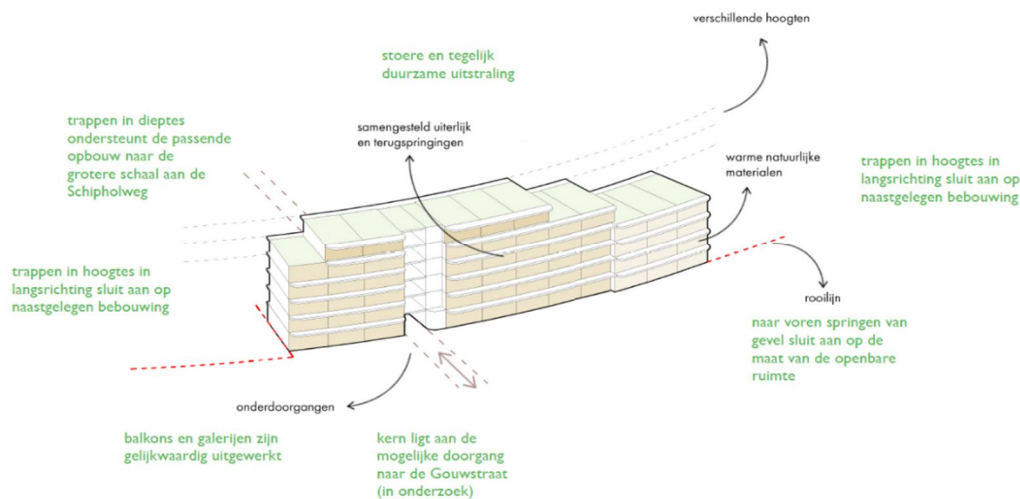
Figuur 11. Op de schaal van de buurt bereidt de Hamelinkstraat de schaalsprong naar de Schipholweg voor.



Buitenruimtes en galerijen (op zuid- en respectievelijk noordgevel) zijn net als bij de Schipholweg 1 doorlopend en kennen een gelijkwaardig karakter van uitwerking. Zij accentueren en ondersteunen het op de hogere verdiepingen terugtrappen van het gebouwvolume in zowel breedte als diepte van het gebouw.

Aan de straat en aan het binnenterrein worden studio's gerealiseerd, zodat aan beide zijdes van het gebouw voordeuren liggen. In de binnentuin ligt ook de gemeenschappelijke buitenruimte voor de studio's. De hoofdkern opent zich naar de gewenste mogelijke doorgang richting de Gouwstraat.

Figuur 12. Uitwerking Hamelinkstraat.



2.3.3.2 Programma

Het doel is om twee verschillende bouwdelen te realiseren: één gebouw aan de Schipholweg 1 en één gebouw aan de J.J. Hamelinkstraat 17-45. Het programma dat de ontwikkeling mogelijk maakt bestaat uit wonen, werken-wonen, parkeren, restaurant, loftkantoren en een dubbel plint programma.

Voor het niet-wonen programma, de commerciële functies, wordt aangesloten bij het Ambitiedocument knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (zie ook paragraaf 3.4.9). Dit ambitiedocument is opgesteld in samenwerking met de diverse stakeholders in het gebied om te komen tot een evenwichtige verdeling van niet-woonfuncties rondom het knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Hierbij zijn de ontwikkelingen van Schipholweg 1, Schipholpoort en Toekanweg 7 in meegenomen. Het Ambitiedocument is vertaald naar een Gebiedsconvenant waarin concrete inhoudelijke- en procesafspraken tussen onder andere gemeente en ontwikkelaars zijn vastgelegd. Deze worden geborgd in de op 20 juli 2022 ondertekende anterieure overeenkomsten tussen gemeente en ontwikkelaars welke samen met het ondertekende Ambitiedocument en Gebiedsconvenant worden aangeboden aan het college van B&W.

Figuur 13. algemeen programma overzicht.

Totaal aantal woningen:		243		
Sociale huur	30%	73	18 opp ca 30m2 GO (bijzondere doelgroep)	Hamelinkstraat
			46 opp ca 50 - 60 m2 GO	Hamelinkstraat
			3 opp ca 40 - 50 m2 GO	Schipholweg 1
			6 opp ca 50 - 60 m2 GO	Schipholweg 1
Middel dure segment (waarvan 60% laag en 40% hoog)	40%	98	83 middenhuur opp ca 60 - 80 m2 GO	Schipholweg 1
			15 middenhuur icm woonwerk-ruimte ca 65 - 75 m2 GO	Schipholweg 1
Vrije sector	30%	72	vrije sector woningen (koop/huur n.t.b.)	Schipholweg 1
BVO's totaal:				Allocatie:
Wonen:				
BVO's wonen Schipholweg 1		20.850 m2 bvo		Schipholweg 1
BVO's wonen Hamelinkstraat		3.800 m2 bvo		Hamelinkstraat
Niet wonen:				
Bijdrage werkgelegenheid:	18% v. totaal	5.691 m2 bvo	waarvan:	Schipholweg 1
Restaurant 6e verdieping			420 m2 bvo	Schipholweg 1
Commerciële ruimtes kantoren:			2.019 m2 bvo	Schipholweg 1
Commerciële ruimtes plint (inclusief optie fietsenmaker/fietsenstalling):			2.778 m2 bvo	Schipholweg 1
Werken bij woningen (2-doors, 15 eenheden):			474 m2 bvo	Schipholweg 1
Inpandige techniek en fietsparkeren bewoners (SW1):		1.378 m2 bvo		Schipholweg 1
Inpandige techniek (Hamelinkstraat)		25 m2 bvo		Hamelinkstraat
Totaal ontwikkeling bovengrondse bvo's:		31.744 m2 bvo		
Onderverdeling per gebouw (bovengronds):				
		3.825 m2 bvo		Hamelinkstraat
		27.919 m2 bvo		Schipholweg 1
Totaal ontwikkeling bovengrondse bvo's:		31.744 m2 bvo		
Gebouwd parkeren:		123 plekken		Schipholweg 1 (parkeerroussel)

Schipholweg 1

Binnen de Schipholweg 1 worden 179 woningen mogelijk gemaakt, waarvan 9 sociale huurwoningen, 98 middeldure woningen en 72 vrije sector woningen. Naast woningbouw voorziet het programma van de Schipholweg 1 tevens in een restaurant, commerciële ruimtes kantoren, commerciële ruimtes plint, fietsenstalling, werken bij woningen en de bijbehorende inpandige techniek en fietsparkeren voor bewoners. Daarnaast wordt een garage met een volledig automatisch parkeercarrousel, bestaande uit 123 parkeerplaatsen voor bewoners en vast gebruikers van niet-woonfuncties. Er zijn twee los van elkaar opererende carrousel om de verwerkingstijd te optimaliseren. Op straat zijn nog 16 openbare parkeerplekken die in de telling voor het project wordt meegenomen.

Voor de concrete invulling van de royale plint valt te denken aan een koffiecorner/lunchroom, drogist/apotheek, bloemist/kiosk/kranten, slijterij, opticien, natuurwinkel, fietsenmaker, ijswinkel/snackbar, -werkcafé en fietsenstalling ter ondersteuning van het OV-knooppunt. Zo zorgt de plint aan de Schipholweg voor levendigheid overdag en 's avonds. Voor de plint betekent dit dat de volgende commerciële functies hier kunnen landen:

- **Commerciële functies plint:** *Bedrijvigheid, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, detailhandel (waarbij voor detailhandel geldt: gemiddelde omvang ca 200m² en geen units groter dan 400 m², totaal maximaal 1.000 m²), horeca categorie 1 (maximaal 450m²). Geen supermarkt.*

Boven de royale plint van 2 lagen liggen aan de zijde van het Spaarne 3 verdiepingen met kantoorruimtes. Voor de kantoren wordt gedacht aan adviesbureaus, creatieve industrie, dienstverlening, juridisch/financieel. Op de 6e verdieping biedt een restaurant met terras, uitzicht over het Spaarne en de stad.

- **Commerciële functies verdiepingen:** *kantoren en horeca 2: restaurant*

Daarnaast zijn er woonwerkwoonwoningen opgenomen, met een eigen voordeur voor de bij de woning behorende werkruimte.

J.J. Hamelinkstraat 17-45

Ter plaatse van de locatie J.J. Hamelinkstraat 17-45 worden enkel 64 sociale huurwoningen mogelijk gemaakt met de bijbehorende inpandige techniek. Ontwikkeld voor Elan wonen, verbindt dit kleinere gebouw de naastgelegen nieuwbouw van Elan wonen met de plannen aan de Schalkwijkerstraat. Tegelijk vormt het gebouw de opmaat vanuit de wijk naar de schaalsprong aan de Schipholweg. Er worden 18 sociale huurwoningen kleiner dan 30 m² gbo mogelijk gemaakt ten behoeve van bijzondere doelgroepen. Ook worden er 46 sociale huurwoningen mogelijk gemaakt met een oppervlakte van circa 50-60 m² gbo. De inpandige techniek bedraagt 25 m² bvo. Derhalve wordt er ter plaatse van de J.J. Hamelinkstraat 17-45 3.825 m² bvo bovengronds gerealiseerd.

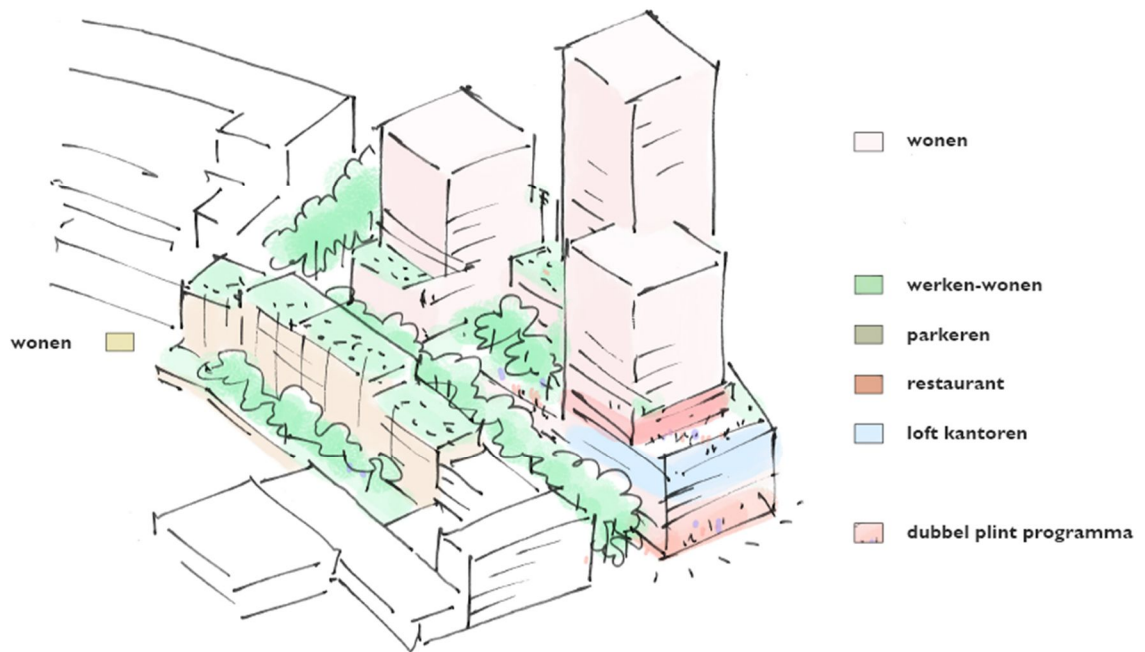
Indicatie arbeidsplaatsen

Op basis van ca. 5691 m² BVO niet-wonen programma kan een indicatieve inschatting gemaakt worden op basis van een bezetting van 12 m² VVO /persoon. Bij een VVO (verhuurbaar vloeroppervlak) van ca. 5.000 m², betekent dit potentieel ca. 417 arbeidsplaatsen.

2.3.3.3 Bouwplan en openbare ruimte

In de navolgende paragraaf komen bouwlagen, bouwhoogtes en situering van de verscheidene functies aan bod per gebouw. Onderstaande figuur geeft een vogelvlucht de situering van de verschillende functies over de gebouwen weer.

Figuur 14. Situering verschillende functies (bron: Stedenbouwkundig plan, DAM & Partners Architecten, april 2022).

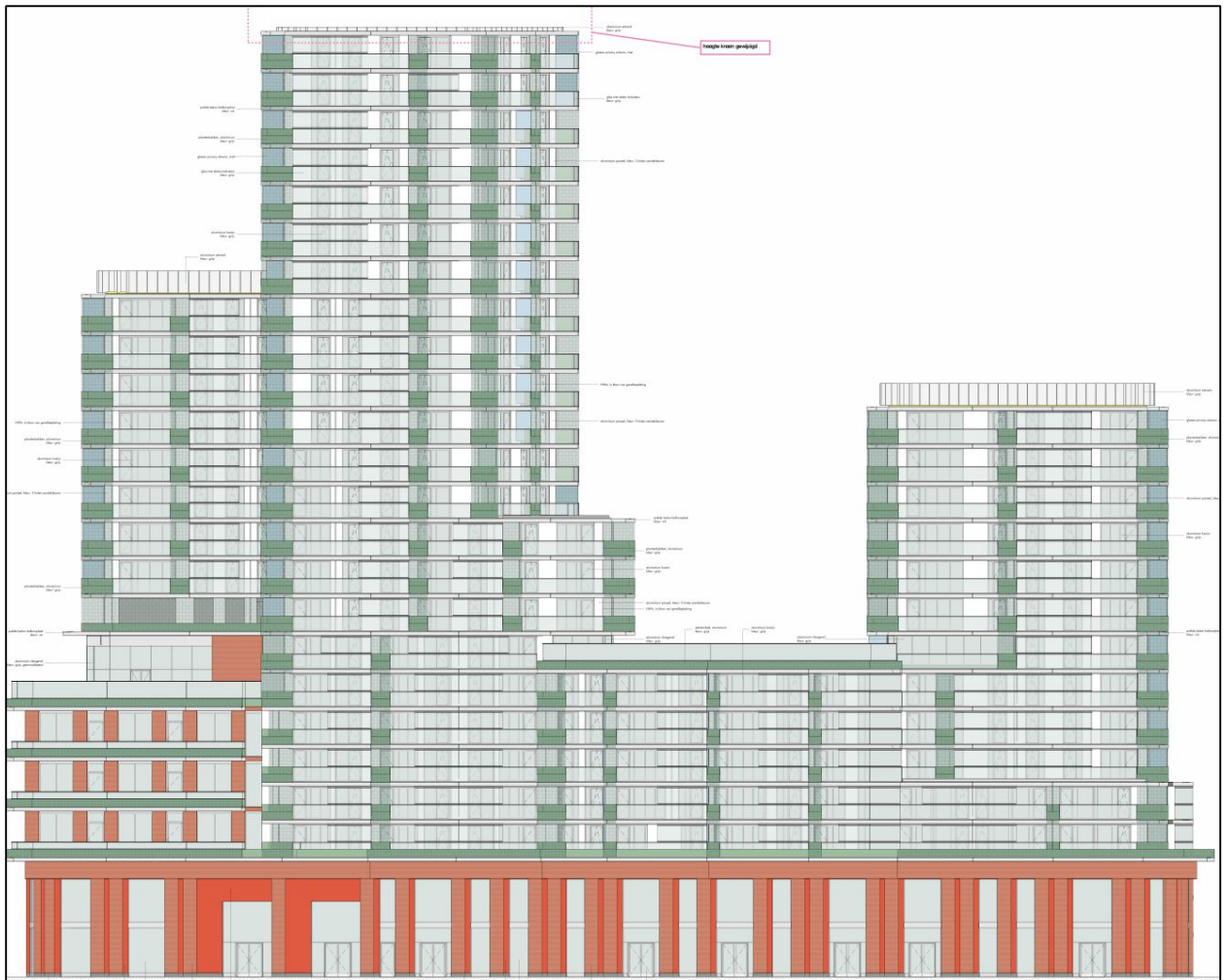


Schipholweg 1

De beoogde ontwikkeling voorziet in een gebouw met meerdere hoogteaccenten. Aan de westzijde voorziet het gebouw in 5 bouwlagen met een dakterras en een bouwhoogte van 18 meter. In het midden van het gebouw is een gedeelte met 7 bouwlagen en een dakterras met een bouwhoogte van 25, evenals een gedeelte van 11 bouwlagen met een bouwhoogte van 34 meter. Het plan kent drie hogere bouwdelen met 14, 16 en 24 bouwlagen en bouwhoogtes van respectievelijk 46, 55 en 76 meter hoog.

Op verdieping 1 tot en met verdieping 6 zijn enkele woningen gesitueerd naast niet-woonvoorzieningen. Vanaf verdieping 7 zijn ook woningen gevestigd. De grotere vrije sectorappartementen kijken voornamelijk uit over het Spaarne (westzijde).

Figuur 15. Bouwhoogtes en bouwlagen Schipholweg zuidgevel (bron: DAM & Partners Architecten, mei 2023).

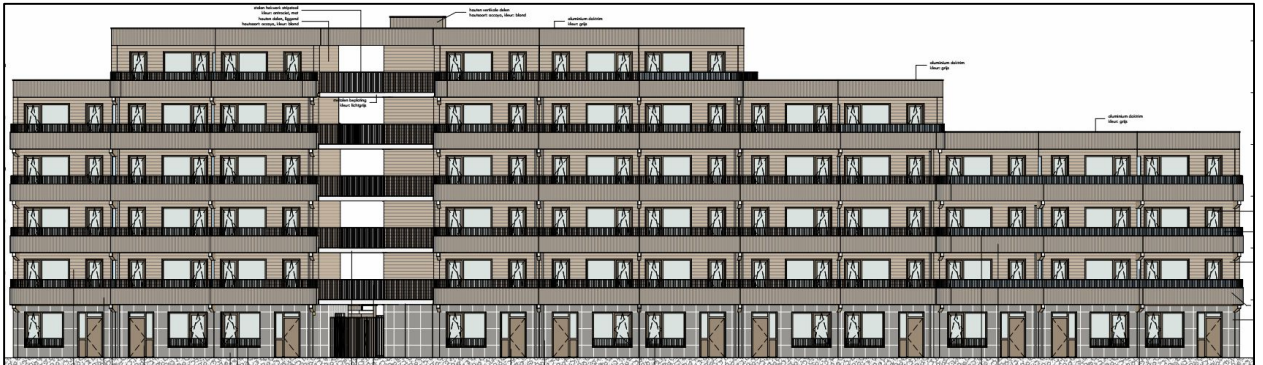


Het gebouw wordt voorzien van een royale, dubbele plint, waarbij de inzet van voorzieningen lokaal is georiënteerd. Boven de royale plint van 2 lagen liggen aan de zijde van het Spaarne 3 verdiepingen met kantoorruimtes. Op de 6e verdieping biedt een restaurant met terras, uitzicht over het Spaarne en de stad. Daarnaast zijn er woonwerkwoonings opgenomen, met een eigen voordeur voor de bij de woning behorende werkruimte.

J.J. Hamelinkstraat 17-45

Aan de J.J. Hamelinkstraat worden 64 sociale huurwoningen gerealiseerd. Het gebouw krijgt verschillende bouwhoogtes van 13, 16 en 19 meter. Derhalve wordt het gebouw ook van een verschillend aantal bouwlagen voorzien, namelijk 4, 5 en 6 bouwlagen.

Figuur 16. Gevelaanzicht zuidzijde J.J. Hamelinkstraat (bron: DAM & Partners Architecten, mei 2023).



Figuur 17. Uitsnede VO inrichtingsplan opstelplaatsen brandweer (bron: OKRA, mei 2023).



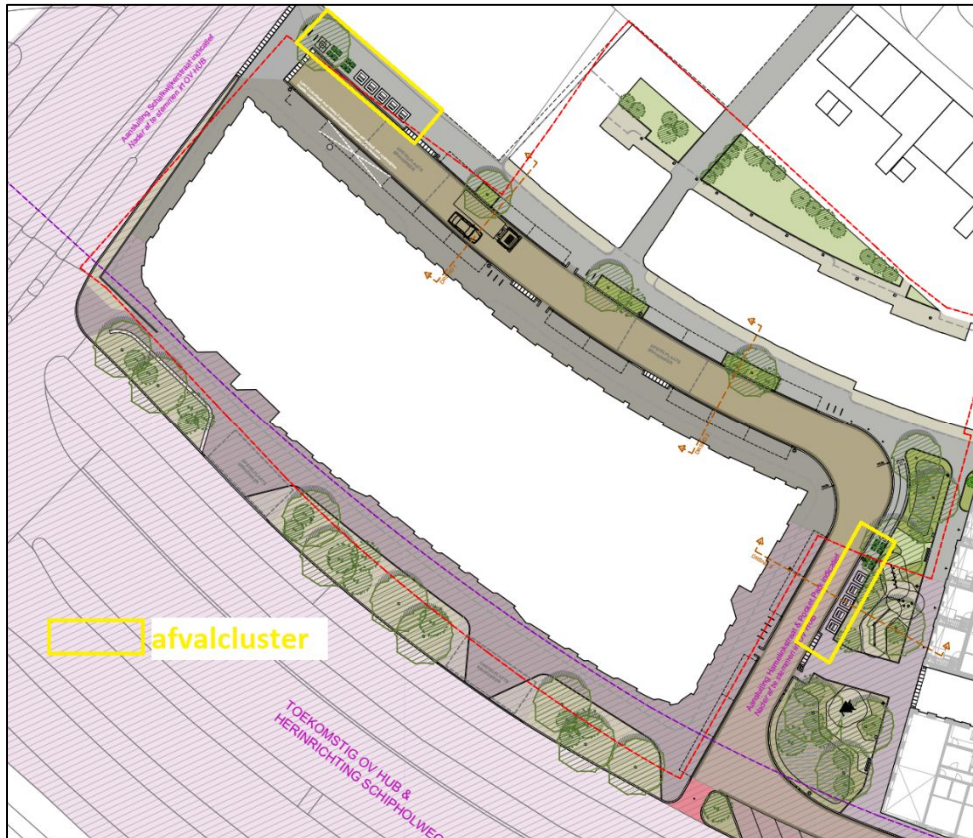
Brandweervoorzieningen

Er worden twee opstelplaatsen voor brandweer gerealiseerd langs het gebouw in de Hamelinkstraat, zie figuur 9. Ook worden er twee opstelplaatsen langs de Schipholweg gerealiseerd. Er komt een bluswaterriool onder de weg vanuit het Spaarne waar gebruik van kan worden gemaakt.

Afvalvoorzieningen

Aan de noordzijde van het gebouw aan de Schipholweg komt en logistieke ingang voor het bedrijfsafval. De ondergrondse afvalcontainers voor de bewoners worden aan de straatzijde gerealiseerd, op de hoek Schalkwijkerstaat / Hamelinkstraat en in de nieuw te realiseren zijstraat aan de oostkant tussen project en de in aanbouw zijnde nieuwbouw van Elan.

Figuur 18. Uitsnede VO inrichtingsplan afvalvoorzieningen (bron: OKRA, mei 2023).



Het ontwerp van de openbare ruimte van de nieuw aangelegde Hamelinkstraat door OKRA landschapsarchitecten zet de openbare ruimte voort die reeds gerealiseerd wordt rond de woningbouwontwikkeling van Elan aan de Schipholweg, ook naar ontwerp van OKRA. Zo wordt de samenhang van de openbare ruimte met een nadrukkelijk woonkarakter geborgd.

De Hamelinkstraat wordt opnieuw ingericht en verlegd om zo aan te kunnen sluiten op de aansluitende bebouwing, zoals het SPvE voorschrijft.

In de straat zijn bomen gepositioneerd aan de noordzijde van de straat, tegelijk passend bij een mogelijke doorsteek naar de Gouwstraat. Op het binnenterrein van de Hamelinkstraat wordt die mogelijke doorsteek begeleidt met groen. De klinkerbestrating op maaiveld maakt aan de noordzijde, conform het naastgelegen ontwerp van de openbare ruimte, een onderscheid tussen rijbaan en parkeervakken. Aan de zuidzijde van de straat liggen de parkeerplekken juist op de stoep. Zo wordt de 'eigenheid' van de ruimte rond Schipholweg 1 benadrukt.

De speelplek die reeds onderdeel uitmaakte van het vastgestelde landschapsonwerp rond de ontwikkeling van Elan wordt in het ontwerp vergroot.

Aan de Schipholweg zelf is de openbare ruimte grootstedelijker van karakter en moet er geanticipeerd worden op de ontwikkeling van het nieuwe OV-knooppunt.

De openbare ruimte valt hier buiten de demarcatie van het plangebied van de ontwikkeling. Er heeft daarom afstemming plaatsgevonden met de landschapsontwerpers van het OV-knooppunt.

De uitwerking van de openbare ruimte ten zuiden en ten westen van Schipholweg 1 moet samen gezien worden met de ontwikkeling van het landschap rond het knooppunt. Daarom anticipeert het landschapsontwerp van OKRA op deze toekomstige ontwikkeling. Ruime brede stoepen passen bij de schaal van de royale plinten. Tegelijk blijft het gebouw zo goed bereikbaar. De stoepen omringen Schipholweg 1 rondom als ware het een eiland. Dit past bij de schaal van het gebouw en haar rol als baken in de stedelijke context.

2.3.3.4 Groen en duurzaamheid

Het project sluit aan op de Haarlemse duurzaamheidsambities die in het SPvE zijn verwoord. Thema's uit de WELL systematiek inspireerden bij het holistisch ontwerpen van zowel de stedelijke schaal als de wijkschaal van de gebouwen. Vandaar de nadruk op het integreren van groen in en rond het gebouw en het bieden van grote buitenruimtes voor de bewoners. Ook worden twee gemeenschappelijke ruimtes voor de bewoners gecreëerd rond het gemeenschappelijke dakterras op de zevende verdieping. Het actief programmeren van alle commerciële ruimtes met lokale functies versterkt daarnaast de levendige gemeenschap.

Het project anticipeert op de realisatie van een duurzame mobiliteitshub voor de stad: het OV-knooppunt. Fietsgebruik wordt gestimuleerd met ruime en goed te gebruiken gemeenschappelijke stallingen. Auto's worden slim gestapeld in het hart van Schipholweg 1.

Figuur 19. Impressie van het OV-knooppunt met op de achtergrond Schipholweg 1 (bron: Gemeente Haarlem, voorjaar 2022).



De gebouwen bufferen regenwater op privaat terrein conform de uitgangspunten in het SPvE. Circulaire principes worden toegepast bij de realisatie van de houten sociale appartementen aan de Hamelinkstraat. De gebouwen voldoen aan BENG. Energie en warmte worden duurzaam opgewekt. Er wordt daartoe aangesloten op eigen bronnen of samengewerkt met de ontwikkelingen van Elan. Op en rond de gebouwen is er speciale aandacht voor begroeiing op de ruime buitenruimtes zowel in het platte als het verticale vlak. Zo verbetert het biotoop in het plangebied op meerdere schalen. De Hamelinkstraat wordt opnieuw ingericht, met bomen en ook lage begroeiing.

2.3.3.5 Omgeving en gezondheid

Hoogbouw

De hoogbouw accenten van de Schipholweg variëren in hoogte om beter aan te takken op de stedenbouwkundige context. In hun vormgeving zijn de accenten op plaatsen afgeschuind om zo een ranker silhouet te realiseren. Tegelijk helpt deze variatie en rankheid bij het realiseren van afdoende zon op de

omringende bestaande bebouwing. Zo voldoet het project in het plangebied aan de gestelde randvoorwaarden uit het SPvE: de zogenoemde lichte TNO-norm. Zie hiervoor ook paragraaf 4.2 (HER) en 4.5 (bezonning). Opgemerkt wordt dat de kwaliteit van de hoekbebouwing aan de Hamelinkstraat (ontwikkeling Shelly beheer) niet aan de straat maar aan de binnenruimte ligt. In de HER wordt ook het reeds uitgevoerde windhinderonderzoek opgenomen (zie ook paragraaf 4.2 (HER) en 4.17 (wind). Hieruit volgt dat het project voldoet aan de uitgangspunten van het SPvE en er overwegend sprake is van een goed tot matig windklimaat. Ten oosten en ten westen van de geplande nieuwbouw is het wenselijk om, met name ten gevolge van de open ligging richting het sportpark, met een groenplan het windklimaat sterk te verbeteren. Dit valt onder het plangebied van het OV-knooppunt. Deze vergroening sluit aan bij de landschappelijke ambities van het SPvE. Deze uitgangspunten worden meegenomen in de uitwerking van het OV-knooppunt.

Wonen en geluid

Zowel in de huidige als toekomstige context zorgt de Schipholweg voor verkeersgeluid waar in de woningbouw rekening mee moet worden gehouden. Vandaar dat in het SPvE maatregelen worden beschreven om de woonkwaliteit te borgen bij hogere omgevingsgeluidswaarden.

Om de gewenste woonkwaliteit te borgen voor woningen op de Schipholweg 1 worden de balustrades van de buitenruimtes uitgevoerd in glas. Daarboven worden bij een aantal (eenzijdig) georiënteerde woningen (o.a. aan de zuidzijde en hoek zuidoostzijde) glazen vouwpuien in combinatie met akoestische plafondisolatie toegepast. Voor buitenruimtes op de Hamelinkstraat hoeven slechts beperkte maatregelen te worden voorzien. Daarnaast worden bij beide gebouwen ook gemeenschappelijke buitenruimtes gerealiseerd. Geluid wordt nader toegelicht in paragraaf 4.9.

2.3.3.6 Beeldkwaliteit

Algemeen

In het SPvE is een beeldkwaliteitsparagraaf opgesteld die als doel heeft de kwaliteit en sfeer van de architectuur en inrichting van de openbare ruimte vast te leggen als toetsingskader. De daarin vastgelegde uitgangspunten vormen de basis voor het ontwerp van de gebouwen Schipholweg 1 en Hamelinkstraat en de openbare ruimte van de opnieuw aangelegde Hamelinkstraat zelf. Zowel het ontwerp van de gebouwen als het ontwerp van de openbare ruimte zijn aan het SPvE getoetst en akkoord bevonden door het door de stad aangestelde supervisie team.

Schipholweg

De stedelijke bebouwing aan de Schipholweg krijgt een passende materialisatie in warme rode aardetinten. Een Haarlems kleurenpalet, gebaseerd op kleuren die terug te vinden zijn in de historische binnenstad.

Figuur 20. Een kleurenpalet in aardse kleuren gebaseerd op de Haarlemse binnenstad.



Figuur 21. Ook groen speelt een terugkerend thema in de binnenstad en komt daarom terug in de uitwerking van Schipholweg 1.



De materialisatie van de plint is, liggend in een eerste lijn aan de stedelijke ruimte, zwaar van karakter. De materialisatie bestaat uit metselwerk in combinatie met keramiek tussen grote glazen puien. De materialisatie is tactiel en past bij de menselijke schaal.

In een tweede lijn, liggend achter de rondlopende buitenruimtes krijgen de hogere gevels een lichtere materialisatie in hetzelfde kleurenpalet. Hier bestaat deze materialisatie uit aluminium beplating in meerdere ton sur ton aarde kleuren. Door een drietal aarde roodtinten te variëren in paneelbreedtes ontstaat langs de lange lijnen een passende aardekleurmenging.

Figuur 22. Uitwerking kleurenpalet Schipholweg 1.



Er is één uitzondering. De kop van het gebouw aan het Spaarne neemt het zwaardere karakter van de materialisatie van de plint over door het gebruik van metselwerk penanten en vlakken.

Plint Schipholweg

Aan de zijde van de Schipholweg worden hoge 'royale' plinten gerealiseerd. Deze plint van twee hoge verdieplingslagen wordt omgezet naar de openbare ruimte van het pleintje aan de Hamelinkstraat en naar het begin van de Hamelinkstraat aan de noordwestzijde.

In de royale plint is ruimte voor lokaal georiënteerde voorzieningen die openbaar toegankelijk zijn. Zo zorgt de plint aan de Schipholweg voor levendigheid gedurende de hele dag. In de plinten liggen, duidelijk herkenbaar, de drie hoofdentrees van het gebouw.

Figuur 23. Verbeelding royale plint.



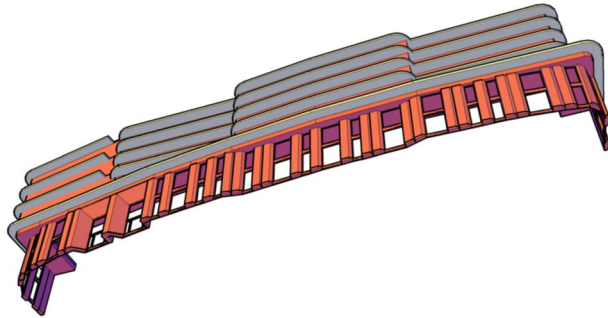
Boven de royale plint liggen aan de zijde van het Spaarne drie verdiepingen met kantoorruimtes. Op de 6e verdieping daarboven biedt een restaurant met terras uitzicht over het Spaarne en de stad. De royale plint kent grote glasvlakken tussen metselwerk penanten. Ze benadrukken de hoogte van de gehele plint. Passend bij de stedelijke schaal kent het metselwerk een blokverband wat een schaalvergroting oplevert. De penanten zijn afgeschuind. Hier worden ton sur ton keramische tegels toegepast. Ditzelfde palet komt op een grotere schaal terug bij de hoofdentrees.

Figuur 24. Het afschuinen van de penanten komt op een grotere schaal terug bij de hoofdentrees.



De posities van de penanten van de royale plint welven (of rimpelen) iets ten opzichte van de curve van de Schipholweg en de boven de plint gelegen buitenruimtes. Als een stedelijk gordijn opent zich de plint naar de ruimte van de Schipholweg.

Figuur 25. Verbeelding van het welen van de penanten in de plint.



Door het welen van de royale plint ontstaat een grotere contextuele relatie tussen onder- en bovenbouw en wordt het ontwerp van de royale plint versterkt. Het welen van de plint van Schipholweg biedt tegelijk de noodzakelijke bereikbaarheid van kritische kabels en leidingen.

Met dezelfde materialisatie worden aan de Hamelinkstraat lagere plinten gerealiseerd, passend bij de menselijke schaal van de straat.

Figuur 26. Lagere plinten aan de Hamelinkstraat.



Hamelinkstraat

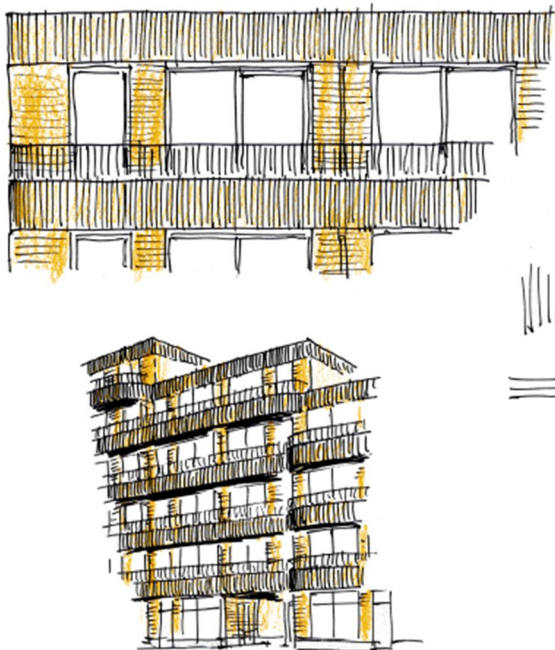
De bebouwing aan de Hamelinkstraat kent naast een duurzame bouwwijze ook een bijpassende duurzame uitstraling. De gevels zijn gematerialiseerd in verticaal en horizontaal georiënteerd hout. Het hout kent een blonde kleur en refereert aan de kleur van het gebruikte constructieve hout.

Figuur 27. De bebouwing aan de Hamelinkstraat kent naast een duurzame bouwwijze ook een bijpassende duurzame uitstraling.



De buitenruimtes worden ook in hout uitgevoerd, met een iets donkerder uitstraling. Aan de Hamelinkstraat als consoles en aan de tuinzijde met balken en houten kolommen. De balustrades zijn bij de balkons van de woningen gesloten en daardoor intiemer. Bij de galerijen zijn de buitenruimtes juist opener.

Figuur 28. De houten gevels zijn verticaal en horizontaal georiënteerd.



De plint is steviger, gevat in een lichtgrijze steen. Dit zorgt voor een mooie aansluiting op de menselijke schaal van de straat en voor een stevig basement voor het gehele gebouw.

Figuur 29. Kleurenpalet Hamelinkstraat.



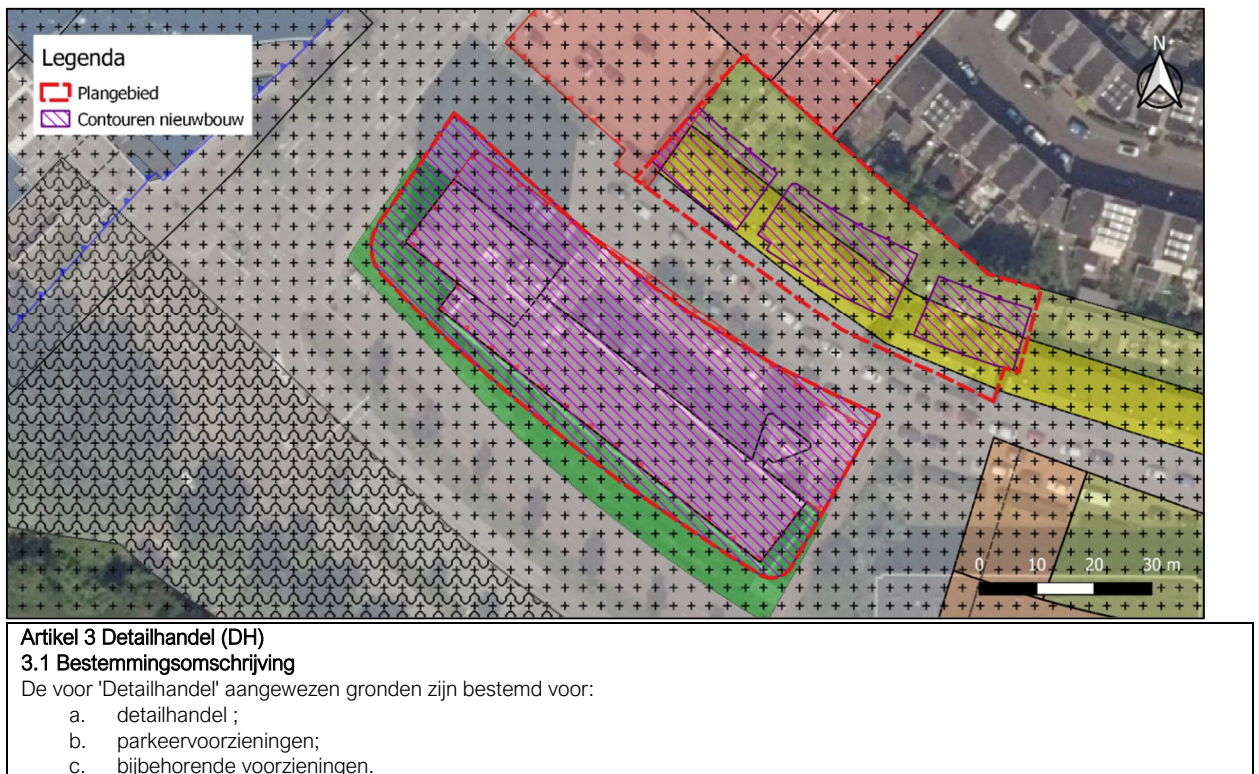
In de plint kent de doorgang naar de hoofdentree (en op termijn de mogelijke doorgang naar de Gouwstraat) een verbijzondering. Hier zijn de hoeken afgerond om de beweging naar de entree en de tuinzijde te ondersteunen. In de tuin zijn fietsenstallingen vormgegeven als houten uitbouwen.

2.4 GELDENDE BESTEMMINGSPANNEN

Ter plaatse van het projectgebied is het bestemmingsplan “Slachthuisbuurt Zuidstrook” geldend. Dit plan is op 29 november 2012 onherroepelijk vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlem. De locatie aan de Schipholweg heeft de bestemmingen ‘Kantoor’, ‘Groen’ en ‘Verkeer’ en een gebiedsaanduiding ‘wro-zone - wijzigingsgebied’. De locatie aan de J.J. Hamelinkstraat heeft de bestemmingen ‘Wonen’, ‘Tuin 2’ en ‘Detailhandel’. Het gehele plangebied kent de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie 4’. Er gelden twee bouwvlakken, waarbinnen gebouwd mag worden met een maximum bouwhoogte van 11 meter en 36 meter aan de Schipholweg, en een bouwhoogte van 10 meter en een goothoogte van 6 meter aan de J.J. Hamelinkstraat. Figuur 7 bevat een uitsnede van de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan. Vervolgens worden de relevante bepalingen uit de regels weergegeven, voor zover relevant voor de ontwikkeling en daarmee niet limitatief.

Onderstaande figuur geeft zowel het plangebied als de contouren van de toekomstige nieuwbouw weer. Voor zowel de locatie Schipholweg 1 als de J.J. Hamelinkstraat geldt dat de toekomstige bebouwing niet passend is binnen de bestaande bouwvlakken. Ook worden de maximale bouwhoogten met de nieuwe hoogten van respectievelijk 76 en 19 meter overschreden.

Figuur 30. Uitsnede bestemmingsplankaart (www.ruimtelijkeplannen.nl geraadpleegd op 7 december 2021).



Een klein deel van de nieuwbouw aan de J.J. Hamelinkstraat is gesitueerd binnen de enkelbestemming ‘Detailhandel’. Woningbouw is niet toegestaan binnen deze enkelbestemming.

Artikel 6 Groen (G)**3.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, zoals plantsoenen, bermen en beplantingen;
- b. wegen, voet- en fietspaden;
- c. speelvoorzieningen;
- d. waterlopen en waterpartijen;
- e. kunstwerken;
- f. voorzieningen van algemeen nut;
- g. bijbehorende voorzieningen, zoals straatmeubilair, (ondergrondse) inzamelplaatsen voor afval en recyclecontainers en (ondergrondse) bergbezinkbassins.

Het gebouw aan de Schipholweg 1 wordt gedeeltelijk in de enkelbestemming 'Groen' gerealiseerd, waar het realiseren van gebouwen überhaupt niet is toegestaan. De ontwikkeling is derhalve in strijd met deze bestemming.

Artikel 7 Kantoor (K)**7.1 bestemmingsomschrijving**

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. kantoren;
- b. dienstverlening
- c. ondergrondse parkeervoorzieningen(sv-opg)
- d. bovengrondse en halfverdiepte parkeervoorzieningen (pg)
- e. tuinen en erven
- f. bijbehorende voorzieningen.

Binnen de enkelbestemming kantoor zijn slechts enkele van de voorgenomen commerciële (kantoor)voorzieningen toegestaan. Echter is woningbouw of een restaurant niet passend binnen deze bestemming.

Artikel 9 Tuin 2 (T-2)**9.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Tuin 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. tuinen, erven en verhardingen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen bebouwing.

Binnen de enkelbestemming 'Tuin 2' is een gedeelte van de toekomstige bebouwing aan de J.J. Hamelinkstraat gesitueerd. Woningbouw is in strijd met deze bestemming.

Artikel 11 Verkeer (V)**11.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, straten en voet- en fietspaden;
- b. kiosken;
- c. ondergrondse, bovengrondse en halfverdiepte parkeervoorzieningen;
- d. speel- en groenvoorzieningen;
- e. voorzieningen van algemeen nut;
- f. waterlopen, waterpartijen, waterberging en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- g. oeververbindingen (bruggen);
- h. bijbehorende voorzieningen, waaronder straatmeubilair, geluidwerende voorzieningen, kunstwerken,abri's, (ondergrondse) inzamelplaatsen voor afval- en recyclecontainers en (ondergrondse) bergbezinkbassins.

De toekomstige bebouwing aan de Schipholweg 1 is deels gelegen binnen de bestemming Verkeer. Bebouwing, zoals woningbouw en commerciële voorzieningen, is niet toegestaan binnen deze bestemming.

Artikel 13 Wonen (W)**13.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;

al dan niet in combinatie met de uitoefening van aan-huis-verbonden-beroep, zoals aangegeven in artikel 1 lid 4 en artikel 4 lid 1 onder a;

- b. ondergrondse parkeervoorzieningen(sv-opg);
- c. bovengrondse en halfverdiepte parkeervoorzieningen(pg);
- d. tuinen en erven;
- e. bijbehorende voorzieningen;

Ter plaatse van de J.J. Hamelinkstraat geldt de enkelbestemming 'Wonen'. Hier wordt woningbouw gesitueerd in de toekomstige situatie. Echter wordt de bebouwing wel gerealiseerd buiten het bestaande bouwvlak, waardoor strijdigheid ontstaat.

Artikel 14 Waarde – archeologie (dubbelbestemming)

14.1 bestemmingsomschrijving

De gronden in het plangebied zijn mede bestemd voor de bescherming en de veiligstelling van archeologische waarden. De dubbelbestemming Waarde - archeologie is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen. Voor zover op de verbeelding nog andere dubbelbestemmingen voor deze gronden zijn aangegeven, is de volgende voorrangregeling van toepassing.

Voorzover de dubbelbestemming Waarde-archeologie of gedeeltelijk samenvalt met andere dubbelbestemmingen die op deze gronden rusten, geldt dat de dubbelbestemming Waarde -archeologie voorrang krijgt tenzij tevens de dubbelbestemming Waterkering van kracht is. In dat geval krijgt de dubbelbestemming Waterkering voorrang.

14.2 bouwregels

Ten behoeve van andere, voor de gronden geldende bestemmingen is, met inachtneming van de voor de betrokken bestemmingen geldende bouwvoorschriften, het volgende van toepassing: ter plaatse van de aanduiding:

Categorie 4

zijn uitsluitend gebouwen of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan, waarbij de bodemverstorende werkzaamheden ter realisering van deze gebouwen of bouwwerken, geen gebouwen zijnde:

- een oppervlakte hebben van ten hoogste 2.500 m²;
- niet verder gaan dan een diepte van 0,3 meter.

eisen burgemeester en wethouders, uitsluitend voor uitsluitend gebouwen of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waarbij bodemroerende werkzaamheden ter realisering van deze gebouwen of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, noodzakelijk zijn, die

- een oppervlakte hebben groter dan 2.500 m²;
- niet verder gaan dan een diepte van 0,3 meter,

dat alvorens de bouwvergunning verleend wordt, door de aanvrager een archeologisch rapport wordt overlegd waarin de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag zullen worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate zijn vastgesteld.

Indien uit dit archeologisch rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de bouwvergunning zullen worden verstoord, kunnen burgemeester en wethouders een of meerder van de volgende voorwaarden verbinden aan de bouwvergunning:

- het treffen van maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- het doen van opgravingen;
- begeleiding van de activiteiten door de archeologische deskundige.

Het aspect archeologie wordt nader toegelicht in paragraaf 4.3.

Artikel 17 Algemene aanduidingsregels

17.1 wijzigingsgebied

4. wethouders zijn bevoegd de bestemming kantoor, lokatie Schalkwijkstraat/Schipholweg en op de verbeelding voorzien van een zone/aanduiding, te wijzigen in Gemengd-2, Tuin, 1,2 en 3 en Groen.

De wijzigingsbevoegdheid is niet gelegen ter plaatse van de gehele toekomstige bebouwing aan de Schipholweg 1. Er dient te worden voldaan aan de maximale bouw- en goothoogte conform de verbeelding. Deze wordt overschreden, evenals het te wijzigen gebied. Derhalve kan geen gebruik worden gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid uit artikel 17 lid 4.

Toets aan bestemmingsplan

De ontwikkeling aan de Schipholweg 1 en de J.J. Hamelinkstraat 17-45 is op een zevental onderdelen in strijd met het vigerende bestemmingsplan. De strijdigheden zijn gelegen in:

- de enkelbestemming Detailhandel.
- de enkelbestemming Groen.

- de enkelbestemming Kantoor.
- de enkelbestemming Tuin 2.
- de enkelbestemming Verkeer.
- De bouwvlakken.
- De goot- en bouwhoogtes.

Om de genoemde strijdigheden weg te nemen en het project planologisch mogelijk te maken, wordt een procedure doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning 'planologisch strijdig gebruik'.

Overige bestemmingsplannen

Naast het vigerend bestemmingsplan 'Slachthuisbuurt - Zuidstrook' zijn ter hoogte van het plangebied de volgende bestemmingsplan ook vigerend:

- Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018;
- Reparatieplan B Haarlem 2019
- Reparatieplan C Haarlem 2020.

Het Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018 heeft betrekking op het parkeren in Haarlem en voorziet in een regeling voor parkeren, stallen, laden en lossen. Dit plan vormt de basis voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 4.15.

Het reparatieplan B Haarlem 2019 legt de gebiedsaanduiding 'Overige zone - herziening planregels 1' op het plangebied, welke betrekking heeft op woonschepen. Het reparatieplan legt dan ook geen restricties op voor het project.

Het reparatieplan C Haarlem 2020 legt de gebiedsaanduiding 'Overige zone – herziening planregels 7' op het plangebied, welke betrekking heeft op niet zondermeer toestaan van het omzetten van een woning in onzelfstandige woonruimte. Het reparatieplan legt geen restricties op voor het project.

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. 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 31. 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

Op het projectgebied zijn nationaal belang nummer 5 en nummer 7 van toepassing. Zo voorziet de beoogde ontwikkeling in de realisatie van 243 woningen, waardoor wordt bijgedragen aan nationaal belang nummer 5: Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften. De opgave is aansluitend op de woonbehoefte tussen 2020 en 2035 circa 1,1 miljoen woningen toe te voegen aan de woningvoorraad en een goede kwaliteit van de woningvoorraad in regio's met bevolkingsdaling te behouden. De voorgenomen ontwikkeling draagt hiermee een bijdrage aan de realisatie van 1,1 miljoen woningen.

Daarnaast is nationaal belang nummer 7 van toepassing op het plangebied: In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur van mobiliteit. De ontwikkeling behoort tot de grotere gebiedsontwikkeling Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, waarbinnen een groot OV-knooppunt gerealiseerd zal worden. Onder andere door de realisatie van diverse commerciële voorzieningen in de plint sluit het voorgenomen plan hier bij aan.

3.1.1.2 Conclusie

Geen van de 21 nationale belangen worden negatief geraakt 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 vigerend 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

Ter plaatse van het plangebied gelden geen nationale belangen op basis van het Barro. Op basis van de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) is nationaal belang nummer 6 'radarstations' wel van toepassing op het plangebied. De volgende radarverstoringengebieden zijn over het plangebied gelegen:

- radarverstoringengebied maximale hoogte 90 meter t.o.v. NAP.
- radarverstoringengebied bouwwerken behorende bij radarstation Schiphol Centrum.
- radarverstoringengebied bouwwerken behorende bij radarstation Schiphol TAR West.

De voorgenomen bebouwing wordt maximaal 76 meter hoog, waardoor de maximale hoogte van 90 meter niet wordt overschreden. Qua aard en omvang vormt de beoogde ontwikkeling derhalve geen belemmering voor de radars.

3.1.2.2 Conclusie

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

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 Ladder voor duurzame verstedelijking (verder: de Ladder) is als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. Het doel van de Ladder 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.
- Lid 3: indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.
- Lid 4: een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat het bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de markt vraag of de beoordeling van de mogelijke actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

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. Tevens wordt de mogelijkheid geboden in het derde lid, om de toepassing van de Ladder door te schuiven naar het uitwerkings- of wijzigingsplan. De verwachting is dat de Ladder hierdoor beter hanteerbaar zal zijn, beter aansluit bij het geheel aan vereisten aan een toelichting bij bestemmingsplannen en tot minder onderzoekslasten zal leiden."

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.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van 243 woningen en circa 5.691 m² bvo aan commerciële voorzieningen zoals kantoren, horeca en openbare fietsenstalling. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de overzichtsuitspraak van 28 juni 2017 geoordeeld wanneer sprake is van een stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.1, eerste lid, van het Bro (ABRvS 28 juni 2017, ECLI:NL:2017:1724). Indien wordt voorzien in meer dan 11 woningen, die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie kunnen worden aangemerkt, is er sprake van een stedelijke ontwikkeling. De grens van 11 woningen wordt ruim overschreden wat maakt dat er sprake is van een stedelijke ontwikkeling. In de toekomstige situatie wordt er meer bebouwing gemaakt ten opzichte van de huidige locatie waardoor de beoogde ontwikkeling een nieuwe stedelijke ontwikkeling betreft en de ladder doorlopen dient te worden. Er zal moeten worden gemotiveerd waarom er behoefte is aan de beoogde ontwikkeling.

3.1.3.2 Conclusie

Er is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De ladder voor duurzame verstedelijking zal doorlopen moeten worden en er zal gemotiveerd moeten worden waarom er behoefte is aan de beoogde ontwikkeling. De Ladder wordt uitgewerkt in paragraaf 4.1 van deze onderbouwing.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofdambitie 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 hoofdambitie, ‘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.

3.2.1.1 Relatie tot ontwikkeling

In de eerste fase van de omgevingsvisie, zijn verkenningen uitgevoerd. Deze verkenningen maken nu onderdeel uit van de omgevingsvisie. In de Verkenningen NH2050 zijn acht hoofdthema's van trends en ontwikkelingen, met hun kernopgaven, geformuleerd. Een van deze acht hoofdthema's is verstedelijking. Hierin wordt aangegeven dat de woningbehoefte voor Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid in de toekomst nog steeds toeneemt. De prognoses laten ook in lage scenario's nog groei zien in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Ook in Noord-Holland Noord is er een groei vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde, waarbij een deel van Noord-Holland Noord langzamerhand meer in beeld komt bij woningzoekenden in het zuidelijk deel van de provincie. Migratie, vooral van expats, heeft in toenemende mate invloed op de woningbehoefte. Tegelijkertijd is er steeds meer structureel leegstaand vastgoed en kunnen er leefbaarheidsproblemen in verouderde nieuwbouwwijken ontstaan. De woningbehoefte op de korte termijn is groot, op de lange termijn neemt deze volgens de huidige inzichten af.

De ambitie ten aanzien van woningbouw is dat vraag en aanbod van woon- en werklocatie, zowel kwantitatief als kwalitatief, beter met elkaar in overeenstemming zijn. De woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is uitgangspunt. De voorgenomen ontwikkeling maakt zowel woningen als woonwerkoningen en werklocaties mogelijk.

3.2.1.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de voornoemde ambitie van de provincie om woningbouw vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden in te plannen. De projectlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied en er wordt voorzien in zowel een kwalitatieve als kwantitatieve behoefte, zoals ook zal blijken uit de beleidstoets in de navolgende paragrafen.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

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.

3.2.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Voor het plangebied geldt dat een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. In de navolgende paragrafen komt het regionaal beleid en gemeentelijk beleid aan bod, waar uit deze overeenstemming zal blijken. Vooruitlopend op de bespreking van dit beleid kan worden gesteld dat het stedenbouwkundig kader van de ontwikkeling past binnen het SPvE voor Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.

Voor detailhandel geldt dat er voorwaarden zijn voor de realisatie van nieuwe detailhandel ter plaatse van bedrijventerreinen of kantoorlocaties. Ondanks dat er aan de Schipholweg 1 sprake is van een kantoorfunctie, is er geen sprake een bedrijventerrein of een kantoorlocatie. Wel is er sprake van een locatie aan de rand van het centrum, waarbinnen de mogelijk functies zoals een slijterij of bloemist passend zijn en in lijn met de ambities zoals verwoord in het SPvE.

3.2.2.2 Conclusie

Aan de regels zoals opgenomen in de Omgevingsverordening NH2020 wordt, voor zover relevant in het kader van voorliggende ontwikkeling, voldaan.

3.2.3 Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025

Op 31 maart 2020 is de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025 vastgesteld. De Woonagenda is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland voor de komende vijf jaar. De Woonagenda volgt uit en past binnen de randvoorwaarden van het provinciaal ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de provinciale Omgevingsvisie NH2050 en het coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken'. Vanuit het provinciaal én regionaal belang dat de woningmarkt goed functioneert en het wonen optimaal bijdraagt aan het versterken van de kwaliteiten van Noord-Holland, maakt deze agenda de inzet en bijdrage van de provincie daaraan concreet. De Woonagenda bestaat uit drie delen die samen de uitvoeringsagenda voor de komende vijf jaar bevat:

1. Actieagenda 2020-2025;
2. De ambitie, doelstelling, rol en ruimtelijke uitgangspunten;
3. Speerpunten provincie en richtinggevende principes voor het woonbeleid.

De actiepunten die uit deze drie onderdelen volgen zijn:

- a) Maatwerkafspraken in regionale woonakkoorden;
- b) We bieden kennis, meedenkkracht en hulp;
- c) Versnellen woningbouwproductie;
- d) Samenwerking stimuleren;
- e) Verduurzaming wonen;
- f) Meer flexibiliteit in de woningmarkt;
- g) Stimuleren circulair bouwen;
- h) Leveren van informatie en monitoring.

3.2.3.1 Relatie tot ontwikkeling

Uit de Woonagenda volgt dat de vraag leidend moet zijn bij nieuwbouwopgaven. Onderhavige ontwikkeling zorgt voor een toevoeging van maximaal 243 woningen en versnelt daarmee de woningbouwproductie. Uit de volgende paragrafen zal blijken of het toevoegen van meer woningen leidt tot meer flexibiliteit in de woningmarkt in de regio Zuid-Kennemerland/IJmond.

3.2.3.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de ambities uit de Woonagenda 2020-2025 provincie Noord-Holland.

3.2.4 Strategisch beleidskader Economie

In het Strategisch Beleidskader Economie (2016) zijn de hoofdkeuzes gemaakt voor wat betreft de inzet van het provinciaal bestuur voor de regionale economie in Noord-Holland. De volgende missie voor het economisch beleid is geformuleerd: *'Wij maken ons sterk voor welvaart en welzijn in Noord-Holland door een duurzame, vernieuwende en ondernemende economie'*. De begrippen 'duurzaam', 'vernieuwen' en 'ondernemend' zijn richtinggevende principes die worden toegepast op vijf economische thema's die vallen onder *vestigingsklimaat* (werklocaties, bereikbaarheid, arbeidsmarkt, innovatieklimaat en digitale infrastructuur) en op de *agrosector* en de *internationale marketing en acquisitie* van bedrijven. Deze vijf thema's zijn verder uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda Economie.

3.2.4.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet naast woonvoorzieningen tevens in werkvoorzieningen. Van de gehele ontwikkeling draagt circa 18% (5.691 m² bvo) bij aan de realisatie van werkgelegenheid (nader definitief vaststellen). Zo biedt de provincie Noord-Holland ruimte voor groei, ondernemerschap en innovatie, met name in het MKB, maar ook op het inzetten op werkgelegenheid en arbeidsmarkt o.a. via innovatie. Het realiseren van onder andere woonwerkwoonwoningen is een innovatieve manier van het creëren van werklocaties. Daarnaast zullen er verschillende kantoorruimtes en andere ruimtes voor commerciële voorzieningen worden aangeboden, welke een bijdrage leveren aan de Noord-Hollandse en Haarlemse economie.

3.2.4.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met het Strategisch beleidskader Economie van de provincie Noord-Holland.

3.2.5 Uitvoeringsagenda Economie 2016-2019

De Uitvoeringsagenda Economie (2016) is het uitvoeringsdeel van het Strategisch Beleidskader Economie. De Uitvoeringsagenda heeft de missie geformuleerd tot een doel, namelijk *'werken aan een aantrekkelijk, duurzaam en concurrerend vestigingsklimaat'*. De Uitvoeringsagenda wil dit doel en de missie voor het economisch beleid bereiken door te zorgen voor:

- aantrekkelijke en duurzame werklocaties;
- goede bereikbaarheid;
- een veerkrachtige arbeidsmarkt;
- een sterk innovatieklimaat;
- uitstekende digitale infrastructuur;

- aantrekken van internationale bedrijven;
- een sterke en duurzame agrosector.

3.2.5.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling maakt deel uit van de grotere gebiedsontwikkeling Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Onderhavige gebiedsontwikkeling ziet onder andere toe op de realisatie van een nieuw OV-knooppunt, waar in de toekomst mogelijk ook een tramverbinding tot stand komt. Derhalve zal de locatie goed bereikbaar zijn voor het vijfde deel van de ontwikkeling dat voorziet in werkgelegenheid. De werklocaties zullen aantrekkelijke werklocaties worden, mede door de goede bereikbaarheid. Ook wordt ruim ingezet op de aspecten duurzaamheid en groen, welke nader worden beschouwd in hoofdstuk 4. Het plangebied is direct tegen het centrum aangelegd, wat de locatie nog aantrekkelijker maakt als werklocatie.

3.2.5.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de Uitvoeringsagenda Economie 2016-2019 van de provincie Noord-Holland.

3.2.6 Plabeka 3.1 – Ruimte voor werken in de MRA van morgen

Onder het platform bedrijventerreinen en kantoren - Plabeka – vindt regionale afstemming plaats over de kwaliteit en kwantiteit van werklocaties. Plabeka heeft tot doel om voldoende ruimte én kwaliteit van werkmilieus in de MRA te creëren, om zo bij te dragen aan de internationale concurrentiepositie van de MRA. De actualisatie licht van de derde Uitvoeringsstrategie Plabeka (2019) laat zien dat thema's als duurzaamheid, informele economie en transformatie en herstructurering meer aandacht krijgen in werklocaties. Er wordt voorgesorteerd op de "next economy" op een adaptieve manier.

3.2.6.1 Relatie tot ontwikkeling

In Plabeka 3.1 is opgenomen dat de kantorenleegstand in de MRA in 2 jaar is gedaald van 17,9% (1-1-2016) tot 13,0% (1-1-2018). In Amsterdam, Gooi en Vecht, Haarlem en Zaanstreek-Waterland lijkt de leegstand voor die tijd onder de 8% (grens frictieleegstand) te komen en ontstaat krapte op de markt. In de huidige situatie is er binnen het plangebied een kantoorgebouw aanwezig met vijf verdiepingen. Derhalve is het van belang dat de nieuwe bebouwing ook wordt voorzien van kantoorruimtes, omdat er anders krapte op de markt ontstaan. In dit kader wordt er 2.019 m² bvo aan commerciële kantoorruimtes toegevoegd en worden er tevens 15 woonwerkwoningen gerealiseerd.

3.2.6.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met ambities uit Plabeka 3.1 – Ruimte voor werken in de MRA van morgen.

3.2.7 Detailhandelsbeleid 2015-2020

In het Detailhandelsbeleid (2015) wil provincie Noord-Holland ruimte bieden aan de verdere ontwikkeling van detailhandel, om ook op langere termijn een vitale, dynamische en concurrerende structuur te huisvesten. De missie van de provincie is *'het versterken van de detailhandelstructuur in Noord-Holland'*. Daarbij behoren de volgende drie hoofddoelstellingen:

- een detailhandelstructuur die uitgaat van duurzaam ruimtegebruik;
- een detailhandelstructuur die bijdraagt aan een vitale regionale economie;
- een detailhandelstructuur die bijdraagt aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving.

De hoofddoelstellingen zijn vervolgens gespecificeerd in 6 beleidsdoelstellingen:

1. Prioriteit geven aan hoofdwinkelgebieden;
2. Voorkómen van extra leegstand;
3. Internet-afhaalpunten bij voorkeur situeren in bestaande winkelcentra;
4. Een vitale, dynamische en concurrerende detailhandelstructuur, ruimte geven aan kwaliteit;

5. Primaire detailhandel bereikbaar op een aanvaardbare afstand;
6. Detailhandel die bijdraagt aan aantrekkelijke binnensteden.

3.2.7.1 Relatie tot ontwikkeling

Detailhandel is het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die deze goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit en anders dan voor verbruik ter plaatste. Een gedeelte van de toekomstige commerciële voorzieningen valt derhalve ook onder detailhandel, zoals de slijterij, apotheek en bloemist.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in een royale plint, die uitnodigend is en een aantrekkelijke woon- en leefomgeving creëert. Derhalve zal volumineuze detailhandel of iets soortgelijks uitgesloten zijn. Er zal ook geen sprake zijn van de realisatie van een hoofdwinkelgebied, maar enkel de realisatie van een aantrekkelijke en levendige plint. In dit kader zal een slijterij, apotheek, bloemist of iets soortgelijks passend zijn binnen de royale plint van de voorgenomen ontwikkeling. Bovendien is er ook sprake van duurzaam ruimte gebruik, omdat er gestapeld wordt gebouwd in de nabije omgeving van het nieuw te realiseren Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.

3.2.7.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met ambities uit de Detailhandelsvisie 2015-2020 van de provincie Noord-Holland.

3.3 REGIONAAL BELEID

3.3.1 Woonakkoord Zuid-Kennemerland / IJmond 2021-2025

Op basis van de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025 vraagt de provincie aan de regio's Woonakkoorden op te stellen. De regio Zuid-Kennemerland/IJmond heeft samen met de provincie Noord-Holland dit Woonakkoord 2021-2025 opgesteld, versie 20 januari 2021. In dit akkoord is aangegeven welke woonopgaven er liggen, welke richting de regio op wil en hoe hier gezamenlijk aan gewerkt wordt. De regio Zuid-Kennemerland/IJmond bestaat uit de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Heemskerk, Heemstede, Velsen en Zandvoort en werkt in deze samenstelling al acht jaar samen. Sinds 2012 heeft deze regio afspraken gemaakt over wonen in een Regionaal Actieprogramma (RAP) Wonen. Het Woonakkoord bestaat uit een bestuursakkoord en een uitvoeringsagenda.

De regio staat voor een aantal grote uitdagingen:

- Een actueel woningtekort en een nog sterk groeiende woningbehoefte, onder meer aan betaalbare woningen;
- Een vergrijzende bevolking die zo lang mogelijk zelfstandig zal blijven wonen;
- Verschillende (zorg)doelgroepen die een urgente behoefte hebben aan (betaalbare) zelfstandige huisvesting;
- Een duurzame ontwikkeling van nieuwe en bestaande wijken, waarbij draagvlak van de bewoners nodig is.

De missie van de regio Zuid-Kennemerland/IJmond betreft het blijven van een aantrekkelijke en gevarieerde woonregio, waar voor alle doelgroepen plek is en die toekomstbestendig is. Dit doel kan worden nagestreefd middels het realiseren van voldoende woningen binnen gevarieerde en aantrekkelijke woonmilieus. Daarnaast wil de regio een duurzame regio zijn die toegankelijk is voor alle inkomens- en doelgroepen. Woningbouw, bereikbaarheid en economie dienen, voor zover dit mogelijk is, in samenhang ontwikkeld te worden, zodanig dat ze elkaar versterken.

Woningbouw

Om aan de toekomstige groei te voldoen is het nodig dat we de woningvoorraad uitbreiden met 13.150 woningen in de periode 2019-2030. Dat betekent een uitbreiding van tenminste 1.200 woningen per jaar, een vergelijkbare opgave als in de afgelopen jaren nodig was. Binnenstedelijk bouwen en transformatie van gebouwen zijn het meest wenselijk. De mogelijkheden om buiten bestaand stedelijk gebied te bouwen zijn beperkt, maar soms is bouwen in het landelijk gebied toch wenselijk. In de Uitvoeringsagenda is een lijst opgenomen met woningbouwplannen in landelijk gebied, waarover afstemming is geweest tussen regiogemeenten en provincie.

Betaalbaarheid

De sociale huurvoorraad dient in de regio en in elke gemeente uitgebreid te worden, waarbij 30% van de woningbouwproductie sociale huur betreft. De benodigde toekomstige groei ligt in de periode 2019-2030 tussen 2.400 woningen (trendscenario) en 5.350 woningen (tegenspoedscenario). Daarnaast wordt er zorg gedragen voor een evenwichtige en transparante verdeling van de beschikbare sociale huurwoningen in de regio. Ten slotte voegt elke gemeente middensegment toe en wordt de doorstroming in de woningmarkt bevorderd.

Doelgroepen

Bijna 50% van de inwoners van de regio is 55 jaar of ouder. Het aantal senioren in de regio groeit en zij zullen zo lang mogelijk zelfstandig (willen en moeten) blijven wonen. Andere doelgroep zijn spoedzoekers, buitenlandse werknemers, woonwageneigenaren en vergunninghouders.

Duurzaamheid

De sociale energietransitie in de bestaande bouw wordt doorgezet en gekoppeld aan de transitievisie warmte. Daarnaast is het delen van kennis over verduurzaming van nieuwbouw en bestaande bouw één van de opgaven. Er dient klimaatadaptief, natuurinclusief en circulair gebouwd te worden. Tenslotte dienen duurzaamheid en betaalbaarheid dichterbij elkaar toe gebracht te worden.

3.3.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Haarlem is de hoofdstad van de provincie en is een prettige woonstad met bedrijvigheid en cultuur. Ook is Haarlem de relatief jongste gemeente in de regio, door de instroom van jonge huishoudens. De woningvoorraad groeit binnenstedelijk door nieuwbouw, herstructurering en transformaties. Er vinden dan tal van verhuizingen plaats binnen de regio, zowel binnen deelregio's als tussen deelregio's waarbij Haarlem een centrale functie vervult. Ook blijkt hieruit de sterke samenhang met de MRA: er verhuizen meer huishoudens vanuit Amsterdam naar de regio Zuid-Kennemerland/ IJmond dan andersom. Met name Haarlem is in trek. Haarlem beschikt met name over een aanzienlijk aandeel sociale huurwoningen, terwijl IJmond beschikt over betaalbare koopwoningen. In Haarlem is in 2019-2040 een toename in de woningbehoefte van 13.000 woningen.

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van 243 woningen, waarbij een woningdifferentiatie van 30% sociaal, 40% middensegment en 30% vrije sector wordt aangehouden. Concreet draagt de realisatie van bij aan het toevoegen van 58 nieuwe sociale huurwoningen binnen het gebied. Er worden in totaal 73 sociale huurwoningen gerealiseerd, maar ook 15 bestaande sociale huurwoningen gesloopt. Netto levert dit dus een toevoeging van 58 sociale huurwoningen op. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het doel om tot 2030 minstens 2.400 nieuwe sociale huurwoningen te realiseren in de regio. Ook dient elke gemeente aanbod in het middensegment toe te voegen, wat middels de beoogde ontwikkeling wordt gewaarborgd. Bovendien is de beoogde ontwikkeling in lijn met de ambitie om ten minste 1.200 woningen per jaar te realiseren binnen de regio.

Het aspect duurzaamheid wordt uitgebreid toegelicht in paragraaf 4.7.

3.3.1.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de opgaven uit het Woonakkoord Zuid-Kennemerland / IJmond 2021-2025.

3.4 GEMEENTELIJK BELEID

3.4.1 Omgevingsvisie Haarlem

De gemeenteraad van Haarlem heeft op 27 januari 2022 de Omgevingsvisie Haarlem 2045 vastgesteld. Deze visie schetst de koers voor de ontwikkeling van Haarlem en laat zien wat de gevolgen zijn van de keuzes die men maakt in de openbare ruimte. Centraal staat de vraag hoe Haarlem ook in 2045 een aantrekkelijke stad blijft om in te wonen, te werken en te bezoeken? De Omgevingsvisie 2045 is opgesteld in samenspraak met veel Haarlemmers. In 2023 gaat de omgevingswet in. Deze wet verplicht elke gemeente om een omgevingsvisie op te stellen. Haarlem heeft met deze visie voldaan aan deze verplichting.

Stad voor iedereen

Haarlem moet een stad blijven voor iedereen. Voor mensen met verschillende achtergronden en opleiding, een stad voor jong en oud en een stad waar het goed leven is. Juist die veelzijdigheid is wat Haarlem voor velen zo aantrekkelijk maakt.

Strategische keuzes voor de toekomst

De omgevingsvisie is een integrale visie voor de gemeente. Opgaven zoals wonen, werken, mobiliteit, klimaatadaptatie, energietransitie en sociaal komen erin samen. In de visie worden zes strategische keuzes gemaakt: mengen en verdichten, buurtgericht ontwikkelen, vergroenen en vernatten, bevorderen gezonde leefomgeving, ruimte voor energietransitie en mobiliteitstransitie.

Deze keuzes zijn belangrijk voor de ontwikkeling van Haarlem zodat de schaarse ruimte optimaal wordt benut en alle opgaven van de stad een plek krijgen.

Een goede basis om verder te ontwikkelen

De zes strategische keuzes worden niet in heel Haarlem op dezelfde manier uitgevoerd, maar houden rekening met de eigenschappen van de verschillende buurten. De volgende stap is om de omgevingsvisie verder uit te werken in programma's die gericht zijn op de uitvoering van de visie.

De visie wordt concreet in een aantal projecten. Bijvoorbeeld de ontwikkelzones, waar men woningen en werkgelegenheid realiseert en het tien-minuten-netwerk voor fietsers en wandelaars versterkt. Maar ook de zuidstrook Waarderpolder tot een intensief en toekomstbestendig werkgebied maken en het realiseren van de grote OV-knooppunten in de stad.

3.4.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Voorliggende ontwikkeling maakt onderdeel uit van een van de concrete plannen, in dit geval de ontwikkelzone Europaweg en meer specifiek het knooppunt Haarlem Nieuw Zuid. De ontwikkeling voorziet in de nieuwbouw van woningen en commerciële voorzieningen met een gevarieerd (woon)programma. Hierbij is veel aandacht voor klimaatadaptatie, mobiliteit en duurzaamheid.

3.4.1.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling past binnen de kaders van de Omgevingsvisie.

3.4.2 Structuurvisie Openbare Ruimte

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 (SOR) 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.

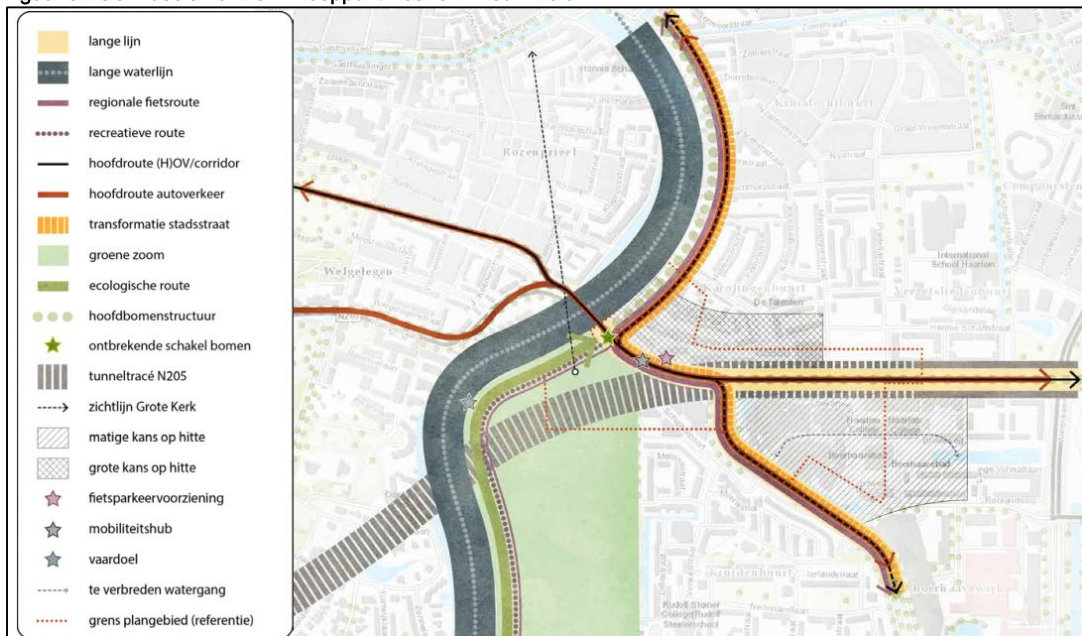
3.4.2.1 Relatie tot ontwikkeling

De belangrijkste punten uit de SOR voor en rondom het plangebied zijn:

- het voetgangersvriendelijk inrichten van OV-knooppunten
- een inrichting van stadsstraten gericht op voetgangers met brede trottoirs, fietsparkeren en bankjes
- de continuïteit van profielen van lange lijnen
- behouden van zicht op oriëntatiepunten en zichtassen
- het versterken van de hoofdbomenstructuur
- het vergroenen en aantrekkelijker maken van recreatieve routes
- laten aansluiten van groene structuren voor ecologie
- ongelijkvloers kruising regiofietsroute/RegioRing (reeds gerealiseerd)
- ontvlechten recreatieve fietsroute langs het Spaarne
- realisatie HOV-knooppunt Schipholweg
- profiel van 2x2 rijstroken Schipholweg
- aanleg van de Kennemertunnel als onderdeel van de RegioRing

Voorliggende ontwikkeling betreft enkel de herinrichting van de bestaande percelen die in eigendom zijn van initiatiefnemer. De omliggende openbare ruimte wordt afzonderlijk benaderd en wordt op basis van de uitgangspunten van de SOR én de kwaliteitseisen vanuit het vastgestelde SPVE Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (zie paragraaf 3.4.10) ingericht.

Figuur 32. SOR-doelen binnen Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.



De inrichting van de openbare ruimte van de Hamelinkstraat / Paltstraat zet het vastgestelde ontwerp van OKRA landschapsarchitecten voort dat reeds gerealiseerd wordt rond de woningbouwontwikkeling van Elan aan de Schipholweg. Op deze manier wordt de samenhang van de openbare ruimte met een nadrukkelijk woonkarakter geborgd.

De gebouwen worden natuurinclusief ontworpen met speciale aandacht voor begroeiing op de ruime buitenruimtes. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het tegengaan van hittestress in dit gebied van de stad.

3.4.2.2 Conclusie

Voor het ontwerp van de buitenruimtes (openbare ruimtes) wordt aangesloten bij de ambities uit de Structuurvisie Openbare Ruimte. Daarnaast is specifieke aandacht voor het groen inrichten van de buitenruimtes van het gebouw in het kader van tegengaan van hittestress.

3.4.3 Nota Ruimtelijke Kwaliteit (NRK)

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.

De 10 gouden regels van Haarlem zijn als volgt gedefinieerd:

1. Kiezen voor toekomstbestendigheid;
2. Synergie tussen toekomst-, gebruiks- en belevingswaarde staat centraal;
3. De bestaande kwaliteit is het vertrekpunt;
4. Gebouwen en buitenruimtes vormen samen de stad;
5. De lange lijnen maken de stad herkenbaar;
6. Beeldbepalende plekken* bepalen de identiteit van de stad;
7. Gedeelde weelde en gedeelde verantwoordelijkheid;
8. De gebiedstypologie moet meegenomen worden in afwegingen.
9. De gemeente volgt haar uitgezette koers;
10. Durf te kiezen en doe dat vooraf.

3.4.3.1 Relatie tot ontwikkeling

Het plangebied valt binnen het type 'gebieden 1920-1960' met als kenmerk een ontworpen, hiërarchisch stratenpatroon waarin stedenbouw, architectuur en openbare ruimte nauw samenhangen. Symmetrische pleinen, gespiegelde straatwanden, wooncomplexen, pleinen en poorten hebben naar één ontwerp gebouwde gevelwanden waarin horizontaliteit overheerst. Overgang privé-openbaar is geleidelijk door erkers, voortuinen met (gemetselde) erfafscheidingen. Ambachtelijk materiaalgebruik, veel siermetselwerk. Binnen het gebiedstype is de consolidatieregie van toepassing. De consolidatieregie is gericht op behoud van het onderscheidende karakter van de buurten en daarbinnen vrijheid voor individuele invullingen.

De Schipholweg valt zelf binnen een bijzondere regie. Voor lange lijnen geldt dat de overgang van bebouwing naar openbare ruimte van groot belang is, omdat de lange lijnen en bijzondere plekken en pleinen veel bezocht worden. Er zijn veel ogen op gericht. De beoordeling van bouwwerken is vanwege die zichtbaarheid gericht op de dakcontour van de gevelwand als geheel, het beeld van de gevelwand en de wijze waarop de overgangen tussen bebouwing en het openbaar gebied worden vormgegeven. Voor de openbare ruimte van de lange lijnen betekent bijzondere regie dat ontwikkelingen van een klein stukje van de lijn altijd in het grotere geheel wordt bekeken.

De beoogde bebouwing sluit niet aan op het karakter van de bestaande wijken en kan dan ook niet gezien worden als onderdeel van de woonwijk. Als onderdeel van de Schipholweg, een lange lijn, zorgt de beoogde bebouwing in lijn met de Nota Ruimtelijke kwaliteit voor een continuering van de gestapelde bouw met een

accent aan de rand van het Spaarne. De beoogde ontwikkeling moet dan ook gezien worden als onderdeel van een groter geheel.

3.4.3.2 Conclusie

Het plan past binnen de grotere ontwikkeling van Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, waarvoor een apart Stedenbouwkundig Programma van Eisen is vastgesteld die de kerngedachtes van de NRK verwoord heeft voor deze integrale ontwikkeling.

3.4.4 Notitie hoogbouwprincipes 'kansen voor hoogbouw in Haarlem' (2018)

De gemeenteraad van Haarlem heeft op 12 februari 2019 de notitie hoogbouwprincipes 'kansen voor hoogbouw in Haarlem' vastgesteld. Aanleiding voor het opstellen van beleid inzake de wenselijkheid van hoogbouw in de stad is de verstedelijkingsdruk in Haarlem. Als gevolg van de aantrekkingskracht van middelgrote steden neemt de wens naar woonruimte ook in Haarlem toe. Volgens prognoses zijn er tot 2040 in Haarlem 15.000 extra woningen nodig. De grenzen van de stad zijn bereikt. Om de groene zoom rond om de stad te behouden wordt de oplossing gezocht in het bestaand stedelijke gebied door middel van verdichting en dus hoogbouw.

De impact van hoogbouw op de omgeving is relatief groot. Inpassing in de bestaande stad vraagt om maatwerk, zowel ruimtelijk als functioneel. Dat betekent hoogwaardige en zorgvuldige stedenbouw en architectuur, een optimale functiemenging en programmering, met aandacht voor groen en buitenruimte. Hoogbouw moet daarmee een waardevolle toevoeging voor de stad vormen waarbij, door een zorgvuldige inpassing, negatieve effecten op de omgeving beperkt blijven. De hoogbouwprincipes zoals opgenomen in de notitie helpen bij een zorgvuldige afweging van initiatieven en het streven naar een optimaal resultaat. Dit gebeurt in drie stappen.

Figuur 33. Stappenschema in de notitie hoogbouwprincipes.



Stap 1 zijn de Principes op stedelijk niveau. Deze principes zijn in principe bekend; de kavels zijn binnen Haarlem aangewezen als ontwikkelplekken voor hoogbouw.

Stap 2 betreft de hoogbouwprincipes op omgevingsniveau. Dit betreft de Hoogbouw Effect Rapportage en zal nader beschouwd worden.

Stap 3 betreft de uitwerking van het gebouw indien het plan voldoet aan de hoogbouwprincipes voor de omgeving. Dit is de architectonische invulling op 'detailniveau'.

In het algemeen geldt voor hoogbouw op het niveau van de stad dat het markante plekken in de stad dient te versterken zoals:

- in de as van een grote weg

- op een belangrijk kruispunt
- bij de entree van de stad of een wijk
- aan belangrijke openbare ruimte
- bij een HOV-knooppunt

De effecten van de hoogbouw op de omgeving moeten blijken uit deze Hoogbouw Effect Rapportage. In de rapportage wordt nader ingegaan op cultuurhistorische aspecten en op aspecten van meer technische aard, zoals windhinder en bezonning.

De NHP doet een aantal handreikingen op het niveau van het gebouw:

- een levendige plint met publieksfuncties
- geen losse vrijstaande torens
- opbouw in de vorm plint-onderbouw-boven

3.4.4.1 Relatie tot ontwikkeling

De eerste van de drie beschreven stappen in de notitie is reeds ondervangen in gemeentelijk beleid. De locatie is onderdeel van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen waar de Schipholweg 1 reeds is opgenomen als hoogbouwlocatie. Het ontwerp en de locatie voldoen ook aan de eisen uit stap 3.

Met het oog op de aspecten in stap 2 is een hoogbouw effect rapportage opgesteld.

De Hoogbouw Effect Rapportage (HER) is onderdeel van de principes op omgevingsniveau. Daarin is aangegeven waar rekening mee dient te worden gehouden bij de inpassing in de context. Analyse en onderzoek dat opgenomen is in de HER wordt aan deze principes getoetst. Het gaat hierbij om analyses en onderzoeken op een drietal thema's:

- Cultuurhistorie
- Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing
- Technische omgevingsaspecten

De HER wordt nader toegelicht in paragraaf 4.2 en is als bijlage opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

3.4.4.2 Conclusie

De ontwikkeling past binnen de hoogbouwprincipes zoals de notitie Hoogbouwprincipes genoemd.

3.4.5 Woonvisie en uitvoeringsagenda 2021-2025

Op 4 april 2021 heeft het college de 'Woonvisie 2017-2020: Doorbouwen aan een (t)huis' geactualiseerd en samen met een uitvoeringsagenda voor de jaren 2021-2025 vastgesteld. Op basis van het coalitieprogramma van 2018 zijn de ambities aangescherpt, zoals het extra toevoegen van woningen, met nadruk op sociale huurwoningen en ambities op het gebied van duurzaamheid.

In 2030 is het woningaanbod van Haarlem gegroeid en sluit het aanbod beter aan op de vraag, met behoud van de ruimtelijke kwaliteit van de stad. De Haarlemse woningmarkt is meer in balans door:

- woningen toe te voegen, voornamelijk door nieuwbouw, maar ook door functieverandering, woningsplitsing en optoppen;
- meer passende en betaalbare woningen te hebben voor lage en middeninkomens;
- de bestaande voorraad beter te benutten.

Een gedifferentieerd nieuwbouwprogramma zorgt los van elkaar voor toevoeging van aanbod en via doorstroming dat zowel starters als alleenstaanden, ouderen en gezinnen naar wens wonen in Haarlem. De

bestaande voorraad wordt optimaal benut en toewijzings- en voorrangregels zorgen voor een evenwichtige verdeling van de sociale huurwoningen. Uit de rapportage Woningbouw Haarlem 2022 blijkt dat de woningvoorraad tussen 2016 en 2021 met bijna 3.500 woningen is gestegen. Op basis van de huidige kennis van de woningbouwplannen is voor de periode 2021 tot en met 2025 een groei mogelijk van nog eens ca. 6.745 woningen. In de Rapportage Woningbouw Haarlem 2022 is opgenomen dat om aan een groot deel van de huidige en toekomstige vraag te kunnen voldoen, het de ambitie is om in de periode 2022 tot 2030 8.000 tot 10.000 woningen toe te voegen.

Figuur 34. Verdeling woningbouwopgave over de verschillende prijssegmenten, prijspeil 2021 (bron: Rapportage Woningbouw Haarlem 2021). Met daaronder het prijspeil 2023.

Segmenten	Deelsegmenten	€ kale huur per maand/koop prijs
sociale huur 40%	sociale huur tot 2e aftoppingsgrens 28%	tot € 633,25
		€ 633,25 - € 678,66
	sociale huur tot liberalisatiegrens 12%	€ 678,66 - € 752,33
middensegment 40%	lage middeldure huur en -koop 24%	€ 752,33 - € 1039,90 < € 267.857
	hoge middeldure huur en -koop 16%	€ 1039,90 - € 1391,94 € 267.857 - € 388.929
vrije sector/overig 20%	vrije sector huur en koop 20%	vanaf € 1391,94/ vanaf € 388.929

Tabel prijsklassen woningbouwcategorieën

Woningbouwcategorie	Prijsklasse pp 17/11/2022	Prijsklasse pp 1/1/2023
Sociale huur < kwaliteitskortingsgrens	< € 442,46	< € 452,20
Sociale huur < Lage aftoppingsgrens	< 633,25	< € 647,19
Sociale huur < hoge aftoppingsgrens	< € 678,66	< € 693,60
Sociale huur < liberalisatiegrens	< € 763,47	< € 808,06
Lage middeldure huur	€ 763,47- € 1.023	€ 808,06 - € 1.057,80
Hoge middeldure huur	€ 1.023- € 1.389	€ 1.057,80- € 1.432,06
Lage middeldure koop	< € 296.000	< € 305.176
Hoge middeldure koop	€ 296.000- € 438.000	€ 305.176- € 451.578

Bij bouwprojecten van 30 of meer nieuwe woningen hanteert de gemeente Haarlem de verdeelsleutel 40-40-20: 40% sociale huurwoningen (waarvan 70% onder de aftoppingsgrens), 40% middensegment huur en koop (waarvan 60% laag middelduur) en 20% overige woningen, zie figuur 13.

Haarlem is voornemens meer aanbod te creëren door voorrang te verlenen aan doorstromers. Daarnaast heeft Haarlem acht ontwikkelzones aangewezen waarbinnen de woningbouwplannen de komende jaren voor een groot deel moeten worden gerealiseerd. Tot en met 2025 moeten er in de ontwikkelzones 4.400 woningen opgeleverd worden. Buiten de ontwikkelzones zijn nog eens 4.300 woningen gepland. Voor Haarlem is het van belang zich niet enkel op de ontwikkelzones te richten, maar ook op andere bouwprojecten. Haarlem voegt niet alleen nieuwe woningen toe door nieuwbouw, maar ook via bestaande bouw. Een fors aandeel van de extra woningen - 42 tot 72 % in de afgelopen jaren – zijn gerealiseerd door bestaande bouw te transformeren.

Tevens legt de woonvisie de focus op:

- Betaalbaar wonen;
- Bijzonder doelgroepen;
- Duurzaam en toekomstbestendig;
- Vitale en veerkrachtige wijken;
- Samenwerking.

3.4.5.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van 243 woningen, bestaande uit 73 sociale huurwoningen, 98 middensegment woningen en 72 vrijesector woningen. Derhalve bedraagt de woningdifferentiatie respectievelijk 30%, 40% en 30%. Omdat de beoogde ontwikkeling in meer dan 30 woningen voorziet, hanteert de gemeente Haarlem de verdeelsleutel 40-40-20. Omdat onderhavig project al was opgestart voordat de Woonvisie werd vastgesteld, mag er van deze verdeelsleutel worden afgeweken. In de startnotitie (22 april 2020) is dan ook vastgesteld dat de woningdifferentiatie 30-40-30 betreft.

Voor de middensegment woningen geldt dat 60% als middeldure huurwoning met een maximale kale aanvangshuur van € 1.057,8 per maand gerealiseerd en/of als lage middeldure koopwoning in de prijscategorie < € 305.176,-. De overige 40% wordt als middeldure koopwoning met een maximale VON-prijs van € 451.578,- of als hoge middeldure huurwoning met een maximale kale huurprijs tussen de € 1.057,8 en € 1.432,06 gerealiseerd. Het beoogde programma voldoet aan de eis van 60-40.

Daarnaast draagt de gehele ontwikkeling bij aan de versnelling van de woningbouwproductie die plaats dient te vinden in Haarlem. Tot aan 2030 dienen er 8.000-10.000 woningen gerealiseerd te worden en tot 2040 nog eens 3.000-5.000 extra woningen. De gemeente Haarlem stelt zichzelf tot doel dat er eind 2025 circa 2.350 woningen extra zijn in de ontwikkelzones Europaweg en Schipholweg. Voor de periode 2025-2030 is dit aantal circa 3.100 (bron: plancapaciteit gemeente Haarlem). De ontwikkeling van 243 woningen draagt bij aan het behalen van voornoemde doelstellingen.

3.4.5.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de ambities uit de Woonvisie 2021-2025.

3.4.6 Economische visie Haarlem

De inhoud van de Economische visie Haarlem is gericht op de lange termijn en geeft uitgangspunten op vijf uitvoeringslijnen: ruimte, talent, innovatie, ondernemerschap en profilering. Als hoofdvisie geldt: Haarlem is dé creatieve stad van toegepaste innovatie. De proeftuin om innovatie te testen, op te schalen en te vermarkten. Bedrijven, kennis- en onderwijsinstellingen en overheden werken samen aan innovatieve oplossingen voor maatschappelijke opgaven. Samen vormen deze partijen een krachtig ecosysteem, versterken de economie en werkgelegenheid en dragen bij aan een duurzame, inclusieve vitale stad. De gemeente versterkt de economische structuur door gerichte acquisitie. Bij het aantrekken van nieuwe werkgelegenheid zet de gemeente in op kennisintensieve (stuwende) bedrijven in de kansrijke sectoren.'

3.4.6.1 Relatie tot ontwikkeling

Een van de ambities van de gemeente Haarlem is om voldoende aantrekkelijke werkgebieden te realiseren. Binnen het plangebied worden woonwerkwoonings gerealiseerd, maar ook kantoren en andere ruimtes ten behoeve van commerciële voorzieningen. De locatie is aantrekkelijk doordat er binnen het gebied Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid een groot OV-knooppunt is beoogd, met in de toekomst mogelijk ook een tramverbinding. Daarnaast is de locatie op de grens met het centrum van Haarlem gelegen en wordt het plangebied voorzien van veel groen. Binnen het plan wordt tevens een restaurant gerealiseerd, waardoor de werklocatie nog aantrekkelijker wordt.

3.4.6.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de Economische visie Haarlem.

3.4.7 Mobiliteitsbeleid en parkeren

Op 6 juni 2013 stelde de gemeenteraad van Haarlem de Parkeervisie vast waarmee de gemeente inzet op een goede bereikbaarheid van Haarlem en voldoende parkeervoorzieningen. Hierbij wordt ingezet op het leveren van maatwerk en het realiseren van de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte. Op 23 september 2021 heeft de gemeenteraad het Mobiliteitsbeleid vastgesteld. Dit beleid zet in op een transitie waarin de gemeente voorrang geeft aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen. Met dit Mobiliteitsbeleid maakt Haarlem de keuze hoe vorm te geven aan deze transitie. Met de vaststelling van dit beleid gaat Haarlem de bereikbaarheid anders aanpakken. Dit betekent:

- De fiets en de voetganger krijgen prioriteit.
- Een snelheid van 30km uur wordt de norm en bij alle nieuwe wegontwerpen wordt voortaan eerst gekeken naar de ruimte voor de fietser en de voetganger.
- Het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) wordt evenwichtiger over de stad verdeeld en het autoverkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld op de hoofdroutes.
- Een uitrol voor gereguleerd parkeren wordt opgesteld.

Het streven is dat in 2030 het merendeel van de korte afstanden binnen Haarlem per fiets of te voet afgelegd worden en dat meer dan de helft van de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem met het openbaar vervoer (OV) of de fiets plaatsvinden.

Om te kunnen bepalen welke extra parkeerbehoefte een nieuwe ontwikkeling veroorzaakt, wordt gebruik gemaakt van parkeernormen. De functie en de locatie bepalen de parkeernormen en liggen vast in de "Beleidsregels parkeernormen 2015". Uitgangspunt daarbij is dat er voldoende parkeerplaatsen en ruimte voor het laden en/of lossen van goederen op het eigen terrein worden gerealiseerd. De beleidsregels zijn op twee momenten geactualiseerd:

- opnemen van parkeernormen voor sociale huurwoningen (publicatie op 21 februari 2019);
- wijziging parkeernormen (publicatie op 27 februari 2019).

Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk om af te wijken van de parkeernormen. Deze voorwaarden zijn opgenomen in de Beleidsregels parkeernormen. Een gewijzigde parkeerbehoefte kan zowel gaan over het toevoegen van bouwactiviteiten als op het wijzigen van een functie. Het parkeerbeleid is alleen van toepassing op nieuwe ontwikkelingen. Al bestaande situaties zijn hiervan uitgezonderd.

Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk om af te wijken van de parkeernormen. Deze voorwaarden zijn opgenomen in de Beleidsregels parkeernormen. Een gewijzigde parkeerbehoefte kan zowel gaan over het toevoegen van bouwactiviteiten als op het wijzigen van een functie. Het parkeerbeleid is alleen van toepassing op nieuwe ontwikkelingen. Al bestaande situaties zijn hiervan uitgezonderd.

Nota parkeernormen 2023

Deze nota beschrijft het beleid van de gemeente Haarlem over hoe fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen moet worden opgelost. De Nota parkeernormen vervangt de Beleidsregels parkeernormen

2015 (2e wijziging, vastgesteld op 31 januari 2019). De nieuwe nota (d.d. 21 februari 2023) is in maart 2023 vastgesteld door de gemeenteraad.

3.4.7.1 Relatie tot ontwikkeling

Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid en parkeerbeleid heeft als uitgangspunt gediend bij het vaststellen van het SPvE waarin specifiek voor de ontwikkellocaties parkeernormen zijn vastgesteld waar aan voldaan moet worden. Nu dit beleid recentelijk is gewijzigd (maart 2023), wordt in onderhavige ontwikkeling getoetst aan dit meest recente beleid. In paragraaf 4.15 wordt nader ingegaan op de parkeerbehoefte en is door Goudappel een onderbouwing opgesteld die voldoet aan de uitgangspunten van het actuele gemeentelijke beleid.

3.4.7.2 Conclusie

De ontwikkeling is getoetst aan het gemeentelijke beleid, zie hiervoor paragraaf 4.15.

3.4.8 Programma Groei van Haarlem 2040

Een evenwichtige groei is belangrijk voor het goed functioneren van de stad nu en in de toekomst. Voorzieningen, zoals winkels, scholen en sportvelden moeten meegroeien met het aantal inwoners en de verhouding wonen-werken moet op gelijk niveau blijven. De groei is een kans om de stad te verbeteren en duurzamer te maken. De woningbouwopgave en de gewenste duurzame mobiliteitstransitie kunnen elkaar versterken. Kort samengevat:

- de groei van Haarlem moet bijdragen aan de totstandkoming van de gewenste duurzame mobiliteitstransitie
- de groei van Haarlem moet hand in hand gaan met een meegroeiend voorzieningenniveau en werkgelegenheid
- de groei van Haarlem betekent het realiseren van 10.000 woningen, waarvan een substantieel aantal in sociale huur
- de groei van Haarlem moet samengaan met behoud en versterking van stedelijke kwaliteit. De groei is een kans om de stad te verbeteren en duurzamer te maken

3.4.8.1 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling behoort tot de grotere gebiedsontwikkeling van Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, waar tevens een groot OV-knooppunt wordt gerealiseerd. Toekomstige bewoners zullen daarom goed gebruik kunnen maken van openbaar vervoer, waardoor verkeersstromen middels auto's zullen afnemen. In dit kader draagt de beoogde ontwikkeling bij aan de gewenste duurzame mobiliteitstransitie.

Daarnaast maakt de beoogde ontwikkeling 243 woningen mogelijk, maar ook circa 18% van het bruto vloeroppervlak aan voorzieningen en werkgelegenheid. Zo wordt er een royale plint met commerciële voorzieningen gerealiseerd, maar ook kantoren, een restaurant en woonwerkwoonings. Van de te realiseren woningen wordt 30% ten behoeve van de sociale huur ontwikkeld. Derhalve wordt middels voorliggend plan ingezet op het voorzieningenniveau, de werkgelegenheid en de woningbouw. Daarnaast staat duurzaamheid hoog in het vaandel bij voorliggend plan. Het aspect duurzaamheid wordt toegelicht in paragraaf 4.7.

3.4.8.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met het Programma Groei van Haarlem 2040.

3.4.9 Ambitiedocument Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid

Op 28 juni 2022 heeft het college van burgemeester en wethouders van Haarlem het ambitiedocument Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid vastgesteld. Het ambitiedocument Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (KHNZ) is een door publieke en private partijen gezamenlijk gedragen document. Hierin wordt beschreven wat de toekomstige betekenis en identiteit van dit gebied rondom de kruising Schipholweg en Europaweg wordt. Het laat zien welke ambities en leidende principes ten grondslag zullen liggen aan de verdere programmatische

invulling van het niet-wonen programma. De afspraken die partijen hebben gemaakt zijn vastgelegd in een gebiedsconvenant.

De doelen van het ambitiedocument zijn als volgt:

- Het is een gedragen ambitiedocument dat de toekomstige betekenis en identiteit van het Knooppunt beschrijft, en vastlegt wat de ambities en leidende principes zijn bij de uitwerking van het niet-woonprogramma in het gebied.
- Het brengt samenhang in de 'losse' projecten rondom het toekomstig OV-knooppunt, zoals de vastgoedontwikkelingen Schipholweg 1, Spaarnepoort en Schonenvaert en de gebiedsvisie voor het sportpark aan de Noord Schalkwijkerweg (Spaarnepark).
- Het biedt houvast bij het sturen op de kwaliteit van de niet-woonfuncties i.p.v. enkel sturen op kwantiteit, met name als het gaat om type voorzieningen en werkgelegenheid.

Het ambitiedocument kan dienen als basis voor de verdere identiteitsontwikkeling van het Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid, de inrichting van de openbare ruimte, de mobiliteitshub, het openen van het Spaarnepark en het benutten van het recreatief potentieel van het Spaarne en het groen en in het gebied. Het ambitiedocument geeft kleur aan het gebied en geeft het een eigen betekenis, sfeer en gevoel. Het gebiedsconcept (onderdeel van het ambitiedocument) is opgebouwd uit vijf bouwstenen. Dat zijn Business Ecology, Urban Sports, De Oversteek, Welkom in Nieuw-Zuid en Unieke plek aan het Spaarne. Deze bouwstenen bouwen voort op de intrinsieke kwaliteiten van het gebied en geven invulling aan de drie kernwaarden: verbindend, gezond en flow. De bouwstenen krijgen hun uitwerking op verschillende schaalniveaus:

- Bouwstenen 1 t/m 3 zijn gericht zijn op de programmatische verbinding van de drie vastgoedontwikkelingen (Schipholweg 1, Schipholpoort, Schonenvaert) met hun 'achterland'.
- Bouwsteen 4 richt zich op het verbinden van de bouwstenen 1 t/m 3 onderling middels een netwerk van verblijfsplekken, die ervoor zorgt dat de gebouwen in het gebied met elkaar verbonden zijn en aantakken op de reeds aanwezige functies. Onderdeel hiervan is het creëren van een gezonde en aantrekkelijke openbare ruimte.
- Bouwsteen 5 vormt een drager voor het gehele gebied door de aanwezigheid van het Spaarne als een unieke kwaliteit in te zetten.

De vijf bouwstenen van het gebiedsconcept schetsen samen de ruimtelijk-programmatische uitgangspunten (vanuit planologische en economische optiek) waarbinnen lopende en nieuwe ontwikkelingen binnen de KHNZ verder tot uitvoering kunnen worden gebracht. En, in het bijzonder waar het niet-woonprogramma van de drie vastgoedontwikkelingen op moeten aansluiten. Het gebiedsconcept vraagt om concrete uitwerking om de ambitie en integraliteit die hierachter schuilen ook daadwerkelijk waar te kunnen maken. Hiertoe is een zevental sleutelprojecten benoemd die door de publieke en private partijen uit het gebied al dan niet in gezamenlijkheid opgepakt moeten worden:

1. Activering rand Sportpark
2. Iconische oversteek 1 Schipholweg
3. Herinrichting Europaweg
4. Integraal ontwerp openbare ruimte
5. 'Schipholpoort' als verlengstuk van het open Sportpark
6. 'Schonenvaert' onderdeel maken van werkconcept Haarlem Nieuw Zuid
7. 'Schipholweg 1' onderdeel maken van de 'Oversteek'.

3.4.9.1 Relatie tot ontwikkeling

Schipholweg 1 heeft een sterke fysieke relatie met de mobiliteitshub waardoor de plint hiervan ingezet kan worden ten behoeve van ondersteunend programma voor de mobiliteitshub om er een levendige en dynamische plek van te maken.

De volgende programmatische uitgangspunten gelden voor de Schipholweg 1:

- Schipholweg 1 maakt ruimtelijk en programmatisch onderdeel uit van de bouwsteen 'De Oversteek' en focust haar niet-woonprogramma derhalve op drie verschillende aspecten:
 - Bovenlokaal: kennisintensieve en stuwende werkgelegenheid in de vorm van representatieve kantoorfuncties op verdieping in combinatie met restaurant.
 - Buurt: gezien de ligging aan de rand van de Slachthuisbuurt heeft het nietwoonprogramma deels een lokaal verzorgende functie met voorzieningen en dienstverlening die aansluit op de alledaagse behoefte van omwonenden
 - Mobiliteitshub: door de ligging aan (een deel van) de mobiliteitshub kunnen aanvullend op de reeds aanwezige dagelijkse voorzieningen voor de buurt gemakfuncties die zich richten op de forens (to-go kiosk, pakketpunt) van toegevoegde waarde zijn. Ook een publieke fietsenstalling ter ondersteuning van de mobiliteitshub draagt hier aan bij.
- Het programma in de plintlagen krijgt een publieke uitstraling en is zoveel mogelijk bestemd voor publiek gebruik, rekening houdend met benodigde nutsvoorzieningen, toegangen tot de woningen en tot de privé fietsenstalling die gerealiseerd wordt.
- De representativiteit van de kantoorfunctie en restaurant op verdieping dient ook in de plint ervaren te worden. Het programmeren en inrichten van de centrale lobby voor zowel bezoekers als bewoners draagt hier aan bij.
- Het restaurant zou qua concept een brug moeten slaan tussen de meer zakelijke, creatieve en lokale doelgroep van Haarlem Nieuw Zuid.
- De kennisintensieve kantoorfunctie kan zich op een bredere doelgroep van bedrijven richten dan een ecosysteem van kleinere jonge creatieve bedrijven (start- en scale ups) met een co-working concept zoals Schonenvaert dit doet.
- De dagelijkse voorzieningen voor de buurt werken complementair en versterkend op reeds aanwezige dagelijkse buurtvoorzieningen (supermarkt) in de Slachthuisbuurt en langs de Schipholweg.
- Wat betreft exploitatie van de commerciële ruimtes wordt zoveel mogelijk met lokale Haarlemse partijen gewerkt om de verbinding met het lokale te behouden en versterken.
- Het plintprogramma aan de zuidzijde richt zich in ieder geval op de bovenlokale functie en gemakfuncties gerelateerd aan de mobiliteitshub.
- De zuidzijde van het gebouw wordt benut als plek waar in combinatie met horeca een publiek terras georiënteerd op het zuiden kan komen.

Voor de concrete invulling van de commerciële voorzieningen in het pand aan de Schipholweg 1 valt te denken aan een koffiecorner/lunchroom, drogist/apotheek, bloemist/kiosk/kranten, slijterij, opticien, natuurwinkel, fietsenmaker, ijswinkel/snackbar, - werkcafé en fietsenstalling ter ondersteuning van het OV-knooppunt. Zo zorgt de plint aan de Schipholweg voor levendigheid overdag en 's avonds. Voor de plint betekent dit dat de volgende commerciële functies hier kunnen landen:

- **Commerciële functies plint:** *Bedrijvigheid, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, detailhandel (waarbij voor detailhandel geldt: gemiddelde omvang ca 200m² en geen units groter dan 400 m², totaal maximaal 1.000 m²), horeca categorie 1 (maximaal 450m²). Geen supermarkt.*

Boven de royale plint van 2 lagen liggen aan de zijde van het Spaarne 3 verdiepingen met kantoorruimtes. Voor de kantoren wordt gedacht aan adviesbureaus, creatieve industrie, dienstverlening, juridisch/financieel. Op de 6e verdieping biedt een restaurant met terras, uitzicht over het Spaarne en de stad.

- **Commerciële functies verdiepingen:** *kantoren en horeca 2: restaurant*

3.4.9.2 Conclusie

Met de voorliggende aanvraag wordt invulling gegeven aan de (programmatische) uitgangspunten van het ambitiedocument.

3.4.10 Ontwikkelvisie Europaweg

In 2020 is de Ontwikkelvisie Europaweg door de gemeenteraad van Haarlem vastgesteld. Belangrijkste ontwikkeling in deze zone is herprofilering van dit deel van de Europaweg. De Europaweg is de verbindende factor tussen de herontwikkelingsprojecten aan de oostkant van de weg en deze gebiedstransformatie. De herprofilering van de Europaweg draagt bij aan de gewenste en noodzakelijke duurzame mobiliteitstransitie, en is één van de sleutelprojecten vanuit de Structuurvisie Openbare Ruimte.

Bij de kruising van de Europaweg en de Schipholweg komt Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, voorheen 'Knooppunt Buitenrust' genoemd. Op deze plek nabij de Buitenrustbruggen komen verschillende belangrijke openbaar vervoerslijnen bij elkaar. Daarnaast moet het op deze plek aan de Schipholweg duidelijk zijn dat hier de stadsstraat Europaweg begint en op die manier de toegangspoort tot Schalkwijk vormt.

Op het knooppunt komen veel buslijnen samen. Dit is aanleiding om van dit compacte busstation een bijzondere plek te maken. Om de toegankelijkheid voor fietsers en gecombineerd gebruik van langzaam verkeer en openbaar vervoer te stimuleren wordt er gestreefd naar het uitbreiden van fietsenstallingen rond de bushaltes voor de regionale bussen.

Bebouwing kop Europaweg

De bebouwing rond de kop van de Europaweg is verdeeld over twee locaties. Op de locatie aan de Toekanweg sluit de bebouwing aan op de oostkant van de Europaweg en de zuidkant van de Schipholweg (De Entree West en Oost). De bebouwing aan de Schipholweg daarentegen leent zich meer voor een afwijkende gebouwsamenstelling. Deze locatie wordt voor knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid de toegangspoort tot Schalkwijk. De locatie moet passen bij de Europaweg en de Schipholweg maar ook bij de groene zoom en de achterliggende wijk.

Om de route naar Schalkwijk te begeleiden wordt de bebouwing voor wat betreft de onderste lagen naar achter gelegd, daarboven is wel een overbouwning mogelijk. Daardoor is de blik gericht op de Europaweg. De specifieke ligging van de locatie en de nabijheid van vele openbaar vervoershaltes voor stadbussen en regionale bussen is aanleiding om voor de locatie Schipholpoort uit te gaan van een sterke concentratie en hogere bebouwing.

3.4.10.1 Relatie tot ontwikkeling

De Ontwikkelvisie Europaweg is de start geweest voor de nadere uitwerking van voorliggend project. De voorliggende ontwikkeling maakt onderdeel uit van de bebouwing aan de kop van de Europaweg. De uitgangspunten van de Ontwikkelvisie zijn nader uitgewerkt in het vastgestelde SPvE Haarlem Nieuw-Zuid, waar deze ontwikkeling weer een onderdeel van vormt.

3.4.10.2 Conclusie

Voorliggende ontwikkeling is een nadere uitwerking van de uitgangspunten van de Ontwikkelvisie Europaweg.

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 ontwikkeling omvat de realisatie van 243 woningen en circa 5.691 m² bvo aan commerciële voorzieningen zoals kantoren, horeca en openbare fietsenstalling, en kan daarmee, gelet op de aard en omvang van de planologische wijziging, wel worden getypeerd als nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro. In het kader van de Ladder van duurzame verstedelijking, dient de behoefte aan de ontwikkeling te worden aangetoond.

Op kwalitatief niveau voorziet de ontwikkeling in 30% sociale huur, 40% middensegment en 30% vrije sector. Hierin is middensegment opgesplitst in lage middeldure woningen (60%) en hoge middeldure woningen (40%). Deze afspraken zijn vastgelegd in de startnotie Schipholweg 1, die op 25 juni 2020 is vastgesteld. Daarnaast blijkt uit het gemeentelijk beleid dat er binnen elk segment behoefte is aan nieuwe woningen, maar voornamelijk betaalbare woningen, oftewel sociale huur en middensegment.

Op kwantitatief vlak voorziet de ontwikkeling in 243 woningen. Uit zowel het rijks-, provinciaal, regionaal als gemeentelijk niveau blijkt dat er behoefte is aan de realisatie van veel woningen. Op rijksniveau dienen er in en rondom stedelijk gebieden 1,1 miljoen woningen te worden gerealiseerd tot aan 2030. Om aan de toekomstige groei van de regio te voldoen is het nodig dat we de woningvoorraad uitbreiden met 13.150 woningen in de periode 2019-2030, oftewel 1.200 woningen per jaar. In Haarlem dienen tot aan 2040 maar liefst 13.000 woningen gerealiseerd te worden, waarbij de Schipholweg als een ontwikkelgebied is aangewezen. De provincie Noord-Holland monitort de woningbouwontwikkeling en de woningbehoefte per regio, om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie. Zoals ieder jaar is onderzoek gedaan naar de plancapaciteit (aantal woningen in bestaande plannen) bij Noord-Hollandse gemeenten. De te realiseren woningbouwaantallen binnen voorliggend project zijn regionaal afgestemd en terug te vinden als 'harde' plancapaciteit op de provinciale woningbouwmonitor (plancapaciteit.nl) met een aantal van maximaal 260 woningen. Derhalve wordt aan de kwantitatieve woningbehoefte voldaan.

Daarnaast blijkt uit het provinciaal en gemeentelijk beleid het belang van werklocaties ten behoeve van de werkgelegenheid in de regio en in Haarlem. In de huidige situatie is er een kantoor aanwezig binnen het plangebied. Derhalve is het van belang dat er kantoorruimtes worden teruggebouwd, waar het plan dan ook in voorziet. Daarnaast wordt er een aantrekkelijke commerciële plint gerealiseerd, in lijn met het Ambitiedocument Haarlem Nieuw-Zuid en de eisen uit het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Haarlem Nieuw Zuid. Ook wordt er een restaurant ontwikkeld in lijn met de startnotitie en de Economische visie Haarlem ter versterking van de andere niet-woonfuncties binnen het plangebied.

4.1.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de onderhavige ruimtelijke ontwikkeling is aan te merken als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. De 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' voorziet in een behoefte en wordt binnen het 'bestaand stedelijk gebied' gerealiseerd. Daarmee past het initiatief binnen de kaders van de ladder voor duurzame verstedelijking.

4.2 HOOGBOUW EFFECT RAPPORTAGE (HER)

4.2.1 Algemeen

Een belangrijke stap naar realisatie van de beoogde ontwikkeling is een gedegen motivering van de hoogbouw in het initiatief en zal zoals opgenomen in de notitie 'Hoogbouwprincipes, kansen voor hoogbouw in Haarlem' getoetst moeten worden aan de hoogbouwprincipes op omgevingsniveau. Binnen deze principes zijn drie thema's opgenomen:

- Cultuurhistorie
- Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing
- Technische omgevingsaspecten

Deze thema's vormen de leidraad voor de Hoogbouw Effect Rapportage. Daarin is onderzocht wat de effecten zijn van deze hoogbouw op de omgeving. De HER is als bijlage opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.2.2 Relatie tot ontwikkeling

De thema's zijn hieronder uitgewerkt. De HER is tevens opgenomen als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.2.2.1 Cultuurhistorie

Vanuit de rand van het historische centrum kan de ontwikkeling vanuit cultuurhistorisch oogpunt als minder wenselijk worden ervaren. De toename in hoogte kan de aandacht afleiden van de historische van beschermde stadsgezichten. De hoogbouw is doorgaans zichtbaar op stadsdeel- en wellicht stadsniveau.

Vanuit cultuurhistorische locaties binnen Haarlem kan dit als negatief worden ervaren. Echter, de hoogbouw markeert ook de hoog stedelijke omgeving langs de Schipholweg waarmee het stedenbouwkundig contrast tussen de verschillende wijken duidelijk is en de ontwikkeling als onderdeel van een groter geheel logisch is. Dit zorgt voor een schaa sprong in de bebouwing en versterkt het contrast tussen het 'moderne' Haarlem langs de Schipholweg en het Haarlemmerhout kwartier en Haarlem Zuid. In de HER is dit nader uitgewerkt in zichtlijnen vanaf diverse locaties in Haarlem met een cultuurhistorische waarde.

Zichtlijnen

Vanuit de historische binnenstad van Haarlem, met haar organische stratenpatroon en aaneengescha kelde bebouwing dicht aan de weg, is de woontoren aan de Schipholweg niet zichtbaar. Vanaf de Melkwegbrug is de toren, vanwege de lange lijn langs het Spaarne, goed te zien en vormt mogelijk een negatief effect op de beleving van deze lange lijn over het Spaarne. Tegelijkertijd is het een herkenningspunt voor de Lange lijnen langs de Schipholweg en Europaweg. Voor de zichtlijnen langs de Schipholweg en Europaweg geldt dat de hoogbouw een versterking is van de lijnen en gestapelde karakter van dit gedeelte van Haarlem.

Vanaf de Schalkwijkerstraat en de Rustenburgerlaan is de toren duidelijk aanwezig. Omdat van het beschermde stadsgezicht in Haarlem Zuid afgekeken wordt is het in dat kader niet storend.

Vanuit Haarlem-Zuid is de Hoge Hout Toren al een beeldbepalend hoogbouwwerk. De ontwikkeling van de Schipholweg 1 ligt vanuit diverse locaties in Haarlem-Zuid bezien, achter de Hoge Hout Toren en daarmee wel zichtbaar, maar niet beeldbepalend. Vanuit locaties richting het Spaarne en aan de Spaarneoever is de beoogde ontwikkeling goed zichtbaar. Door de aanwezigheid van het Spaarne is er een zichtbare fysieke scheiding tussen het beschermde stadsgezicht van Haarlem-Zuid. Daarmee is het duidelijk dat de Schipholweg 1 onderdeel uitmaakt van een anders stadsdeel. Daarnaast wordt er vanaf deze punten van het beschermde stadsgezicht weggekeken, waarmee de ontwikkeling minder als storend ervaren wordt.

Vanaf de Slachthuisbuurt is de ontwikkeling duidelijk zichtbaar. Vanaf de gemeentelijke monumenten is de beoogde ontwikkeling langs bepaalde doorzichten goed te zien. De ontwikkeling aan de Schipholweg 1 wordt daarmee een nieuw beeldbepalend element.

4.2.2.2 Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing

De uitwerking van het stedenbouwkundig plan voor Schipholweg 1 en de Hamelinkstraat/ Paltsstraat sluit aan op het vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (SPvE).

Zoals beschreven in het SPvE en passend in de hoogbouwvisie van Haarlem, vormt Schipholweg 1 een knooppunt tussen de historische stad en Schalkwijk. De locatie is daarin aangemerkt een mogelijke hoogbouwlocatie. De bovenbouw van Schipholweg 1, bestaat uit in basis drie accenten, bewust rank van vorm. Door in hoogte te trappen zorgen de accenten stedenbouwkundig voor een coulisse werking en helpen zo een geleidelijke overgang naar delen met een lagere hoogte. De accenten kennen afschuiningen zodat het profiel van Schipholweg 1 slanker oogt.

Op de schaal van de wijk zorgen de drie projecten voor goede plinten en een goede middenschaal aan de nieuw in te richten Schipholweg. Specifiek sluit het gebouw aan de Schipholweg in rooilijn aan op de curve van stedelijke wanden aan de noordzijde van de Schipholweg. De onderbouw van het gebouw vormt een samenhangende voortzetting met de recente en nog te bouwen bebouwing langs de Schipholweg.

De onderbouw is hier de middenschaal tussen laagbouw en hoogbouw met een hoogte tussen de 5 en 7 lagen inclusief plint. Een lagere onderbouw is vanwege het gebrek aan stedenbouwkundige begeleiding op de middenschaal in de bestaande (zeer) grote ruimten niet wenselijk. Een hogere onderbouw verstoort het geheel en gaat te nadrukkelijk de concurrentie aan met de hogere accenten.

Op de schaal van de buurt bereidt het lagere gebouw aan de Hamelinkstraat/Paltsstraat de schaa sprong naar de Schipholweg voor. Het gebouw verbindt als een puzzelstuk de lagere nieuwbouw van Elan en de ontwikkeling aan de Schalkwijkerstraat.

4.2.2.3 Windhinder

Door Peutz is een windtunnelonderzoek uitgevoerd aan een schaalmodel van het nieuwbouwplan Schipholweg 1 te Haarlem, inclusief de stedenbouwkundige omgeving van het project. Het doel van het onderzoek was het inzichtelijk maken en beoordelen van het windklimaat in het invloedsgebied van de geplande nieuwbouw. Naar aanleiding van deze eerste resultaten zijn door middel van aanvullende metingen de mogelijkheden om het windklimaat te verbeteren onderzocht. Hierbij zijn in de eerste instantie aanpassingen in de bouwmassa en windafschermende maatregelen in de vorm van schermen getoetst. Hieruit is gebleken dat hoewel er een verbetering wordt gerealiseerd, plaatselijk sprake blijft van een ongunstige windsituatie ten gevolge van de combinatie van hoogbouw en de open ligging van de planlocatie. Doordat in het stedenbouwkundig programma van eisen 'Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid' is opgenomen dat op deze locatie hoogbouw is voorzien, is een extreme verlaging van de bebouwing ten behoeve van het windklimaat niet aan de orde. Daarnaast zal de Schipholweg opnieuw worden ingericht, waardoor in een volgende stap van het onderzoek gezocht naar een verbetering van het windklimaat middels de terreininrichting. Het windklimaat is door rekening te houden met enkele bouwkundige aspecten in combinatie met het toevoegen van het groenplan overwegend goed tot plaatselijk matig.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- In de bestaande bebouwingssituatie is rond de planlocatie sprake van een overwegend goed windklimaat. Aan de noordwestzijde is, ten gevolge van de open ligging, plaatselijk sprake van een matig windklimaat.
- In de geplande bebouwingssituatie is overwegend sprake van een goed tot matig windklimaat. Ten oosten en ten westen van de geplande nieuwbouw is, met name ten gevolge van de open ligging, sprake van een slecht windklimaat met een overschrijding van het gevaarcriterium.
- Door enkele bouwkundige wijzigingen in combinatie met het toevoegen van het groenplan kan het windklimaat sterk worden verbeterd. Hierdoor is overwegend sprake van een goed tot plaatselijk matig windklimaat. Er is niet langer sprake van een overschrijding van het gevaarcriterium.
- Voor windgevoelige functies, zoals gebouwentrees, wordt gestreefd naar een hinderkans van minder dan 5%. Dit komt overeen met een beoordeling goed voor de activiteit slenteren, en goed tot matig voor de activiteit langdurig zitten. Voor de gevels van het plan is overwegend sprake van een lage hinderkans. Op plaatsen met een hogere hinderkans kan met behulp van windafschermende maatregelen het windklimaat plaatselijk worden verbeterd. Voorbeelden hiervan zijn het plaatsen van schermen of een in de gevel terugliggende situering van gebouwentrees.
- Op verhoogd niveau is zonder windafschermende maatregelen sprake van een zeer hoge hinderkans, in combinatie met een overschrijding van het gevaarcriterium. Door het toevoegen van schermen met een hoogte van ten minste 2 meter kan het windklimaat lokaal sterk worden verbeterd, echter blijven enkele locaties ongunstig voor windgevoelige functies. Door het gebied tussen de schermen kleiner te maken kan het windklimaat verder worden verbeterd. Daarnaast kan rekening gehouden worden met het windklimaat door bijvoorbeeld terrassen te situeren in de gebieden met een vastgestelde lage hinderkans.
- Bij de gebouwentrees is het windklimaat overwegend goed voor de activiteit slenteren. De geplande hoofdentrees krijgen allen een beoordeling goed. Hogere hinderkansen zijn met name te verwachten bij entrees van commerciële ruimten. Opgemerkt wordt dat wanneer de mobiliteitshub langs de Schipholweg zal worden gerealiseerd, het windklimaat bij de entrees aan met name de oostzijde van het gebouw zal verbeteren. Daarnaast zal het windklimaat wanneer de toekomstige terreininrichting wordt gerealiseerd verder verbeteren.
- De gezamenlijke buitenruimte tussen de torens, almede de buitenruimte van de westelijke toren zijn windtechnisch gezien kritische gebieden. Deze buitenruimtes worden voorzien van een gesloten borstwering en in de inrichting worden afschermende objecten geplaatst. Ondanks deze maatregelen zal op diverse plaatsen sprake zijn van een slecht windklimaat voor de activiteit langdurig zitten. Opgemerkt wordt dat hoge hinderkansen meestal gepaard gaan met ongunstige weersomstandigheden. Natuurlijke gebruiksmomenten van buitenruimtes zijn over het algemeen met mooi weer, wanneer de windsnelheden van nature lager zijn.

- De privé buitenruimtes van de geplande bebouwing zijn voorzien van gesloten borstweringen, in combinatie met afscherming tussen de verschillende appartementen. Dit zorgt voor plaatselijke luwte, waardoor op de balkons overwegend een goed, tot eventueel matig windklimaat voor de activiteit langdurig zitten te verwachten zal zijn.

4.2.2.4 Bezinning

Peutz heeft voor de projecten uit Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid een bezonningsonderzoek uitgevoerd. Doel van het onderzoek is het vaststellen van de mogelijke invloed van de geplande hogere bouwvolumes op de bezinning van de omliggende bestaande woonbebouwing. De toekomstige woningen van Shelly Beheer, de laagbouw van HBB en Elan Wonen zijn in het onderzoek als gerealiseerd meegenomen.

Resultaten bezonningsonderzoek

Met behulp van binnen Peutz ontwikkelde programmatuur binnen het softwarepakket Radiance zijn berekeningen verricht naar de schaduwwerking en de totale bezonningsduur op de data 19 februari, 21 april en 21 juni. Doordat de zonnebaan in de tweede jaarhelft gespiegeld overeenkomt met die in de eerste jaarhelft, is de berekende bezinning in februari, met een uur verschuiving in verband met de zomertijd, ook geldig voor oktober en de bezinning in april geldt ook voor augustus. In het onderzoek wordt uitgegaan van de theoretisch mogelijke bezinning zonder het effect van bewolking.

Wegens het ontbreken van een wettelijke normstelling heeft een globale toetsing plaatsgevonden volgens een veel gebruikte richtlijn, de lichte TNO-norm. Volgens de lichte TNO-norm is er sprake van voldoende bezinning van een woning bij tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari t/m 21 oktober.

Bestaande woningen

De realisatie van de nieuwbouw leidt op de datum met de laagste zonnestand tot een afname van de bezinning. Bij de bestaande woningen aan de Gouwstraat zal, ondanks schaduw van de hoogbouw, in voldoende mate bezinning mogelijk blijven volgens de gehanteerde criteria. De bezinning van de feitelijk bestaande woningen voldoet aan het criterium van minimaal 2 mogelijke zonuren in de periode 19 februari t/m 21 oktober, of waar de bezinning niet voldoet, is dit niet het gevolg van de onderzochte ontwikkelingen van de beoogde ontwikkeling aan de Schipholweg 1.

Op het meest kritische moment (lage zon, 19 februari) kent de bestaande woning aan de Gouwstraat meer dan 2 uur zon en wordt voldaan aan de norm. Wel dient opgemerkt te worden dat er sprake is van een afname van het aantal zonuren (zeker voor een aantal woningen aan de Gouwstraat) maar dat dus wel voldaan kan worden aan de TNO-norm.

Uit het onderzoek volgt dat de bezinning van de feitelijk bestaande woningen voldoet aan het criterium van minimaal 2 mogelijke zon-uren in de periode 19 februari t/m 21 oktober, of waar de bezinning niet voldoet, dat dit niet het gevolg is van de ontwikkelingen aan de Schipholweg.

De bezinning van toekomstige woningen valt buiten het toetsingskader van de lichte TNO-norm. In verband met de beperkte afstand tussen de hoogbouw van HBB en de geplande woningen is de bezinning echter voor de volledigheid aanvullend inzichtelijk gemaakt.

Het blijkt dat de bezinning van zuidwestgevels van Shelly Beheer in februari onder de grenswaarde van 2 zon-uren komt ten gevolge van de schaduw van de hoogbouw van HBB. In april en juni is wel in voldoende mate bezinning mogelijk. De bezinning van diverse toekomstige woningen van de HBB laagbouw ontwikkeling voldoet ten gevolge van overstekken aan het eigen gebouw niet aan de grenswaarde. Daarnaast geeft de hoogbouw van HBB extra schaduw. De 3 hoogbouwplannen geven op verschillende plaatsen schaduw bij de ontwikkeling van Elan Wonen. De beoordeling van de bezinning wijzigt hierdoor echter niet.

Geplande omliggende woningen

De geplande woningen van Shelly Beheer, de laagbouw van HBB Group en Elan Wonen hoeven in essentie niet getoetst te worden aan de criteria van de lichte TNO-norm. De bezinning van de gevels van deze

bebouwing wordt echter aan de zijde van de hoogbouw van HBB op beperkte afstand sterk beïnvloed. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is dit wel aanvullend inzichtelijk gemaakt.

Op datum 19 februari blijken de zuidwestgevels van Shelly Beheer minder dan grenswaarde van 2 uur in de zon te vallen ten gevolge van de schaduw van de hoogbouw van HBB. In april en juni vallen deze gevels langduriger in de zon, waarmee wel zou worden voldaan aan de criteria van de lichte TNO-norm. Bij enkele woningen van de laagbouw ontwikkeling van HBB is het hele jaar door sprake van een beperkte bezonning. Dit is zowel het gevolg van schaduw van de hoogbouw van HBB als van schaduw van de overstekken van het eigen gebouw bij hogere zonnestanden. De bezonning van de woningen aan de noordwestzijde van blok 8 van de ontwikkeling van Elan Wonen voldoet ondanks schaduw van de hoogbouw van HBB aan de grenswaarde van de lichte TNO-norm. De meeste woningen van blok 8 hebben een woonkamer aan de zijde van de Schipholweg. Op deze gevels blijft ondanks schaduw van de andere ontwikkelingen in het gebied (Schonenvaert en Schipholpoort), in voldoende mate bezonning mogelijk. De noordgevel van Elan valt door de ongunstige oriëntatie in februari niet in de zon, in april beperkt en in juni ruim. In april zijn er woningen die los van de invloed van de hoogbouw niet voldoen aan de criteria. Hier is tot circa een half uur extra schaduw van de hoogbouw te verwachten. Aan deze zijde zijn de slaapkamers en entrees van de woningen gesitueerd. De woonkamergevels zijn aan de straatzijde gesitueerd en vallen ruim in de zon blijkt uit de originele rapportage. De bezonning voldoet daardoor aan de criteria. De overige geplande grondgebonden woningen van Elan Wonen aan de J.J. Hamelinkstraat vallen op 19 januari niet in de zon, ongeacht de schaduwwerking van de hoogbouw. Op de andere onderzochte data voldoet de bezonning hier ondanks schaduw van de hoogbouw van voorliggende ontwikkeling.

4.2.2.5 Uitzicht en privacy

Hoogbouw met een woonfunctie heeft in beginsel effect op uitzicht en privacy. Gezien de reeds aanwezige bebouwing in de omgeving is er echter geen sprake van een significant negatieve beperking van uitzicht en privacy. De huidige bebouwing (ca. 36 meter hoog) zorgt al voor een beperking van het uitzicht voor de omliggende woningen. Ook is privacy in een binnenstedelijke omgeving met woningen op korte afstand van elkaar niet als recht te beschouwen. Op basis van bekende rechtspraak zal een redelijk denkend en handelend koper van een appartement of een woning in een centraal stedelijk gebied zich minder laten beïnvloeden door visuele hinder (uitzicht en inkijk) in vergelijking met een redelijk denkend en handelend koper aan de rand van een dorp. In deze reeds stedelijke omgeving voegt deze hoogbouw in het kader van uitzicht en privacy een relatief geringe planologische verslechtering toe. In ieder geval kan geconstateerd worden dat ondanks dat hoogbouw in beginsel een effect heeft op uitzicht en privacy, in voorliggend geval dit vanuit stedenbouwkundig oogpunt acceptabel is in een hoogstedelijke omgeving.

De functies in de plint kunnen voor een meer levendige openbare ruimte zorgen. De stedenbouwkundige hoofdstructuur langs de Schipholweg wordt met de ontwikkeling versterkt.

Voor bewoners in de Slachthuisbuurt verrijst er met de beoogde ontwikkeling een goed zichtbare toren met mogelijk een negatief effect op de beleving van privacy en het aantal zonuren.

De plint van het nieuwe appartementengebouw wordt aan de zijden waarin deze grenst aan de openbare ruimte voorzien van een voorzieningenfunctie die nog nader ingevuld moet worden. De plint zal daarmee open en transparant worden en voorzien worden van entrees waarmee de interactie met het openbaar gebied gewaarborgd is.

Er bestaat in het algemeen geen recht op blijvend vrij uitzicht of het behoud van bestaand uitzicht. Het uitzicht op de locatie verandert door de ontwikkeling van het appartementengebouw logischerwijs. Het uitzicht voor de direct omwonenden wijzigt in beperkte mate aanzien in de huidige situatie reeds een toren aanwezig is. De woningen aan de Hamelinkstraat worden gesloopt en vervangen. Woningen in de ten noorden daarvan gelegen Gouwstraat zijn met de voorzijde gericht op de aan de overzijde liggende woningen. Er is daar niet direct sprake van beperking van het uitzicht. Bewoners van een aantal woningen zullen het appartementengebouw vanuit hun achtertuin waarnemen. Ook hier is er beperkt sprake van beperking van het uitzicht. Grenzend aan de tuinen zijn altijd de nog bestaande

benedenboven woningen aanwezig geweest. De nieuwe woningen aan de J.J. Hamelinkstraat worden hoger. De wijziging van het uitzicht is acceptabel gezien de wens om vanuit de hoogbouwvisie op de stad op deze plek hoogbouw te realiseren en de afstand tot het gebouw meer dan 50 meter bedraagt. Het toevoegen van hoogbouw in een bestaand stedelijk gebied heeft altijd nadelige gevolgen voor bestaande bewoners aangezien de afstanden tussen panden relatief klein zijn.

Voor de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening gehouden te worden met het in stand houden of tot stand brengen van een aanwezigheid van voldoende privacy. Bij privacy wordt gekeken naar het gebruik van het bouwwerk en de invloed daarvan op de omliggende gronden. Naarmate de invloed van het gebruik op de omgeving toeneemt, dient een grotere afstand tot de omliggende gronden te worden aangehouden.

Vanuit bedrijfsbebouwing valt in beginsel een geringere inbreuk op de privacy te verwachten dan van woonbebouwing, omdat het gebruik van bedrijfsbebouwing doorgaans minder intensief is. Redelijkerwijs is er inbreuk op de privacy aan de orde indien de waarnemer en waargenomene elkaar kunnen herkennen en dat is in de regel het geval indien de afstand tussen beide minder dan 30 m bedraagt. De afstand tussen Schipholweg 1 en de perceelgrenzen van de bestaande woningen aan de Gouwstraat bedraagt meer dan 30 meter. Daarmee kan gesteld worden dat de privacy weliswaar afneemt, maar er geen sprake is van onaanvaardbare inbreuk op de privacy.

4.2.2.6 Luchthavenindielingsbesluit (LIB)

In het kader van het Luchthavenindielingsbesluit (LIB) wordt de maatgevende toetshoogte overschreden, maar is op 20 december 2022 een positief advies ontvangen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) waarin zij aangeven dat de hoogbouw geen negatieve invloed heeft op de correcte werking van de radarapparatuur van de Luchtverkeersleiding Nederland.

4.2.2.7 Goede ruimtelijke ordening

Uit de technische onderzoeken blijkt dat de realisatie van de geplande bebouwing de gevolgen vanuit de aspecten bezonning en wind niet optimaal zijn, ondanks de doorgevoerde maatregelen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening vindt echter bij deze binnenstedelijke intensivering een integrale afweging plaats dat ondanks de niet optimale wind- en bezonningseffecten, er een belangenafweging gemaakt is en dat wel andere kwaliteiten met voorliggend project worden geboden. De kwaliteit van het plan zit voornamelijk in het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit in de vorm van leefbaarheid, nieuwe openbare ruimte en extra voorzieningen. De zorgvuldige stedenbouwkundige inpassing en ligging ten opzichte van uitvalswegen en stadscentrum zorgt voor een positieve impuls en draagt bij aan de zo nodige toevoeging van woningbouw in Haarlem. De functies in de plint zorgen voor een meer levendige openbare ruimte zorgen. De plint van het nieuwe appartementengebouw wordt aan de zijden waarin deze grenst aan de openbare ruimte voorzien van een voorzieningenfunctie die nog nader ingevuld moet worden. De plint zal daarmee open en transparant worden en voorzien worden van entrees waarmee de interactie met het openbaar gebied gewaarborgd is.

4.2.3 Conclusie

De technische aspecten zijn aandachtspunten, maar vormen in het kader van de totale belangenafweging geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling. Stedenbouwkundig is het plan in te passen in de directe omgeving. De effecten op het gebied van cultuurhistorie zijn meer subjectief van aard. Ondanks dat de beoogde ontwikkeling op basis van het SPvE gewenst is op de locatie aan de Schipholweg 1, zorgt het wel voor een baken op stadsniveau welke vanuit meerdere locaties met cultuurhistorische waarde, zichtbaar is. Deze zichtbaarheid zorgt echter niet voor een negatief effect op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad. Alles overwegende vormt het project een kwalitatieve toevoeging aan dit gebied die qua hoogte en morfologie goed inpasbaar is in dit deel van Haarlem.

4.3 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

4.3.1 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 2022 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.

4.3.2 Relatie tot ontwikkeling

Archeologie

Op basis van het vigerende bestemmingsplan kent het plangebied een archeologische verwachting. De projectlocatie valt onder de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4'. Voor deze categorie geldt dat bij bodemverstorende activiteiten van meer dan 2.500 m² en dieper dan 30 centimeter beneden maaiveld archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. De twee percelen van de projectlocatie hebben bij elkaar een omvang van meer dan 5.000 m² en meer dan de helft van de percelen zal bebouwd worden. Daarnaast zal de fundering van de gebouwen ook dieper gaan dan 30 centimeter. Derhalve is door Transect een archeologisch onderzoek uitgevoerd. De rapportage d.d. 10 mei 2022 is bijgevoegd als bijlage bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing.

Resultaten archeologisch onderzoek

Het onderzoek bestaat uit een archeologisch bureauonderzoek (BO). Het doel van het archeologisch bureauonderzoek is het specificeren van de archeologische verwachting.

Op basis van het bureauonderzoek is sprake van een middelhoge verwachting op het aantreffen van archeologische resten uit het Neolithicum tot en met de Bronstijd/IJzertijd in het zuiden van het plangebied. Het plangebied bevindt zich namelijk in een strand(wal)vlaakte waar mogelijk lage duinen aanwezig zijn. Op basis van archeologische boringen in de nabijheid van het plangebied worden deze afzettingen op een diepte van circa 3,0 m -NAP verwacht (3,5 m -Mv). Dit is relatief laaggelegen en duidt op de aanwezigheid van een strandvlaakte. Het is echter niet uitgesloten dat er in het zuiden van het plangebied een hoger gelegen lage duin aanwezig is. De strandvlaakte en/duin zouden in het Neolithicum en potentieel later (afhankelijk van de hoogte van de afzettingen) bewoonbaar kunnen zijn geweest. Na vernatting van het gebied vanaf het Neolithicum is de strandvlaakte en later de strandwallen en duinen begraven onder veen. In het veen zijn lokaal en tijdelijk bewoningsmogelijkheden geweest die te herkennen zijn aan een veraard traject in het veen. Er is een middelhoge verwachting gegeven op de aanwezigheid van dergelijke resten in het veen uit de periode Bronstijd – Vroege Middeleeuwen in het plangebied. Op basis van historisch kaartmateriaal is een lage verwachting opgesteld voor de periode Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd vanwege het ontbreken van bebouwing of ander archeologisch relevant landgebruik in het plangebied.

Het noorden van het plangebied is reeds onderwerp van onderzoek geweest en bij boringen zijn hierbij geen hogergelegen duinen aangetroffen (Van den Berg, 2018). Hier is sprake van een lage archeologische verwachting. In het zuiden van het plangebied is een kantoorpand aanwezig dat geheel onderkelderd is.

Onder het laagbouw deel van het gebouw (oost) is een verstoring tot 280 cm -Mv aanwezig. Hieronder kan het archeologisch relevante niveau nog intact aanwezig zijn. Onder de hoogbouw is een verstoring aanwezig van 477 cm -Mv. Hier is het archeologisch relevante niveau reeds verstoord geraakt.

Advies

In het plangebied bestaat het voornemen om het huidige kantoorpand en woningblok te slopen en een multifunctioneel gebouw te realiseren. In het noorden van het plangebied heeft reeds een archeologisch onderzoek plaatsgevonden, waarbij geen archeologische niveaus zijn aangetroffen. Onder de hoogbouw in het zuiden van het plangebied is sprake van een verstoring tot 477 cm -Mv en zal een eventueel archeologisch relevant niveau ook verstoord zijn geraakt. In deze zones wordt geadviseerd om geen vervolgonderzoek uit te voeren. Wel geldt dat wanneer tijdens de grondwerkzaamheden in dit gebied onverhoopt toch archeologisch relevante zaken tevoorschijn komen, deze conform de Erfgoedwet 2016, artikel 5.10 moeten worden gemeld bij het bevoegd gezag (in deze de gemeente Haarlem).

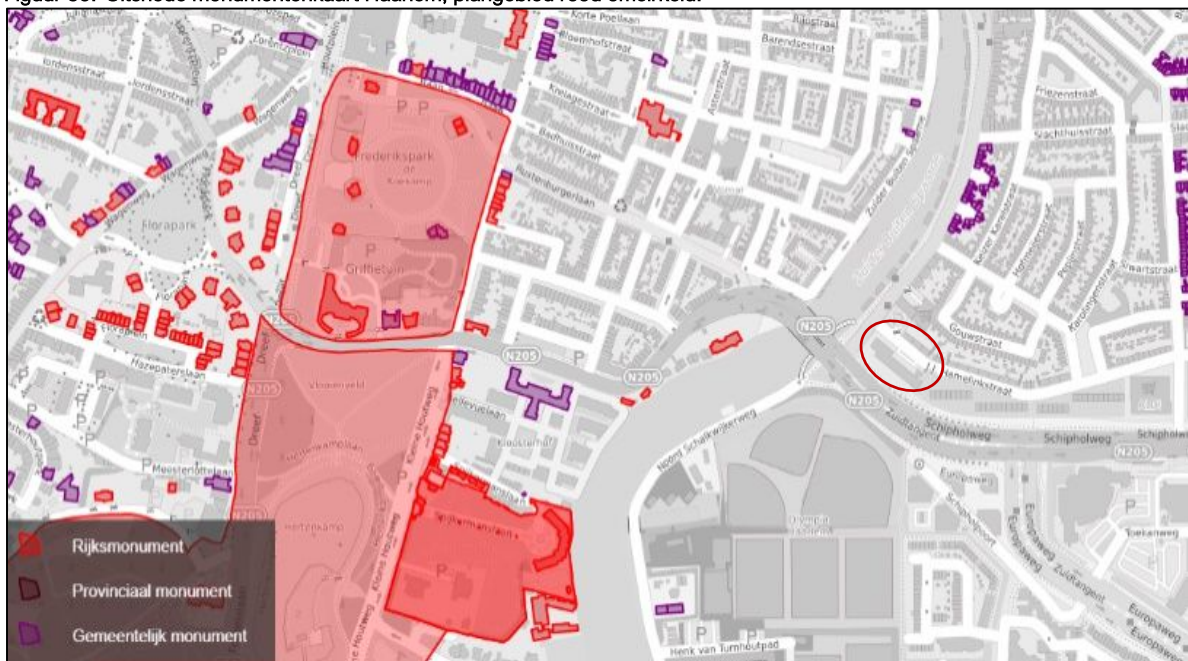
In het onbebouwde en laagbouw deel van het zuiden van het plangebied is sprake van een middelhoge archeologische verwachting. De geplande (graaf)werkzaamheden in dit gebied omvatten het uitgraven van een kelder van 380 m² tot 3,8 m -Mv en een fundering onder de rest van het gebouw tot maximaal 2,0 m -Mv. De fundering wordt geheel binnen de bestaande verstoring of moderne ophoging gerealiseerd en er worden hierbij dus mogelijke archeologische waarden verstoord. De kelder wordt circa 1,0 m dieper dan de bestaande verstoring aangelegd en zal dus de natuurlijke ondergrond, en daarin mogelijke archeologische waarden, aantasten. Gezien de middelhoge verwachting en relatief kleine omvang (380 m²) van de ingreep, dat ruim binnen de onderzoeksgrens conform het gemeentelijk beleid blijft (2500 m²), wordt geadviseerd voor het graven van deze kelder geen vervolgonderzoek uit te voeren.

Cultuurhistorie

Tot begin 20e eeuw maakte het plangebied deel uit van het open veenweidelandschap tussen de ommuurde Haarlemse binnenstad en het Haarlemmermeer. De enige weg langs het gebied was de Zuidschalkwijkkerweg die de lintbebouwing langs het Spaarne verbond met de oude stad. Aan de noordkant van het plangebied bevonden zich de landerijen van buitenplaats Oosterspaarn. Het Spaarne is nog steeds een van de belangrijkste lange (water-) lijnen door de stad.

Sinds 5 december 1990 zijn de binnenstad van Haarlem en de Haarlemmerhout aangewezen als 'beschermde stadsgezicht' in de zin van de Monumentenwet 1988. Per 5 oktober 2011 is via een besluit ex artikel 35 van de Monumentenwet het 'beschermde stadsgezicht' uitgebreid met gebieden in Haarlem Zuid en Haarlem Zuidwest. Ten opzichte van de projectlocatie zijn de beschermde stadsgezichten Haarlem / Haarlemmerhout en Haarlem Zuid het meest nabij gelegen. De projectlocatie is buiten de beschermde stadsgezichten gelegen. Binnen de projectlocatie zijn geen monumenten gelegen. Uit figuur 8 blijkt dat de Slachthuisbuurt over een aantal gemeentelijke monumenten beschikt en aan de overzijde van het Spaarne een aantal rijksmonumenten gelegen zijn.

Figuur 35. Uitsnede monumentenkaart Haarlem, plangebied rood omcirkeld.



Het te realiseren project kan wel effecten hebben op het beschermd stadsgezicht. Hier is in de Hoogbouw Effect Rapportage uitgebreid aandacht aan besteed (zie paragraaf 4.3.2) en kan uit geconcludeerd worden dat het plan geen negatieve effecten heeft op het beschermd stadsgezicht.

4.3.3 Conclusie

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

4.4 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

4.4.1 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.

Funciemenging

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van funciemenging, of in gebieden waar bewust funciemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de SvB 'funciemenging' toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij funciemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met funciemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden kan met enige vorm van funciemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor funciemengingsgebieden. De SvB 'funciemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid.

Categorie A

Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De 3 activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1

Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met funciemenging zijn toegestaan¹. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2

Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan of dat er andere bouwkundige voorzieningen getroffen zijn waardoor milieubelasting voorkomen wordt op vergelijkbare wijze als bij bouwkundige afscheiding. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C

Activiteiten zoals genoemd onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

4.4.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie kent de bestemming 'Kantoor'. Omliggende bestemmingen betreffen overwegend 'Wonen', 'Tuin', 'Detailhandel', 'Gemend 2' en 'Gemend 3', 'Sport', 'Groen' en 'Verkeer'. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een gemengd gebied.

Aan de zuidzijde van de Schipholweg zijn sportvelden (SBI-2008: 931, G) gelegen, deze vallen onder milieucategorie 3.1, waardoor rekening gehouden dient te worden gehouden met een minimale afstand van 30 meter tot het plangebied. De sportvelden bevinden zich 75 meter van de Schipholweg 1 en 125 meter van de J.J. Hamelinkstraat. Derhalve vormt het veldsportcomplex met verlicht geen belemmering.

Ten noorden van de projectlocatie bevindt zich de bestemming 'Detailhandel'. In het zuiden van het terrein is een parkeerplaats gesitueerd en in het noorden van de projectlocatie is een supermarkt gesitueerd. Een supermarkt (SBI-2008: 471) valt onder milieucategorie 1 en heeft om deze reden een richtafstand van 0 meter in een gemengd gebied.

Aan de zuidzijde van de Schipholweg zijn nog diverse kantoren gevestigd. Kantoren (SBI-2008: 941, 942) hebben binnen gemengd gebied geen richtafstand, waardoor deze inpasbaar zijn in een woonomgeving.

De wens bestaat om binnen het plangebied, kantooruimtes, commerciële ruimtes en een restaurant te realiseren. In bovenstaande alinea is geconstateerd dat een kantoor geen richtafstand kent binnen een gemengd gebied. De commerciële voorzieningen die zijn beoogd middels voorgenomen ontwikkeling zijn qua aard en omvang te vergelijken met detailhandel (SBI-2008: 47) en kennen tevens geen richtafstand binnen een gemengd gebied. Een restaurant (SBI-2008: 561) kent binnen een gemengd gebied geen richtafstand, waardoor deze inpasbaar is in een woonomgeving. Dit betekent dat omliggende woningen geen hinder zullen ondervinden van de beoogde ontwikkeling binnen het plangebied.

In voorliggend plan is er sprake van functiemenging. Het plangebied betreft een zone met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen, door de realisatie van onder andere de royale plint, die het gebied aantrekkelijk en levendig dient te maken. Ook op basis van functiemenging zijn kantoren, commerciële ruimtes en een restaurant inpasbaar in een woonomgeving. Voor een restaurant, kantoor of detailhandel geldt categorie A, wat betekent dat deze activiteiten aanpandig aan woningen kunnen plaatsvinden, mits afgescheiden van woningen. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.

In het gebouw bevinden zich ook de transformatorruimtes. De voorkeur is om een minimale afstand van 4 meter aan te houden tot gevoelige functies (zoals wonen). De transformatorruimtes bevinden zich op de begane grond en worden omringd door verkeersruimtes (gang en trappenhuis) en fietsenstalling en zijn op meer dan 4 meter gelegen van de gevoelige functies.

Derhalve zijn woningen en de beoogde niet-woonfuncties goed inpasbaar binnen het beoogde gebouw.

4.4.3 Conclusie

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

4.5 BEZONNING

4.5.1 Algemeen

Er zijn geen wettelijke vastgestelde eisen voor de bezonning van openbare ruimten, woningen en dergelijke. In het Bouwbesluit zijn wel eisen opgenomen ten aanzien van het benodigde equivalente daglichtoppervlak. Hierbij wordt echter beoogd de toetreding van daglicht (en niet van direct zonlicht) te reguleren. Daarbij

wordt geen rekening gehouden met de invloed van belemmeringen en dergelijke welke zijn gelegen op andere percelen.

De commissie woningwaardering van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten hanteert een beoordelingssysteem wat in grote lijnen neerkomt op:

- De bezonning in een vertrek is als 'matig' te karakteriseren indien er gedurende 11 maanden van het jaar sprake is van ten minste twee mogelijke bezonningsuren.
- De bezonning in een vertrek is als 'goed' te karakteriseren indien er gedurende 11 maanden van het jaar sprake is van ten minste drie mogelijke bezonningsuren.

Voor zover van toepassing is voor deze periode van 11 maanden uitgegaan van de dagen tussen 5 januari en 5 december. Het is mogelijk dat gemeenten hieraan gerelateerde normen hanteren. In de gemeente Den Haag wordt bijvoorbeeld bij de beoordeling van de bestemming- en bouwplannen veelal gebruik gemaakt van een vergelijkbare norm. Hierbij wordt uitgegaan van het criterium van ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag voor de gevels van woningen gedurende de periode van 19 februari tot en met 21 oktober (op 0.75 meter boven de vloer van de laagst gelegen verdieping van de woonfunctie). Hierbij is het toegestaan de bezonningsuren van de voor- en achtergevels bij elkaar op te tellen. De uren dat de zon minder dan 10° boven de horizon staat mogen hierbij niet worden meegerekend. Daarnaast geldt dat het aantal mogelijke bezonningsuren ten gevolge van de nieuwe bebouwing met maximaal de helft af mag nemen.

4.5.2 Relatie tot ontwikkeling

Door Peutz is een bezonningsonderzoek uitgevoerd. De rapportage d.d. 2 maart 2023 is bijgevoegd als bijlage bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing.

Resultaten bezonningsonderzoek

Met behulp van binnen Peutz ontwikkelde programmatuur binnen het softwarepakket Radiance zijn berekeningen verricht naar de schaduwwerking en de totale bezonningsduur op de data 19 februari, 21 april en 21 juni. Doordat de zonnebaan in de tweede jaarhelft gespiegeld overeenkomt met die in de eerste jaarhelft, is de berekende bezonning in februari, met een uur verschuiving in verband met de zomertijd, ook geldig voor oktober en de bezonning in april geldt ook voor augustus.

In het onderzoek wordt uitgegaan van de theoretisch mogelijke bezonning zonder het effect van bewolking. Wegens het ontbreken van een wettelijke normstelling heeft een globale toetsing plaatsgevonden volgens een veel gebruikte richtlijn, de licht TNO-norm. Volgens de lichte TNO-norm is er sprake van voldoende bezonning van een woning bij tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari t/m 21 oktober.

Bestaande woningen

De realisatie van de nieuwbouw leidt op de datum met de laagste zonnestanden tot een afname van de bezonning. Bij de bestaande woningen aan de Gouwstraat zal, ondanks schaduw van de hoogbouw, in voldoende mate bezonning mogelijk blijven volgens de gehanteerde criteria. De bezonning van de feitelijk bestaande woningen voldoet aan het criterium van minimaal 2 mogelijke zonuren in de periode 19 februari t/m 21 oktober, of waar de bezonning niet voldoet, is dit niet het gevolg van de onderzochte ontwikkelingen van de beoogde ontwikkeling aan de Schipholweg 1.

In onderstaand figuur is de bezonning op de datum met de laagste zonnestanden in de toetsingsperiode 19 februari te zien. Op het meest kritische moment kent de bestaande woning aan de Gouwstraat meer dan 2 uur zon en wordt voldaan aan de norm. Wel dient opgemerkt te worden dat er sprake is van een afname van het aantal zonuren (zeker voor een aantal woningen aan de Gouwstraat) maar dat dus wel voldaan kan worden aan de TNO-norm.

Figuur 36. Bezinning op 19 februari, bestaande situatie, geplande situatie en afname bezinning (bron: Peutz, 3 maart 2023).



Geplande omliggende woningen

De geplande woningen van Shelly Beheer, de laagbouw van HBB Group en Elan Wonen hoeven in essentie niet getoetst te worden aan de criteria van de lichte TNO-norm. De bezonning van de gevels van deze bebouwing wordt echter aan de zijde van de hoogbouw van HBB op beperkte afstand sterk beïnvloed. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is dit wel aanvullend inzichtelijk gemaakt.

Op datum 19 februari blijken de zuidwestgevels van Shelly Beheer minder dan grenswaarde van 2 uur in de zon te vallen ten gevolge van de schaduw van de hoogbouw van HBB. In april en juni vallen deze gevels langduriger in de zon, waarmee wel zou worden voldaan aan de criteria van de lichte TNO-norm. Bij enkele woningen van de laagbouw ontwikkeling van HBB is het hele jaar door sprake van een beperkte bezonning. Dit is zowel het gevolg van schaduw van de hoogbouw van HBB als van schaduw van de overstekken van het eigen gebouw bij hogere zonnestanden. De bezonning van de woningen aan de noordwestzijde van blok 8 van de ontwikkeling van Elan Wonen voldoet ondanks schaduw van de hoogbouw van HBB aan de grenswaarde van de lichte TNO-norm. De meeste woningen van blok 8 hebben een woonkamer aan de zijde van de Schipholweg. Op deze gevels blijft ondanks schaduw van de andere ontwikkelingen in het gebied (Schonenvaert en Schipholpoort), in voldoende mate bezonning mogelijk. De noordgevel van Elan valt door de ongunstige oriëntatie in februari niet in de zon, in april beperkt en in juni ruim. In april zijn er woningen die los van de invloed van de hoogbouw niet voldoen aan de criteria. Hier is tot circa een half uur extra schaduw van de hoogbouw te verwachten. Aan deze zijde zijn de slaapkamers en entrees van de woningen gesitueerd. De woonkamergevels zijn aan de straatzijde gesitueerd en vallen ruim in de zon blijkt uit de originele rapportage. De bezonning voldoet daardoor aan de criteria. De overige geplande grondgebonden woningen van Elan Wonen aan de J.J. Hamelinkstraat vallen op 19 januari niet in de zon, ongeacht de schaduwwerking van de hoogbouw. Op de andere onderzochte data voldoet de bezonning hier ondanks schaduw van de hoogbouw van voorliggende ontwikkeling.

4.5.3 Conclusie

Het aspect bezonning vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie. Er kan worden voldaan aan de TNO-normen voor minimaal 2 uur bezonning. Alhoewel er sprake is van een afname van zonuren voor een aantal woningen, is de realisatie van het nieuwbouwplan vanuit het aspect bezonning gezien, acceptabel. Rekening houdend met het feit dat de onderzochte gebouwen zijn gelegen in een stedelijke omgeving, kan in alle redelijkheid een groter gewicht worden toegekend aan de belangen die zijn gemoeid met de uitvoering van het plan dan aan de beperkte afname van bezonning die daaruit voortvloeit voor deze woningen.

4.6 BODEM

4.6.1 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.

4.6.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van woningen, kantoorruimtes, commerciële ruimtes en een restaurant. 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.

Bodemfunctie en bodemkwaliteit

Volgens de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Haarlem (LievenceCSO, d.d. 2017) is de locatie gelegen in bodemfunctieklasse 'wonen' en in bodemkwaliteitszone B3/O3. In deze bodemkwaliteitszone is de bovengrond (0,0–0,5 m-mv) gemiddeld licht verontreinigd met koper, kwik, lood, zink, PCB en PAK (teerachtige verbindingen in bijvoorbeeld koolas). Plaatselijk komen sterke verontreinigingen voor met zink, matige verontreinigingen met koper, lood en PAK en lichte verontreinigingen met cadmium, kobalt, nikkel en minerale olie. De ontgravingskaart van de bovengrond geeft een gemiddelde klasse 'industrie' aan. De ondergrond (0,5–2,0 m-mv) is gemiddeld licht verontreinigd met koper, kwik, lood en PAK. In de ondergrond komen plaatselijk matige verontreinigingen voor met koper, lood, zink en PAK. Cadmium, kobalt, nikkel, PCB en minerale olie komen plaatselijk als lichte verontreiniging voor. De ondergrond is vermoedelijk klasse 'wonen'.

Ten behoeve van de planrealisatie zijn verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd voor Schipholweg 1 en voor de Hamelinkstraat 17-45. De relevante onderzoeken zijn als bijlage terug te vinden, hieronder worden de resultaten beschreven.

Verkennend bodemonderzoek Schipholweg 1

Door Klijn Bodemonderzoek B.V. is in juli 2018 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd voor de locatie Schipholweg 1. In het uitgevoerde bodemonderzoek is door middel van de bemonstering en analyse van grond en grondwater de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie vastgesteld. Van de bodemkwaliteit op de onderzoekslocatie is het volgende beeld verkregen:

- Zintuiglijk zijn er geen verontreinigingen waargenomen;
- Op basis van de historie van het perceel en het uitgevoerde vooronderzoek wordt geconcludeerd dat onderhavige locatie als een niet verdachte locatie voor de aanwezigheid van asbest kan worden beschouwd. Deze conclusie wordt bevestigd doordat tijdens de boorwerkzaamheden op of in de bodem op basis van zintuiglijke waarnemingen geen asbestverdacht materiaal is geconstateerd;
- Analytisch zijn in grondmengmonster MM1 (0,00-0,50 m-mv) licht verhoogde gehalten aan lood en PCB geconstateerd;
- Analytisch is in grondmengmonster MM2 (0,05-0,50 m-mv) een licht verhoogd gehalte aan PCB geconstateerd;
- Analytisch zijn in grondmengmonster MM3 (0,50-2,00 m-mv) licht verhoogde gehalten aan PAK en PCB geconstateerd;
- Analytisch zijn in grondmengmonster MM4 (2,50-5,00 m-mv) geen verhoogde gehalten geconstateerd;
- Analytisch is in het grondwater een licht verhoogd gehalte aan barium geconstateerd.

Gezien de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese "verdachte locatie", juist is. Er zijn immers op de locatie enkele licht verhoogde gehalten aangetroffen. De geconstateerde verhoogde gehalten liggen onder het "criterium voor nader onderzoek" en vormen géén aanleiding tot het instellen van een nader bodemonderzoek. Op basis van de onderzoeksresultaten bestaan er, vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien, geen belemmeringen ten aanzien van het gebruik van het terrein en de geplande bouwactiviteiten op van het terrein.

Asbest

Op basis van de historie van het perceel, de uitgevoerde maaiveldinspectie en de zintuiglijke waarnemingen tijdens de boorwerkzaamheden -waarbij geen asbestverdachte materialen zijn aangetroffen- is het aannemelijk dat er geen sprake is van een verontreiniging van de bodem met asbest. Indien hierover echter meer zekerheid is gewenst, wordt geadviseerd een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5707 of NEN 5897 uit te laten voeren.

Hergebruik van grond

Voor de volledigheid kan nog worden vermeld dat de grond, bij eventuele ontgravingswerkzaamheden, naar verwachting niet als schone grond kan worden hergebruikt. Hierbij dient te worden opgemerkt dat dit een

indicatieve toetsing aan de Regeling en het Besluit Bodemkwaliteit betreft; het uitgevoerde onderzoek betreft immers geen partijkeuring conform BRL SIKB 1000, protocol 1001. Voor grond welke op het perceel wordt toegepast gelden ons inziens, gezien de geringe overschrijding(en) ten opzichte van de achtergrondwaarden, geen gebruiksbeperkingen.

Verkennend bodemonderzoek tanklocatie Schipholweg 1

Naast het verkennend bodemonderzoek uit 2018 is in de periode februari – maart 2022 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd nabij de ondergrondse dieseltank op het perceel Schipholweg 1. Gedurende het onderzoek van Klijn uit 2018 is de tanklocatie niet als separate verdachte deellocatie onderzocht. In het vooronderzoek wordt aangegeven dat omstreeks 1999 wel werd gesproken over de installatie van een nieuwe tank, maar dat niet bekend was of de tank daadwerkelijk is geplaatst gezien het ontbreken van een Kiwa installatiecertificaat. In dit kader is de tanklocatie alsnog onderzocht. Gedurende onderhavig onderzoek zijn in de grond zowel zintuiglijk als analytisch geen brandstofverontreinigingen aangetroffen. Ook in het grondwater zijn geen verontreinigingen vastgesteld. De in 1999 aanwezige sterke verontreiniging in het grondwater is niet meer als zodanig aanwezig en bevestigt de aanname dat de sanering in het verleden bij het vervangen van de tank in voldoende mate is uitgevoerd. Hiermee komt de hypothese 'verdacht' te vervallen en is een nader onderzoek niet noodzakelijk.

Dit onderzoek completeert het verkennend onderzoek van Klijn Bodemonderzoek BV uit 2018. De in deze rapportage gestelde conclusie dat er ten aanzien van de geplande bouwactiviteiten geen milieutechnische belemmeringen zijn, blijft met onderhavig onderzoek onveranderd. Er zijn geen milieuhygiënische belemmeringen voor de voorgenomen tanksanering.

Verkennend bodemonderzoek J.J. Hamelinkstraat 17-45

In opdracht van HBB Groep heeft Milieutechniek ZVS Eemnes BV in de periode november-december 2021 zorggedragen voor de uitvoering van een verkennend en nader bodemonderzoek aan de Hamelinkstraat 17-45 te Haarlem. Gedurende onderhavig onderzoek is de bovengrond op de oostelijke (gesloopte) helft van de onderzoekslocatie niet verontreinigd bevonden. In de bovengrond op het westelijk terreindeel komen koper, zink, lood, PAK, PCB's en/of minerale olie in lichte mate voor.

In de ondergrond zijn de bodemtypen zand, klei en veen aanwezig. In het zandige traject van 1,0-2,0 m-mv ter hoogte van boringen 13, 101 en 103 komt PAK in gehalten boven de interventiewaarde voor. Hoewel een definitieve afperking werd bemoeilijkt door het ontbreken van toegang tot de tuinen, kan worden gesteld dat sprake is een ernstig geval van grondverontreiniging voor PAK. Het totaal aantal kuub verontreinigde grond is tenminste 75 m³. De omvang dient horizontaal nader te worden vastgesteld bij sloop.

Over het algemeen is de kleiige ondergrond licht verontreinigd met kwik, lood én PAK. Ook in het veen komt PAK licht verhoogd voor. Het grondwater is niet verontreinigd.

Lichte verontreinigingen met zware metalen en PAK in zowel de boven- als de ondergrond werden op basis van de voorinformatie en de aanwezigheid van een oudstedelijke ophooglaag verwacht. De sterke verontreiniging met PAK daarentegen niet. Mede door het aantreffen van overschrijdingen van de interventiewaarden voor PAK is de hypothese 'verdacht' bevestigd.

Door het voorgenomen grondverzet ten behoeve van de realisatie van de nieuwbouw zal deze verontreiniging functioneel worden gesaneerd en derhalve moeten worden afgevoerd naar een erkend verwerker. Hiervoor is een BUS-procedure noodzakelijk. Echter, voorafgaand dient nog een definitieve afperking plaats te vinden.

Rekening houdend met bovenstaande zijn er verder geen milieutechnische belemmeringen voor de afgifte van een omgevingsvergunning.

4.6.3 Conclusie

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

4.7 DUURZAAMHEID

4.7.1 Algemeen

Haarlem zet vaart achter de ontwikkelingen om de stad toekomstbestendig te maken. De verduurzamingsopgave pakt de gemeente samen met haar partners in de stad op. In de richtlijn 'Duurzaam bouwen' van de gemeente is de Haarlemse duurzaamheidsambitie vertaald naar concrete uitgangspunten, onderverdeeld in 5 verschillende thema's:

- Mobiliteit
- Klimaatadaptatie
- Circulariteit
- Energie en Warmte
- Groen en Ecologie

Mobiliteit

Uitstoot van CO₂ en stikstof moet aan banden worden gelegd volgens het klimaatakkoord en het 'Programma Aanpak Stikstof' (PAS). Het klimaatakkoord streeft naar het stimuleren van elektrisch personenvervoer, verduurzaming van de logistiek en een reductie van 8 miljard minder zakelijke (auto)kilometers in 2030. Er is een transitie nodig naar duurzame mobiliteit. De stad wordt zo ingericht dat de fiets, het OV of te voet een vanzelfsprekende keuze is. Het gebruik van het (elektrisch) openbaar vervoer wordt gestimuleerd.

Klimaatadaptatie

De gevolgen van klimaatverandering komen sneller en zijn heviger dan verwacht. Door onze gebouwde omgeving klimaatbestendig en water-robuust in te richten, zijn we voorbereid op de verandering van het klimaat. Haarlem neemt zo veel mogelijk maatregelen om de stad weerbaar te maken tegen een veranderend klimaat. De ambitie is om in 2050 klimaatbestendig te zijn. Een gezonde en toekomstbestendige stad is een stad met minder stenen en veel groen en water. Dat draagt bij aan een schonere lucht, brengt verkoeling en helpt om de overlast van extreem weer (regen, hitte) op te vangen. Bovendien dragen groen en water positief bij aan de ruimtelijke kwaliteit en versterken de natuur, ecologie en biodiversiteit van de stad. Ook gebouwen kunnen bijdragen aan een klimaatadaptieve stad, bijvoorbeeld door groene (of blauwe) daken en gevels en het (tijdelijk) bergen van hemelwater. Door natuurinclusief bouwen worden kansen voor het verbeteren van ecologische kwaliteit benut. Een toekomstbestendig watersysteem is voorbereid op wateroverlast en -tekort.

Circulariteit

Haarlem wil in 2040 circulair zijn. Dit betekent dat zowel bedrijven als bewoners en gemeente de principes van de circulaire economie toepassen: ze maken gebruik van hernieuwbare energiebronnen, produceren alleen grondstoffen die opnieuw te gebruiken zijn en kunnen allemaal een bijdrage leveren aan de circulaire keten.

Energie en warmte

Haarlem wil in 2040 van het aardgas af. Dat betekent ten eerste dat het energieverbruik beperkt moet worden. Het doel voor energiebesparing is 30 tot 50%. De resterende warmtevraag zal uit duurzame bronnen komen. Opwekking van elektriciteit moet 100% duurzaam zijn in 2030. We moeten op zoek naar nieuwe manieren om onze gebouwen te verwarmen en te koelen, te koken en water te verwarmen.

Groen en ecologie

Met een gezonde leefomgeving wordt bedoeld dat de gezondheid van toekomstige bewoners en gebruikers zoveel mogelijk wordt gestimuleerd door de manier waarop de gebouwen en de omgeving zijn ontwikkeld. Denk daarbij aan fysieke factoren, zoals materiaalkeuze, maar ook aan gedragsbeïnvloeding, waarbij bewegen centraal staat. Door groen en water dragen de ontwikkelingen bij aan de ruimtelijke kwaliteit en de natuur, ecologie en biodiversiteit van het gebied. Door natuurinclusief bouwen worden kansen voor het verbeteren van ecologische kwaliteit benut.

4.7.2 Relatie tot ontwikkeling

Voor de ontwikkeling van Schipholweg 1 wordt de WELL systematiek als startpunt en inspiratie gebruikt. De WELL systematiek is er specifiek op gericht om de gezondheid en het welzijn van gebouwgebruikers te ontwerpen. De ontwerpers richten zich met name op duurzaamheidsprestaties op het gebied van water, materiaalgebruik en samenleving.

Mobiliteit

Het project anticipeert op de realisatie van een duurzame mobiliteitshub voor de stad. Naast de te realiseren parkeerplaatsen in een automatisch parkeersysteem wordt ook deelmobiliteit ingebracht. Hierbij worden deelauto's aangeboden. Naast het ruime fietsparkeren voor bewoners, kan een openbaar toegankelijke fietsenstalling aan de Schipholwegzijde de mobiliteitshub ondersteunen. Hier kan ook ruimte zijn voor overige deelmobiliteit ((e-)fietsen, (e-)scooters), in samenhang met de ontwikkeling van mobiliteitshub. Het project anticipeert op een grotere doorwaadbaarheid van het gebied voor voetgangers door rekening te houden met een mogelijke doorgang naar de Gouwstraat.

Klimaatadaptatie

De gebouwen bufferen regenwater op privaat terrein conform het SPvE. Door het toevoegen van groen op en rond de ruime buitenruimtes wordt tevens hittestress tegengegaan en fijnstof opgevangen. Tegelijk biedt het gebouwgebonden groene woonkwaliteit voor de bewoners. De hemelwaterafvoer van de daken zal zoveel mogelijk plaatsvinden door middel van een volvuelsysteem (Pluvia), waarbij de standleidingen in de centrale schachten worden opgenomen. Groene daken worden uitgevoerd met UV dakafvoeren geschikt voor mossedum daken. Bij kleinere dakoppervlakken dient uitgeweken te worden naar een traditioneel hemelwaterafvoersysteem. Standleidingen worden verzameld in de kruipruimte/technische laag verdieping 2. Van hieruit loopt het hemelwater naar het bergingssysteem waarna het vertraagd wordt geloosd op het gemeenteriool (gescheiden aangeboden).

Circulariteit

Het gebouw aan de J.J. Hamelinkstraat wordt uitgevoerd in hout en is daarmee het eerste gedeeltelijk circulaire houten gebouw in Haarlem. Naast als constructie, wordt waar mogelijk hout zichtbaar toegepast, bijvoorbeeld in de houten uitstraling van gevels en buitenruimtes. Zo krijgt het project zowel een circulaire als duurzame identiteit.

Energie en warmte

De gebouwen voldoen aan BENG. Energie en warmte worden duurzaam opgewekt. We sluiten daartoe aan op eigen bronnen of werken samen met de naastgelegen ontwikkelingen van Elan. Uiteraard is het project gasloos.

Groen en ecologie

Er is speciale aandacht voor begroeiing op en rond de ruime buitenruimtes. Zo verbetert in het plangebied ook de ecologie op meerdere schalen. Daarnaast dragen de groene buitenruimtes bij aan de identiteit van zowel plek als gebouw. Beplanting wordt afgestemd op de verschillende oriëntaties en het project houdt daarnaast rekening met natuurinclusieve uitgangspunten als nestkasten op verschillende hoogtes en locaties.

4.7.3 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de richtlijn 'Duurzaam bouwen'.

4.8 EXTERNE VEILIGHEID

4.8.1 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.

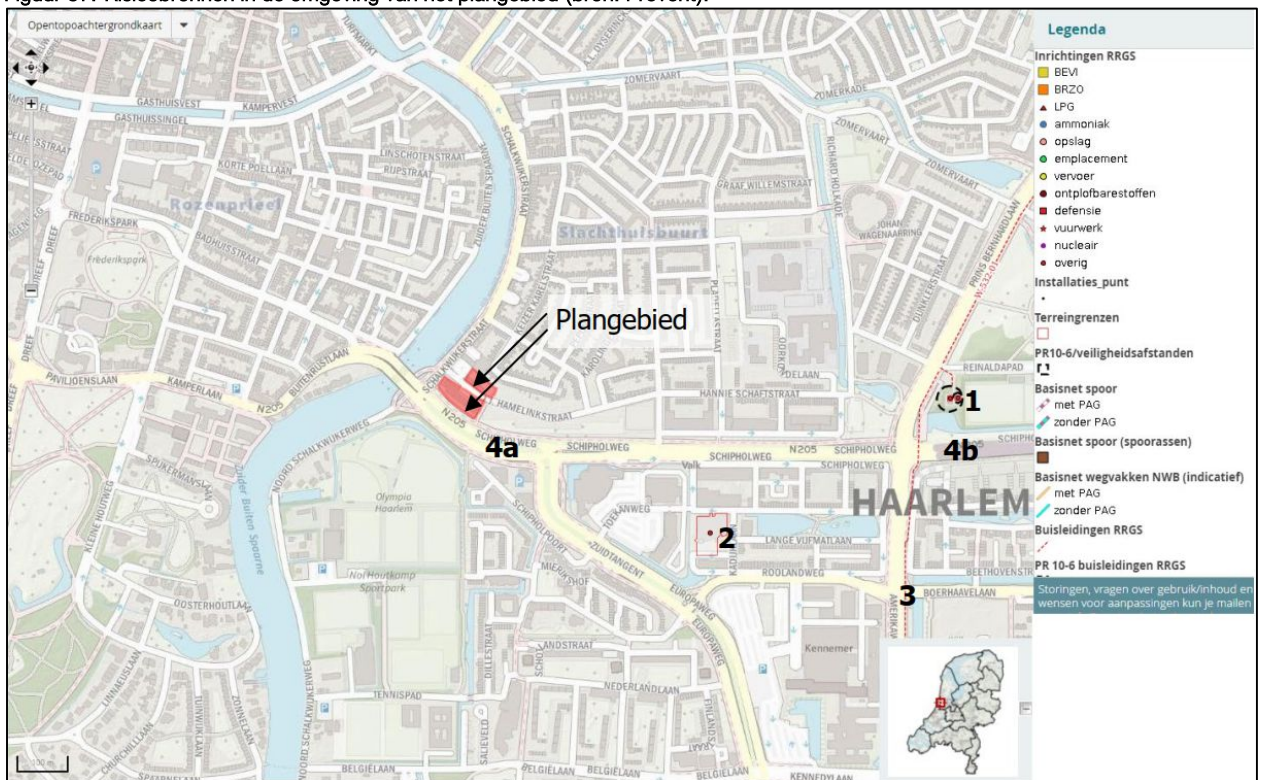
4.8.2 Relatie tot ontwikkeling

De planlocatie is op 9 februari 2022 door Prevent getoetst op het aspect externe veiligheid. Aan de hand van de gegevens op de signaleringskaart externe veiligheid is nagegaan welke risicovolle activiteiten en bronnen in de nabijheid van het plangebied aanwezig zijn.

In het rapport is geconcludeerd dat:

- Het projectgebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting;
- Het projectgebied niet ligt binnen de veiligheidsafstanden van andere stationaire risicobronnen (1 en 2 in figuur 15);
- Het projectgebied wel ligt binnen het invloedsgebied van een nabij gelegen transportroute (4a en 4b in figuur 15);
- Het projectgebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een buisleiding voor het transport van gevaarlijke stoffen (3 in figuur 15).

Figuur 37. Risicobronnen in de omgeving van het plangebied (bron: Prevent).



Inrichtingen

Volgens artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) moet gekeken worden naar inrichtingen binnen dan wel in de directe omgeving van het projectgebied. Op de veiligheidskaart is zwembad Boerhaavebad zichtbaar. Gezien de afstand van meer dan 400 meter vormt deze inrichting geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Daarnaast is op de risicokaart het gasontvangststation W053 van de Gasunie zichtbaar. Voor deze inrichting geldt een risicoafstand (PR 10-6) van 25 meter. Het gasontvangststation is op een afstand van minimaal 850 meter gelegen, waardoor ook deze inrichting geen belemmering vormt.

Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

De voorgenomen locatie is niet in de nabijheid van het spoor gelegen.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Er is geen vastgestelde transportroute gevaarlijk stoffen aangewezen door gemeente Haarlem. Wel heeft in het verleden, op basis van ontheffing, transport van LPG plaatsgevonden over de Schipholweg (op basis van het bestemmingsplan uit 2010). In dit kader is door Prevent Adviesgroep in februari 2022 een toets uitgevoerd. Dit memo is als bijlage terug te vinden.

De nieuwbouwlocatie aan de Schipholweg is gelegen op 27 meter afstand van de dichtstbijzijnde doorgaande rijstrook van de Schipholweg (N205) en op 41 meter afstand van het hart van de Schipholweg (N205). Conform het Bevt moet er onderzoek plaatsvinden naar het groepsrisico wanneer een ontwikkeling zich binnen 200 meter van deze route plaatsvindt. De schipholweg is een gemeentelijke N-weg (nr. 4a in figuur 15) die aansluit op het provinciale deel van de N205 (nr. 4b in figuur 15) en is gelegen op minder dan 200 meter afstand van het plangebied. Hierdoor is nader onderzoek naar het groepsrisico noodzakelijk.

Door de Omgevingsdienst IJmond is aangegeven dat voor de toetsing als ruime schatting kan worden uitgegaan van 50-100 GF3-transporten per jaar. Op basis van logische routes richting de LPG inrichtingen is door Prevent voor het oostelijk deel van de N205 tot de Europaweg uitgegaan van 100 GF3-transporten per

jaar en voor het westelijk deel van de N205 na de Europaweg (Schipholweg ter hoogte van het plangebied) van 50 GF3-transporten per jaar.

Toetsing aan vuistregels plaatsgebonden risico

In de handleiding Risicoanalyse Transport (HART) zijn vuistregels opgenomen voor het plaatsgebonden risico. Op grond van vuistregel 2 voor het plaatsgebonden risico (paragraaf 1.2.4.1 HART) geldt dat een weg binnen de bebouwde kom geen PR=10-6 contour heeft. De Schipholweg(N205) beschikt niet over een plaatsgebonden risicocontour (PR=10-6 contour). De normen voor het plaatsgebonden risico in het Bevt vormen geen belemmering voor de ontwikkeling.

Toetsing aan vuistregels groepsrisico

Voor de toetsing aan het groepsrisico (10% van de oriëntatiewaarde) zijn in het HART de volgende vuistregels opgenomen voor wegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur):

- Vuistregel 1: Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens (bulkvervoer) stoffen bevat uit de categorieën LT3, GT4 of GT5 (ongeacht de aantallen) pas dan RBM II toe.
- Vuistregel 2: Wanneer GF3 minder is dan de drempelwaarde in Tabel 1-8 (eenzijdige bebouwing) of in Tabel 1-9 (2-zijdige bebouwing) wordt 10% van de oriëntatiewaarde niet overschreden

De bestaande en de nieuwe situatie zijn getoetst aan de tabellen in het HART.

Vuistregel 1: is niet van toepassing

Vuistregel 2: De laagst gevonden drempelwaarde voor GF3-transporten bedraagt voor de Schipholweg (N205) in de bestaande omgevingsituatie 360 GF3 transporten per jaar en in de nieuwe omgevingsituatie 90 GF3 transporten per jaar . De bepaalde vervoersintensiteit van de Schipholweg (N205) bedraagt ter hoogte van het plangebied 50 GF3 transporten per jaar. Geconcludeerd kan worden dat het groepsrisico ten gevolge van de Schipholweg (N205) bij de bestaande en nieuwe omgevingsituatie minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde bedraagt.

Geconcludeerd kan worden dat het groepsrisico langs de Schipholweg (N205) bij de bestaande en nieuwe omgevingsituatie minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde bedraagt. Op grond van artikel 8 van het Bevt is voor de Schipholweg (N205) een verantwoording van het groepsrisico niet vereist. De normen voor het groepsrisico in het Bevt vormen geen belemmering voor deze ontwikkeling.

Vanwege de ligging binnen het invloedsgebied van de Schipholweg (N205) moet op grond van artikel 7 van het Bevt in deze ruimtelijke onderbouwing worden in gegaan op:

1. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp met gevaarlijke stoffen op de Schipholweg (N205), en;
2. voor zover het plan of de vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op de weg een ramp met gevaarlijke stoffen voordoet.

Bestrijding en beperking

Rampen die kunnen optreden zijn een warme BLEVE, koude BLEVE en een plasbrand. Het optreden van een koude BLEVE is een snel scenario dat direct plaatsvindt. Voor dit scenario zijn er vanuit bestrijdbaarheidsperspectief geen mogelijkheden om dit scenario te voorkomen

Bij de dreiging van een warme BLEVE door brand rondom/nabij een tankwagen met brandbare gassen bestaat er voor de brandweer gedurende enige tijd de mogelijkheid om de tankwagen te koelen met water om een warme BLEVE te voorkomen. Hiertoe dienen voldoende bluswatervoorzieningen nabij de risicobron aanwezig te zijn.

Na het optreden van een koude of warme BLEVE of plasbrand kunnen in het plangebied branden ontstaan die door de brandweer kunnen worden geblust. Hierbij is het van belang dat het plangebied goed bereikbaar

is voor hulpdiensten. Het plangebied is vanuit 3 richtingen te bereiken. Er is sprake van een goede bereikbaarheid.

Overleg Veiligheidsregio Kennemerland

De bereikbaarheid is tevens met de Veiligheidsregio Kennemerland besproken. In 2021 hebben een viertal overleggen plaatsgevonden. De Veiligheidsregio heeft aangegeven dat de posities van de opstelplaatsen akkoord zijn.

Zelfredzaamheid

Binnen het plangebied zijn geen nieuwe functies voorzien die specifiek gericht zijn op minder zelfredzame personen. De planvorming betreft de realisatie van woningen, kantoor en winkelruimten en een restaurant. Uitgangspunt is dat de personen in de gebouwen zelfredzaam zullen zijn. Ook dit aspect is met de Veiligheidsregio Kennemerland besproken in de overleggen in 2021. De vluchtroutes zijn in samenspraak met de Veiligheidsregio ontworpen.

Vervoer gevaarlijke stoffen over het water

In het rond het projectgebied komen geen watergangen voor waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt.

Buisleidingen

In de omgeving van het plangebied bevindt zich 1 hoge druk aardgasbuisleiding van Gasunie. Buisleiding W-532-01 (40 bar, 13 inch, nr. 3 in figuur 15) heeft een invloedsgedebied van 140 meter en is gelegen op 830 meter van het plangebied. Het plangebied is gelegen buiten het invloedsgedebied van buisleiding W-532-01.

De aanwezigheid van buisleidingen met gevaarlijke stoffen vormt geen belemmering voor de ontwikkelingen op de planlocatie.

4.8.3 Conclusie

De normen voor externe veiligheid zoals aangegeven in het Bevi, het Bevt en het Bevb vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Een verantwoording van het groepsrisico op grond van het Bevt is niet vereist. Op grond van het Bevt moet in de toelichting bij het besluit wel worden ingegaan op de aspecten bestrijdbaarheid bij een ongeval met gevaarlijke stoffen op de Schipholweg(N205) (BLEVE) en de zelfredzaamheid van personen in het plangebied. Deze aspecten zijn beschouwd.

4.9 GELUID

4.9.1 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 wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industriellawaai. 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.

4.9.2 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van onder andere 243 woningen, oftewel geluidsgevoelige objecten in het kader van de Wet geluidhinder. Derhalve is het uitvoeren van akoestisch onderzoek noodzakelijk. Door Mobius Consult is een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai uitgevoerd voor de Schipholweg 1 en voor de beoogde woningen aan de Hamelinkstraat. De rapportages van respectievelijk 14 december 2021 en 25 mei 2023 zijn bijgevoegd als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Resultaten akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Schipholweg 1

De geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer op de Schipholweg, de Buitenrustlaan en de Schalkwijkerstraat is berekend, waarbij het verkeer op de Schipholweg voor de hoogste geluidsbelasting zorgt. Omliggende 30 km/uur wegen zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening in het onderzoek betrokken.

Uit het onderzoek is gebleken dat:

- De geluidsbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Schipholweg, de Schalkwijkerstraat en de Buitenrustlaan is op de gevels van meerdere woningen hoger dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Schipholweg is bij vrijwel alle woningen maatgevend;
- De geluidsbelasting t.g.v. het wegverkeer op de Europaweg en de Rustenburglaan is op de gevels van alle woningen lager dan of gelijk aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder;
- In geen geval is sprake van overschrijding van de maximale grenswaarde uit de Wet geluidhinder;
- De geluidsbelasting t.g.v. wegverkeer op de 30 km/uur wegen is in vrijwel alle gevallen lager of gelijk aan 48 dB. Bij twee waarneempunten is sprake van een geluidsbelasting van 49 dB, ten gevolge van het verkeer op de J.J. Hamelinkstraat.

Om de realisatie van de nieuwbouw mogelijk te maken moeten hogere grenswaarden worden vastgesteld. In dit kader is onderzocht of de geluidsbelasting verlaagd kan worden met bron- en overdrachtsmaatregelen. Deze maatregelen zijn vanuit financieel, verkeerskundig en/of stedenbouwkundig oogpunt niet haalbaar. Om toch tot een goed akoestisch woon- en leefklimaat te komen, in lijn met het geluidbeleid van de gemeente Haarlem, zijn in het project gebouw gebonden maatregelen genomen. De maatregelen bestaan uit verschillende soorten geluidwerende voorzieningen rond de buitenruimten. Met de maatregelen wordt de geluidsbelasting op de achterliggende gevels en bij de buitenruimte gereduceerd, dusdanig dat bij elke woning wordt voorzien in een geluidluw geveldeel (met spuivoorziening) en een geluidluwe buitenruimte aan het geluidluwe deel.

Aan de achterzijde bevinden zich vier woningen met een (hele) kleine overschrijding van de grens voor een luwe gevel. De overschrijding bedraagt minder dan 1 dB en wordt veroorzaakt door wegverkeer op een 30 km/uur weg, waarbij in de nachtperiode niet tot nauwelijks sprake is van een relevante geluidsbelasting.

Er is daarom sprake van een akoestisch acceptabele situatie, in lijn met de intenties van het geluidbeleid. Aan de gemeente wordt geadviseerd om voor de vier woningen hogere grenswaarden vast te stellen.

Resultaten akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai J.J. Hamelinkstraat

In verband met de voorgenomen nieuwbouw aan de J.J. Hamelinkstraat 17-45 in Haarlem is de geluidsbelasting t.g.v. wegverkeer, op de gevels van de nieuw te bouwen woningen, onderzocht.

Rondom de projectlocatie liggen diverse wegen, waarbij het verkeer op de Schipholweg voor de hoogste geluidsbelasting zorgt. Omliggende 30 km/uur wegen zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening in het onderzoek betrokken.

Uit het onderzoek is gebleken dat:

- De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Schipholweg is op de gevels van meerdere woningen hoger dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. De hoogste berekende geluidsbelasting van deze weg bedraagt 52 dB (na aftrek);
- De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de overige gezoneerde wegen is op de gevels van alle woningen lager dan of gelijk aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder;
- In geen geval is sprake van overschrijding van de maximale grenswaarde uit de Wet geluidhinder;
- De geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer op de 30 km/uur wegen bedraagt ten hoogste 50 dB (na 5 dB aftrek) In relatie tot de normen uit de Wet geluidhinder wordt deze geluidsbelasting als acceptabel en inpasbaar beoordeeld.

Om de realisatie van de nieuwbouw mogelijk te maken moeten hogere grenswaarden worden vastgesteld. In dit kader is onderzocht of de geluidsbelasting verlaagd kan worden met bron- en overdrachtsmaatregelen. Deze maatregelen zijn vanuit financieel, verkeerskundig en/of stedenbouwkundig oogpunt niet haalbaar. Om toch tot een goed akoestisch woon- en leefklimaat te komen, in lijn met het geluidbeleid van de gemeente Haarlem, zijn in het project gebouw gebonden maatregelen genomen

Naast maatregelen om vanuit akoestisch perspectief tot een zo goed mogelijke indeling te komen, bestaan de maatregelen uit geluidwerende voorzieningen rond de buitenruimte van de relevante woningen uit het project. Met de maatregelen wordt de geluidbelasting op de achterliggende gevels gereduceerd, dusdanig dat bij elke woning wordt voorzien in een geluidluw geveldeel en een geluidluwe buitenruimte aan het geluidluwe deel.

Bij twee kleine woningen op de begane grond is de geluidsbelasting 1 dB te hoog voor een luwe gevel. Op basis van de volgende argumenten wordt voor deze woningen verzocht om een vrijstelling van de eisen van het geluidbeleid:

- Deze woningen hebben geen eigen buitenruimte, waardoor geluidafscherming hier moeilijk is in te passen.
- De woningen zijn eenzijdig georiënteerd. Door de kleine omvang van de woningen is een meerzijdige oriëntatie niet haalbaar. Hierbij wordt opgemerkt dat er in de woningmarkt behoefte is aan kleine en goedkope huurwoningen. Dit type woningen is daarom op verzoek van de woningbouwcorporatie aan het project toegevoegd.
- Een overschrijding van 1 dB is zeer beperkt en niet waarneembaar door bewoners.
- De bewoners kunnen wel gebruik maken van de gemeenschappelijke buitenruimte/tuin die is gelegen op maaiveldniveau aan de achterzijde (noord) van het gebouw.

Bij vijf woningen op de verdiepingen van het meest oostelijke deel is de geluidsbelasting 1 dB te hoog om tot een geluidluwe buitenruimte te komen. Aan de achtergevel is bij deze woningen wel sprake van een volledig geluidluwe gevel. Op basis van de volgende argumenten wordt voor deze woningen verzocht om een vrijstelling van de eisen van het geluidbeleid:

- De ligging van de buitenruimte aan de zuidzijde van het gebouw, in plaats van de geluidluwe noordzijde heeft in verband met bezonning duidelijke meerwaarde voor de bewoners.
- Een overschrijding van 1 dB is zeer beperkt en niet waarneembaar door bewoners.
- Verdere verhoging van de gesloten borstwering (afscherming) leidt tot esthetische knelpunten, ook in relatie tot het open en natuurlijke ontwerp van het houten gebouw.

Bij alle woningen wordt het akoestische woon- en leefklimaat als voldoende tot goed beoordeeld, in lijn met de intenties van het geluidbeleid.

4.9.3 Conclusie

Met het vaststellen van hogere waarden overeenkomstig met de overzichten in beide rapportages is de realisatie van de woningen mogelijk.

4.10 GROEN

4.10.1 Algemeen

Met de bomenkap kunnen negatieve effecten optreden voor beschermde planten- en of diersoorten. Daarom dient de aanwezigheid van beschermde soorten te worden onderzocht in de vorm van een schouw.

4.10.2 Relatie tot ontwikkeling

Op 3 maart 2022 is door Dresme & Van der Valk een schouw uitgevoerd voor de te kappen bomen aan de Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17 t/m 45. Het doel van de bomenschouw is het vaststellen dan wel uitsluiten van nesten in de te kappen bomen. Ook wordt beoordeeld in hoeverre de bomenkap mogelijk negatieve effecten heeft op foerageergebieden van vleermuizen en schuilgelegenheid voor huismus.

In figuur 38 zijn de te kappen bomen weergegeven, alsmede de functies voor huismus en vleermuizen in de omgeving. Ten behoeve van de sloop van de gebouwen is een ontheffing van de Wet natuurbescherming verleend.

Figuur 38. Te kappen bomen en eigenschappen (bron: Dresmé & Van der Valk 2022).



De te kappen bomen hebben een diameter van maximaal 12 centimeter en het betreffen 6 platanen, een iep en een meidoorn. Voor deze bomen geldt geen kapvergunningplicht, omdat de bomen een kleinere doorsnede hebben dan 20 centimeter. De bomen bevatten geen nesten of holtes. De bomen hebben geen functie voor huismus, de boomkronen bieden geen schuilmogelijkheden voor vogels. Uit het nadere onderzoek naar huismus en vleermuizen, uitgevoerd door Dresme & Van der Valk d.d. 10 november 2020, is gebleken dat de bomen geen functie hebben als foerageergebied voor vleermuizen. De bomen aangeduid met nummer 3 t/m 7 uit bovenstaande figuur zijn inmiddels op 8 maart 2023 gekapt.

4.10.3 Conclusie

Met de kap van de 8 bomen is geen sprake van negatieve effecten op beschermde soorten zoals vogels met niet jaarrond beschermde nesten, huismus en vleermuizen.

4.11 KABELS EN LEIDINGEN

4.11.1 Algemeen

Bepaalde kabels en leidingen moeten vanuit regelgeving of rijksbeleid in een bestemmingsplan worden opgenomen. Dit is het geval bij bovengrondse hoogspanningslijnen en buisleidingen. Bij andere leidingen bepaald bevoegd gezag of dit wenselijk is, dit is bijvoorbeeld steeds vaker het geval bij ondergrondse hoogspanningsverbindingen. Dergelijke leidingen kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik van de omgeving.

Bovengrondse hoogspanningslijnen en ondergrondse hoogspanningsverbindingen

Bij transport van stroom door een hoogspanningsverbinding ontstaat een magneetveld. De sterkte ervan hangt vooral af van de hoeveelheid stroom die wordt vervoerd en van de afstand tot de verbinding. Over de mogelijk nadelige gevolgen van deze velden voor de gezondheid bestaat onduidelijkheid. Onduidelijk zijn vooral de langetermijneffecten van blootstelling aan de veldsterkte die optreedt in woningen die zich in de buurt van het hoogspanningsnet bevinden.

Sinds 2005 adviseert de Nederlandse rijksoverheid een voorzorgsprincipe voor bovengrondse hoogspanningslijnen. Bij de planning van nieuwe woningen, scholen en kinderopvangplaatsen is het advies zoveel mogelijk te voorkomen dat kinderen langdurig blootgesteld worden aan magneetvelden die gemiddeld over een jaar sterker zijn dan 0,4 microtesla. De GGD heeft het Rijksadvies verbreed naar alle situaties waar het veld de jaargemiddelde waarde van 0,4 microtesla overschrijdt. Verder oordeelde de bestuursrechter in 2017 dat de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het beleidsadvies over bovengrondse hoogspanningslijnen, in beginsel ook voor ondergrondse hoogspanningskabels van toepassing zijn.¹ Zowel de Commissie mer als de Gezondheidsraad hebben dit advies overgenomen, waardoor het voorzorgsprincipe voor bovengrondse hoogspanningslijnen ook van toepassen is op ondergrondse kabels, transformatorhuisjes, wijkverdeelstations en andere bronnen van langdurige blootstelling aan magneetvelden uit het elektriciteitsnetwerk.

4.11.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten zuiden van het plangebied bevinden zich aan weerszijden van de Schipholweg meerdere ondergrondse 50 kV leidingen van Liander. Voor een (bovengrondse) 50 kV-verbinding geldt een indicatieve magneetveldzone (worst-case afstand) van 25 tot 40 meter. Bij een ondergrondse leiding, waar in dit geval sprake van is, is de magnetische veldsterkte in de nabijheid nihil. Voor ondergrondse lijnen is er om die reden

¹ AbvRS, 1 februari 2017, ECLI:NL:RVS:2017:238

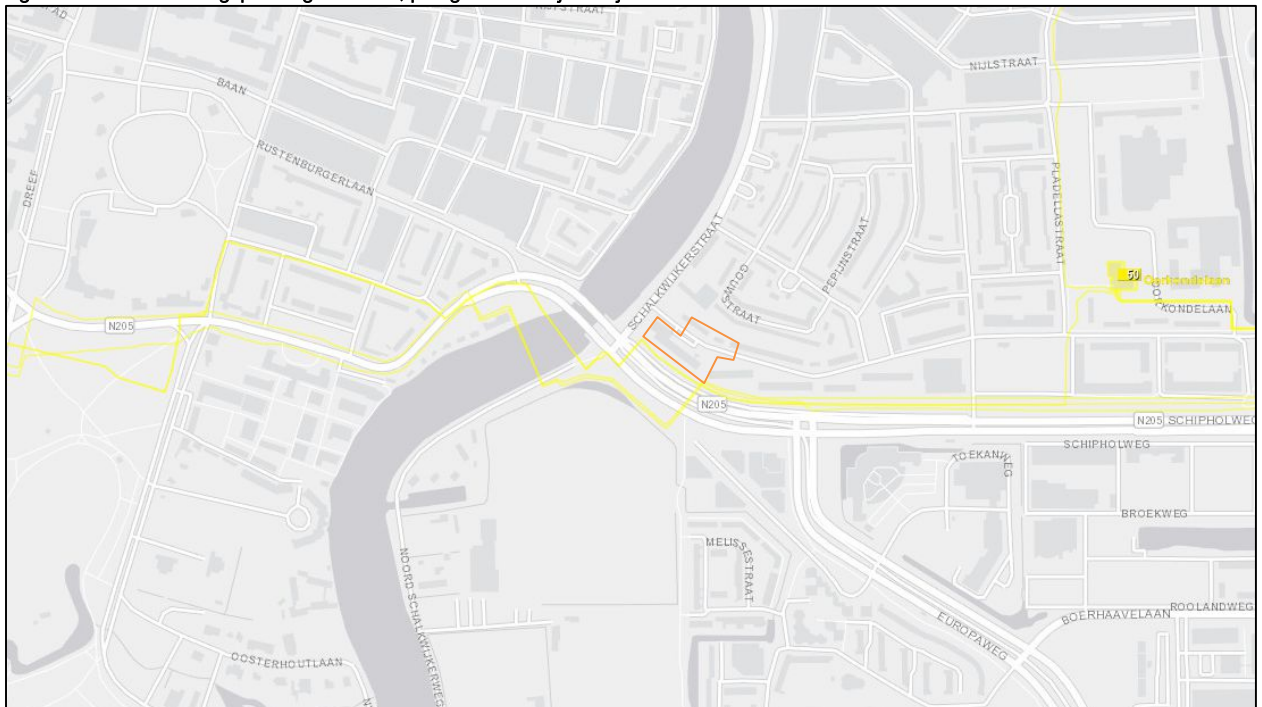
geen beleid vanuit het Rijk. Ook is er geen verplichting om deze op te nemen in het bestemmingsplan. Er zijn voor het overige in of nabij het plangebied geen kabels en leidingen die planologisch relevant zijn.

In het gebouw bevinden zich ook de transformatorruimtes. De voorkeur is om een minimale afstand van 4 meter aan te houden tot gevoelige functies (zoals wonen). De transformatorruimtes bevinden zich op de begane grond en worden omringd door verkeersruimtes (gang en trappenhuis) en fietsenstalling en zijn op meer dan 4 meter gelegen van de gevoelige functies.

Overige kabels

Met name op de hoek van de Schipholweg/Schalkwijkerstraat liggen veel kabels. Van belang is hier vooral de waternet leiding richting Amsterdam. Ook om trillingen te voorkomen, wordt daarom een kelder onder de Schipholweg geminimaliseerd. Er is afstemming met alle stake holders om samen maatwerkoplossingen te realiseren

Figuur 39. Uitsnede hoogspanningsnetkaart, plangebied oranje omlijnd.



4.11.3 Conclusie

Het aspect kabels en leidingen vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.12 LUCHTHAVENINDELINGSBESLUIT SCHIPHOL (LIB)

4.12.1 Algemeen

Op 1 november 2002 heeft het kabinet de nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor het vijfbanenstelsel op Schiphol vastgesteld. De regels zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB, geconsolideerd januari 2018) waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. De nieuwe regels zijn op 20 februari 2003 in werking getreden, op het moment dat Schiphol de vijfde baan (Polderbaan) in gebruik nam. Deze regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij bestemmingsplannen en bij omgevingsvergunningen.

In het LIB zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Het luchthavengebied betreft de gronden behorende tot de luchthaven. Het beperkingengebied omvat een zone daaromheen, waarbinnen verschillende regimes gelden voor de gebieden die hierbinnen liggen. Hoe groter de afstand tot de start- en landingsbanen en de vliegroutes, hoe minder beperkingen er gelden. Binnen het beperkingengebied dient te worden getoetst aan de maatgevende toetshoogtes.

Naast de maatgevende toetshoogtes binnen het beperkingengebied zijn deelgebieden (zones) te onderscheiden met specifieke regels, te weten beperkingen voor bebouwing, beperkingen voor vogelaantrekkende werking en beperkingen voor windturbines en lasers. De beperkingengebieden LIB 1 t/m 5 beogen het aantal personen dat geluidhinder van de luchtvaart ondervindt, of het aantal slachtoffers op de grond ten gevolge van een luchtvaartverkeersongeluk (externe veiligheid), gering te houden, door beperkingen te stellen aan de gebruiksfuncties van het gebied rond Schiphol. De beperkingen voor de gronden binnen de zones LIB 1 t/m 5 zijn daarom gericht op de gebruiksfunctie van het plan/object.

4.12.2 Relatie tot ontwikkeling

Middels een door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ontwikkelde webapplicatie kan worden beoordeeld of een plan binnen een relevant gebied in het kader van het LIB gelegen is en of een gepland object de aldaar geldende maatgevende toetshoogten overschrijdt.

De projectlocatie is wel gelegen binnen het beperkingengebied. Hierdoor dient het plan rekening te houden met de maatgevende toetshoogtes. Ter plaatse van de projectlocatie bedraagt deze hoogte 82 tot 86 meter voor alle toetshoogtes exclusief de toetsing in verband met de werking van radarapparatuur. Voor die laatste categorie geldt een toetshoogte van 69 tot 70 meter. Aangezien het te realiseren woongebouw 76 meter hoog is, worden deze toetshoogtes doorkruist.

Op grond van het Luchthavenindulingsbesluit geldt op de locatie een maximale hoogte van 69 tot 70 meter NAP. Er is sprake van een doorsnijding van de maatgevende toetshoogte. Daardoor geldt de beperking zoals gesteld in artikel 2.2.2 van het LIB. Om het plan/object mogelijk te kunnen maken op deze locatie is advies gevraagd aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Van vogel aantrekkende activiteiten en windturbines is geen sprake.

Advies ILT

Op 20 december 2022 heeft ILT per brief laten weten dat de te realiseren hoogbouw geen negatieve invloed heeft op de correcte werking van de radarapparatuur van de Luchtverkeersleiding Nederland.

Figuur 40. Kaart Toetshoogte in verband met radar, plangebied Schipholweg 1 rood omlijnd.



4.12.3 Conclusie

Het Luchthavenindelingsbesluit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie. Het ILT heeft een positief advies afgegeven voor het overschrijden van de hoogte.

4.13 LUCHTKWALITEIT

4.13.1 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.

4.13.2 Relatie tot ontwikkeling

In onderhavig geval is sprake van de realisatie van 243 woningen en circa 5.691 m² bvo aan niet-woonfuncties. 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 4.16) de NIBM-rekentool gebruikt. Daarin is de toekomstige verkeersgeneratie als gevolg van de beoogde ontwikkeling gebruikt. In deze verkeersgeneratie, aangeleverd door GoudappelCoffeng, is de huidige verkeersgeneratie niet in mindering gebracht. Daarmee is de verkeersgeneratie worst-case. 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 41. NIBM-rekentool (geraadpleegd op 16 mei 2023).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022		
Jaar van planrealisatie		2025
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		808
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,54
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,13
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		

In aanvulling op het bovenstaande wordt opgemerkt dat binnen de ontwikkeling geen gevoelige bestemmingen zoals bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) mogelijk worden gemaakt. Ook om deze reden is een aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek niet 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 totale concentratie is ter plaatse van een specifiek rekenpunt. De totale concentratie bestaat uit de achtergrondconcentratie (op basis van de GCN-kaart) en de lokale bijdrage (van lokale bronnen, op basis van data over o.a. verkeersgegevens). 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 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 totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via NSL Monitoringstool op 23 maart 2022) met bijbehorende grenswaarden.

Tabel 2. Totale concentraties van stikstofdioxide en fijnstof in nabijheid van de projectlocatie.

Jaar	GCN-achtergrondconcentratie locatie ID 15677124		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)
2020	22,6	18,1	9,2
2030	15,0	16,4	7,9
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.

4.13.3 Conclusie

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

4.14 NATUUR

4.14.1 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.

4.14.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de ontwikkeling is door Dresmé&vanderValk is een quickscan uitgevoerd naar de effecten op beschermde soorten en gebieden en een nader onderzoek naar vleermuizen. Ook is door Cauberg Huygen een stikstofdepositieberekening uitgevoerd. De rapportages van respectievelijk 23 juni 2020, 10 november 2020 en 25 mei 2023 zijn bijgevoegd in de bijlagen bij voorliggende onderbouwing. De resultaten worden in deze paragraaf per onderdeel beschreven.

Soortenbescherming

Uit de quickscan komen de volgende resultaten naar voren:

Vleermuizen

De woningen van onderhavige plangebied hebben aan de voor- en achterzijde open stootvoegen, welke geschikte invliegopeningen bevatten. Open stootvoegen ontbreken in de gevels aan de kopse kanten. Het dak is echter ook toegankelijk voor vleermuizen, omdat openingen aanwezig zijn onder de zijpannen. Ook de gevels van het kantoorpand aan de Schipholweg bevatten open stootvoegen die toegankelijk zijn voor

vleermuizen. Met de sloop van de woningen en het kantoorpand verdwijnen mogelijk vaste verblijfplaatsen van vleermuizen. Om negatieve effecten van vleermuizen te kunnen uitsluiten dan wel de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen vast te kunnen stellen is een nader onderzoek naar vleermuizen nodig. Mogelijk is tevens een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig.

Broedvogels

Gedurende het veldonderzoek is binnen het projectgebied een nest vastgesteld van de huismus onder de eerste rij dakpannen ter hoogte van de J.J. Hamelinkstraat 27. Nesten van gierwaluw worden op basis van de afwezigheid van geschikte holtes niet verwacht. Nesten van huismus zijn jaarrond beschermd. Met de sloop van de appartementen aan de J.J. Hamelinkstraat 17 t/m 39 is een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig alsmede een extra onderzoeksrondte en passende mitigerende en compenserende maatregelen.

Vervolgonderzoek

Uit de quickscan is naar voren gekomen dat er vervolgonderzoek nodig is naar vleermuizen en huismussen. Derhalve is door Dresmé & vanderValk een nader onderzoek uitgevoerd. De rapportage d.d. 10 november 2020 is toegevoegd als bijlage bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing.

Vleermuizen

Tijdens de eerste onderzoeksrondte (avondronde) op 15 juni 2020 zijn rond 22:50 uur in totaal drie uitvliegende gewone dwergvleermuizen waargenomen aan de J.J. Hamelinkstraat 17 t/m 45. Daarnaast is een zwermende gewone dwergvleermuis waargenomen bij een hoge open stootvoeg van het pand aan de Schipholweg 1. Gedurende de ochtendronde op 13 juli 2020 werden tot een half uur voor zonsopkomst foeragerende vleermuizen waargenomen in de tuinen aan de achterzijde van de J.J. Hamelinkstraat. Zwermende dieren of invliegende dieren zijn op 13 juli 2020 niet waargenomen.

Aan de achterzijde van de woningen aan de J.J. Hamelinkstraat 17 t/m 45 zijn bomen aanwezig waar op 15 juni en 13 juli gefoerageerd werd. Dit foerageergebied houdt verband met de zomerverblijfplaatsen en is daarom aan te merken als essentieel foerageergebied. Met de herontwikkeling van het plangebied zullen niet alleen de bestaande drie zomerverblijfplaatsen, maar ook het essentiële foerageergebied moeten worden gecompenseerd. Hiermee dient rekening te worden gehouden in het ontwerp van de herontwikkeling.

De activiteit van vleermuizen was in het najaar relatief laag. Op 17 augustus 2020 is rond 23:45 uur enkele minutenlang zwermend gedrag waargenomen van 1 exemplaar gewone dwergvleermuis. Dit is een aanwijzing dat hetzelfde individu de verblijfplaats ook als winterverblijfplaats gebruikt. Er zijn, behalve 1 individu, geen andere vleermuizen zwermend waargenomen. Er is geen sprake van een massawinterverblijfplaats. Gedurende de ronde van 17 augustus 2020 zijn geen baltsende vleermuizen waargenomen.

Op 9 september 2020 werden vooral rond de achtertuinen van de woningen aan de J.J. Hamelinkstraat twee foeragerende gewone dwergvleermuizen gehoord. Rond 23:39 uur is een langsvliegende baltsende gewone dwergvleermuis waargenomen ter hoogte van J.J. Hamelinkstraat 27. Dit was de enige keer dat een baltsende gewone dwergvleermuis in het projectgebied is waargenomen. Aangenomen wordt dat een baltsende gewone dwergvleermuis in een achtervolging van een andere foeragerende gewone dwergvleermuis, even uit zijn eigen territorium kwam en dat niet kan worden vastgesteld dat binnen het projectgebied een paarverblijfplaats aanwezig is. Geconcludeerd wordt dat sprake is van 4 zomerverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis zonder paarfunctie en 3 nesten van de huismus. Voor de sloop van de bebouwing is een ontheffing nodig van de Wet natuurbescherming in combinatie met passende mitigerende en compenserende maatregelen.

Huismus

Op 5 juni is één nest vastgesteld onder een gebroken dakpan die alleen vanwege de breuk toegankelijk is voor huismus vanaf de goot. Het nest bevindt zich boven de woning met adres J.J. Hamelinkstraat 27. Op 15 juni zijn naast het eerder waargenomen nest, nog twee nesten aan de achterzijde van de J.J. Hamelinkstraat

27 vastgesteld. Huismussen zijn gezien met het aanvoeren van voedsel naar de jongen onder de dakpannen. De tuinen aan de achterzijde van de woningen aan de J.J. Hamelinkstraat 17 t/m 45 zijn onderdeel van het leefgebied van de huismus. Op de daken van het tweede blokje huizen (J.J. Hamelinkstraat 41 t/m 45) zijn geen huismussen gezien. Met de sloop van de woningen is een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig. Niet alleen de nestlocaties als ook voldoende foerageergebied en schuilgelegenheid zal moeten worden gecompenseerd. Hiermee dient rekening te worden gehouden in het ontwerp van de herontwikkeling.

Wnb ontheffing

Op 22 maart 2022 is de ontheffing Wnb aangevraagd voor huismus en dwergvleermuis. Gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland heeft de ontheffing op 17 oktober 2022 verleend. De ontheffing is als bijlage terug te vinden.

Gebiedsbescherming

Het projectgebied is niet in het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) of Natura 2000-gebieden gelegen. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is Kennemerland-Zuid en de afstand ertussen is circa 2,7 kilometer. De afstand tot het meest nabijgelegen NNN-gebied is ruim 2,5 kilometer en wordt gevormd door de weilanden ten zuiden van het Ramplaankwartier.

In december 2023 is een stikstofberekening uitgevoerd door Cauberg Huygen voor zowel de gebruiks- als bouwfase. Geconcludeerd wordt dat de gebruiksfase van de herontwikkeling aan de Schipholweg 1 en de J.J. Hamelinkstraat 17 t/m 45 te Haarlem, geen negatieve effecten met zich mee zal brengen op beschermde Natura 2000-gebieden. De effecten zijn lager dan 0,00 mol/ha/jaar en daarmee verwaarloosbaar. Significant negatieve effecten als gevolg van de gebruiksfase van het plan kunnen daarom worden uitgesloten. Een Passende beoordeling en/of vergunning van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

4.14.3 Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie. De provincie Noord-Holland heeft de ontheffing Wet natuurbescherming in het kader van de huismus en dwergvleermuis op 17 oktober 2022 verleend.

4.15 VERKEER EN PARKEREN

4.15.1 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. Gemeente Haarlem heeft in 2018 het bestemmingsplan 'Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018' vastgesteld. Dit paraplubestemmingsplan zorgt ervoor dat een ontwikkeling moet voorzien in voldoende parkeerplaatsen op basis van de geldende parkeernota.

Goudappel heeft in op 29 maart 2024 een onderbouwing gegeven voor parkeren en verkeersgeneratie. Dit onderzoek is als bijlage terug te vinden. De resultaten worden in onderstaande paragraaf weergegeven.

4.15.2 Relatie tot ontwikkeling

O.C. Spaarne 1 VOF is voornemens binnen dit plan een mix van woningen te realiseren in combinatie met commerciële ruimte en een restaurant. De woningen zijn een mix van sociale huurwoningen, middeldure woningen en vrije sector woningen. Bij de ontwikkeling wordt een gebouwde parkeervoorziening inclusief parkeercarrousel op eigen terrein gerealiseerd en enkele parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Deze ontwikkeling is een van de drie deelontwikkelingen die op de kop van de Schipholweg wordt gerealiseerd. Daarnaast is de gemeente Haarlem voornemens om op deze locatie een groot overstapstation

voor het hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren. Ten behoeve van deze ontwikkelingen heeft de gemeente Haarlem op 1 juli 2021 het 'SPvE Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid' vastgesteld. In dit Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) zijn de kaders opgenomen hoe de gemeente Haarlem op deze locatie een hoogstedelijk stuk Haarlem wil creëren met een uitgebalanceerd woon-werkprogramma.

Op 30 maart 2023 heeft de gemeenteraad van Haarlem de nieuwe Nota Parkeernormen – Duurzame parkeeroplossingen in ruimtelijke ontwikkelingen, vastgesteld. Voor de planlocatie Schipholweg 1 geeft deze nieuwe Nota een gewijzigd kader voor wat betreft de hoogte van de parkeernorm en de afwijkingmogelijkheden.

4.15.2.1 Bouwplan

De ontwikkeling van de Schipholweg 1 bestaat uit twee plandelen, te weten Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17-45. In tabel 3 is het beoogde functieprogramma opgenomen.

Bij de ontwikkeling wordt tevens voorzien in het parkeeraanbod voor auto's en fietsen. In totaal worden 139 autoparkeerplaatsen (123 in parkeercarrousel en 16 op maaiveld) en een collectieve fietsenberging voor bewoners en een publieke fietsenstalling gerealiseerd. Daarnaast zijn er op maaiveld nog 5 parkeerplaatsen die zijn toegekend aan het Elanplan (blok 6-7-8). Deze parkeerplaatsen zijn niet binnen deze onderbouwing meegeteld.

Tabel 3. Functieprogramma (bron: Goudappel, maart 2024)

functie	oppervlakte [m ² gbo]	omvang	eenheid
woningen		243	woningen
<i>sociale huur</i>	<i>20-30 m²</i>	<i>18*</i>	<i>woningen</i>
<i>sociale huur</i>	<i>circa 46 m²</i>	<i>3</i>	<i>woningen</i>
<i>sociale huur</i>	<i>51-58 m²</i>	<i>52**</i>	<i>woningen</i>
<i>middenhuur</i>	<i>50-75 m²</i>	<i>90***</i>	<i>woningen</i>
<i>middenhuur</i>	<i>75-100 m²</i>	<i>8</i>	<i>woningen</i>
<i>vrije sector</i>	<i>50-75 m²</i>	<i>8</i>	<i>woningen</i>
<i>vrije sector</i>	<i>75-100 m²</i>	<i>31</i>	<i>woningen</i>
<i>vrije sector</i>	<i>100-150 m²</i>	<i>21</i>	<i>woningen</i>
<i>vrije sector</i>	<i>150+ m²</i>	<i>12</i>	<i>woningen</i>
restaurant		417	m ² bvo
commerciële ruimte (kantoren/bedrijfsruimte)		2.019	m ² bvo
commerciële plint (winkels, apotheek, stomerij)		2.778	m ² bvo
<i>detailhandel</i>		<i>1.000</i>	<i>m² bvo</i>
<i>daghoreca</i>		<i>450</i>	<i>m² bvo</i>
<i>dienstverlening</i>		<i>1.328</i>	<i>m² bvo</i>

* J.J. Hamelinkstraat.

** waarvan 46 woningen aan de J.J. Hamelinkstraat.

*** waarvan 15 woon-werk units.

4.15.2.2 Benodigd parkeeraanbod auto

Gemeentelijke parkeernormen

De parkeervraag wordt bepaald aan de hand van de parkeernormen zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen – Duurzame parkeeroplossingen in ruimtelijke ontwikkelingen (d.d. 21 februari 2023). De parkeervraag wordt berekend door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie). De functies kennen verschillende doelgroepen, bijvoorbeeld kantoren en restaurant, die niet op alle momenten van de week een even grote parkeervraag genereren. Kantoren kennen de hoogste parkeervraag op werkdagen overdag, terwijl het maatgevende moment voor een restaurant de zaterdagavond is. Door toepassing van

aanwezigheidspercentages (Nota Parkeernormen) wordt rekening gehouden met dit effect. De gemeente Haarlem heeft in de Nota Parkeernormen – Duurzame parkeeroplossingen in ruimtelijke ontwikkelingen haar parkeernormen opgenomen. Bij de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar verschillende gebieden. De ontwikkellocatie is gelegen in het Centraal stedelijk gebied.

In tabel 4 zijn de parkeernormen voor de verschillende te ontwikkelen functies opgenomen. Bij woningen is hierbij onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoek van bewoners. Bij de overige functies wordt onderscheid gemaakt tussen medewerkers en bezoekers. Hierbij is het aandeel bezoekers conform de Nota Parkeernormen aangehouden.

Nb. De middensegment woningen in het plan zijn huur- en/of koopwoningen. De parkeernorm voor middenhuur en middenkoop zijn op basis van de gemeentelijke parkeernorm gelijk (in voorliggend plan 0,5 voor bewoners en 0,1 voor bezoekers). In de rapportage van Goudappel wordt enkel middenhuur aangegeven, maar dat kan dus ook gelezen worden als middenkoop.

Tabel 4. Gehanteerde gemeentelijke parkeernormen.

functie	toegepaste functie voor parkeernorm	parkeernorm	aandeel bezoekers	eenheid
sociale huur (20-30 m ²)	huur, sociaal, 1e aftoppingsgrens	0,35	-	ppl per woning
sociale huur (46 m ²)	huur, sociaal, 1e aftoppingsgrens	0,35	-	ppl per woning
sociale huur (51-58 m ²)	huur, sociaal, liberalisatiegrens	0,4	-	ppl per woning
middenhuur (50-75 m ²)	appartement midden	0,5	-	ppl per woning
middenhuur (75-100 m ²)	appartement midden	0,5	-	ppl per woning
vrije sector (50-75 m ²)	appartement duur	0,6	-	ppl per woning
vrije sector (75-100 m ²)	appartement duur	0,6	-	ppl per woning
vrije sector (100-125 m ²)	appartement duur	0,6	-	ppl per woning
vrije sector (150+ m ²)	appartement duur	0,6	-	ppl per woning
bezoek woningen	bezoekers woningen	0,1	100%	ppl per woning
restaurant	restaurant	8,0	80%	ppl per 100 m ² bvo
commerciële ruimte (kantoren/bedrijfsruimte)	kantoor zonder baliefunctie	0,6	5%	ppl per 100 m ² bvo
commerciële plint (detailhandel)	buurt-/dorpscentrum	0,72*	76%	ppl per 100 m ² bvo
commerciële plint (daghoreca)	café/bar/discotheek	4,0	90%	ppl per 100 m ² bvo
commerciële plint (dienstverlening)	commerciële dienstverlening	0,9	20%	ppl per 100 m ² bvo

* de gemeente Haarlem kent voor Centraal Stedelijk gebied geen parkeernorm voor de categorie buurt-/dorpscentrum, terwijl dit wel de meest passende functie is. De parkeernorm is daarom een afgeleide van de parkeernorm voor buurt-/dorpscentrum voor de zone Stedelijk gebied, met daarbij een procentuele afname die vergelijkbaar is met de procentuele afname voor de functie buurtsuper tussen beide gebieden.

Aanwezigheidspercentages

Om het benodigde parkeeraanbod per moment van de week te berekenen, wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages uit de Nota Parkeernormen.

Tabel 5. Aanwezigheidspercentages

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
wonen, bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
wonen, bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor /dienstverlening	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
horeca	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	50%
daghoreca*	40%	53%	0%	0%	0%	100%	0%	67%
detailhandel	30%	60%	10%	10%**	0%	100%	0%	0%

* Voor daghoreca is het maatgevende moment de zaterdagmiddag. De aanwezigheidspercentages conform de Nota Parkeernormen zijn daarom evenredig verhoogd, zodat dit maatgevende moment ook naar voren komt.

** De functies in de commerciële plint zullen geen specifieke koopavond kennen. Het aanwezigheidspercentage is daarom gelijk gesteld aan dat van een werkdagavond.

Effect mobiliteitshub en deelmobiliteit

Binnen de Nota Parkeernormen is de mogelijkheid opgenomen om een zogeheten mobiliteitscorrectie toe te passen. Binnen het beleid zijn twee type correcties opgenomen:

1. de ruimtelijke ontwikkeling is gelegen nabij een halte van hoogwaardig openbaar vervoer;
2. in de ruimtelijke ontwikkeling wordt een autodeelconcept ingezet.

Correctie 1: de ruimtelijke ontwikkeling is gelegen nabij een halte van het HOV

Schipholweg 1 grenst aan het toekomstig OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid. Binnen de Nota Parkeernormen is voor dit OV-knooppunt opgenomen dat de parkeernormen bij ontwikkellocaties gelegen op maximaal 500 meter van dit OV-knooppunt met 15% gereduceerd mogen worden. Deze reductie wordt voor de ontwikkeling van het plan Schipholweg 1 gehanteerd.

Correctie 2: in de ruimtelijke ontwikkeling wordt een autodeelconcept ingezet

Bij de ontwikkeling van Schipholweg 1 wordt bij bewoners een autodeelconcept aangeboden (zie ook kader). De deelauto vormt een alternatief voor het eigen autobezit en leidt daarmee tot een reductie van het aantal eigen auto's. De gemeente Haarlem heeft in haar Nota Parkeernormen een aantal eisen en randvoorwaarden gesteld voor de inzet van een autodeelconcept:

- Een autodeelconcept kan alleen leiden tot een reductie van de parkeerbehoefte van woonfuncties;
- Maximaal 20% van de parkeerbehoefte kan worden ingevuld met een autodeelconcept;
- Iedere deelauto die wordt ingezet vervangt maximaal 5 eigen auto's van bewoners;
- Voor iedere deelauto wordt een geormerkte autodeelparkeerplaats aangelegd. Indien sprake is van een elektrische deelauto is deze parkeerplaats voorzien van een elektrische laadpaal.
- De inzet van het autodeelconcept moet voor ten minste 10 jaar zijn gewaarborgd, aan te tonen middels een ondertekende overeenkomst tussen de initiatiefnemer en deelauto leverancier;
- In de bovengenoemde overeenkomst moet worden vastgelegd hoe het autodeelconcept in stand wordt gehouden wanneer, bijvoorbeeld als gevolg van faillissement, de gecontracteerde leverancier niet meer in staat is om de deelauto's aan te kunnen bieden.
- Het autodeelconcept moet beschikbaar zijn vanaf het moment dat de eerste woningen binnen de ruimtelijke ontwikkeling zijn opgeleverd.

Voor Schipholweg 1 wordt aan deze voorwaarden voldaan. Op basis van de parkeerbehoefte van bewoners kan de parkeerbehoefte met maximaal 20 parkeerplaatsen worden verlaagd. Hiervoor zijn dan vier deelauto's benodigd. Onderstaand kader laat zien hoe het autodeelconcept wordt aangeboden.

Autodeelconcept

De deelauto's worden geparkeerd op de parkeerplaatsen op maaiveld. Het zal een gevarieerde samenstelling aan voertuigtypen zijn, die met toekomstige gebruikers zal worden bepaald. De huidige inzet ten aanzien van beheer is: bewoners van het project betalen een klein basisbedrag in de maandelijkse

servicelasten, waarmee de lease van de auto's wordt gedekt (onderhoud/vervanging is daarmee geregeld). Ook voor de commerciële functies staat de mogelijkheid om mee te doen aan dit systeem open. Naast het basisbedrag wordt voor het daadwerkelijk gebruik en de gereden kilometers een bedrag betaald. Rittenregistratie gebeurt via een app, net als het openen en sluiten van de auto's. Afrekening is naar gebruik en gebeurt maandelijks, via de gebouwbeheerder. Bovengenoemd mobiliteitsconcept is vast te leggen in een huur- dan wel koopovereenkomst. Het is een beproefd concept bij project STACK in Haarlem, door HBB Groep.

Benodigd parkeeraanbod

Op basis van de voorgaande gegevens is het benodigde parkeeraanbod berekend. In tabel 6 is dit resultaat opgenomen. In deze berekening is uitgegaan van de inzet van 3 deelauto's (15% van de parkeerbehoefte van bewoners).

Tabel 6. Benodigd parkeeraanbod conform gemeentelijk beleid.

functie	zonder dubbel- gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners sociale huur (20-30 m ²)	5	3	3	5	4	5	3	4	4
bewoners sociale huur (46 m ²)	1	0	0	1	1	1	1	1	1
bewoners sociale huur (51-58 m ²)	18	9	9	16	14	18	11	14	12
bewoners middenhuur (50-75 m ²)	38	19	19	34	31	38	23	31	27
bewoners middenhuur (75-100 m ²)	3	2	2	3	3	3	2	3	2
bewoners vrije sector (50-75 m ²)	4	2	2	4	3	4	2	3	3
bewoners vrije sector (75-100 m ²)	16	8	8	14	13	16	9	13	11
bewoners vrije sector (100-125 m ²)	11	5	5	10	9	11	6	9	7
bewoners vrije sector (150+ m ²)	6	3	3	6	5	6	4	5	4
bezoek woningen	21	2	4	17	14	0	12	21	14
restaurant	28	9	11	26	23	0	21	28	14
commerciële ruimte (kantoren/bedrijfsruimte)	10	10	10	1	1	0	0	0	0
commerciële plint (detailhandel)	6	2	4	1	1	0	6	0	0
commerciële plint (daghoreca)	15	6	8	0	0	0	15	0	10
commerciële plint (dienstverlening)	10	10	10	1	1	0	0	0	0
aantal te stallen deelauto's	3	3	3	3	3	3	3	3	3
afname parkeerbehoefte privéauto's door deelauto's	-15	-8	-8	-14	-12	-15	-9	-12	-11
benodigd parkeeraanbod	181	86	94	125	112	90	110	122	103

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het maatgevende moment de werkdagavond is. Op dat moment is het benodigde parkeeraanbod, rekenkundig afgerond, 125 parkeerplaatsen.

Het beoogde parkeeraanbod van 139 parkeerplaatsen is ruim voldoende om bij volledig dubbelgebruik van parkeerplaatsen in het benodigde aantal parkeerplaatsen te voorzien. Een autodeelconcept is dan zelfs niet nodig. Echter, de parkeerplaatsen in de parkeercarrousel enkel door vaste/herkenbare gebruikers te gebruiken. Voor (onbekende) bezoekers zijn enkel de parkeerplaatsen op maaiveld beschikbaar. De volgende subparagraaf gaat hier op in.

4.15.2.3 Benodigd parkeeraanbod auto naar locatie

Bij de ontwikkeling van het plan Schipholweg 1 wordt een parkeercarrousel in het gebouw Schipholweg 1 en parkeerplaatsen in het straatprofiel gerealiseerd. De parkeerplaatsen in de parkeercarrousel worden door de vaste gebruikers (bewoners en werknemers) en herkenbare bezoekers (bezoek woningen Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17-45, bezoekers kantoor en bezoekers restaurant) gebruikt. De parkeerplaatsen op straat zijn voor de overige bezoekers en deelauto's.

Parkeercarrousel

In de parkeercarrousel wordt geparkeerd door bewoners van Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17-45 en de werknemers van de kantoren en voorzieningen parkeren in de parkeercarrousel. Ook bezoekers die vooraf kunnen worden geïdentificeerd, zoals bezoekers van woningen, kantoren en restaurant parkeren in de parkeercarrousel. Door voor hun bezoek het kenteken door te geven aan de bewoner, kantoor of restaurant kunnen bezoekers hun auto aanbieden bij de parkeercarrousel. Het parkeren in de parkeercarrousel zal voor de bezoekers goedkoper zijn dan het parkeren op straat. Op deze manier wordt het gebruik van de parkeerplaatsen in de parkeercarrousel gestimuleerd.

In tabel 7 is het benodigde parkeeraanbod voor parkeeders in de parkeercarrousel opgenomen.

Tabel 7. Benodigd parkeeraanbod parkeercarrousel conform gemeentelijk beleid.

functie	zonder dubbel-gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners sociale huur (20-30 m ²)	5	3	3	5	4	5	3	4	4
bewoners sociale huur (46 m ²)	1	0	0	1	1	1	1	1	1
bewoners sociale huur (51-58 m ²)	18	9	9	16	14	18	11	14	12
bewoners middenhuur (50-75 m ²)	38	19	19	34	31	38	23	31	27
bewoners middenhuur (75-100 m ²)	3	2	2	3	3	3	2	3	2
bewoners vrije sector (50-75 m ²)	4	2	2	4	3	4	2	3	3
bewoners vrije sector (75-100 m ²)	16	8	8	14	13	16	9	13	11
bewoners vrije sector (100-125 m ²)	11	5	5	10	9	11	6	9	7
bewoners vrije sector (150+ m ²)	6	3	3	6	5	6	4	5	4
bezoekers woningen	21	2	4	17	14	0	12	21	14
restaurant (vaste gebruikers)	6	2	2	5	5	0	4	6	3
restaurant (bezoekers)	23	7	9	20	18	0	17	23	11
commerciële ruimte (kantoren/bedrijfsruimte) (vaste gebruikers)	10	10	10	1	1	0	0	0	0
commerciële ruimte (kantoren/bedrijfsruimte) (bezoekers)	1	1	1	1	1	0	0	0	0
commerciële plint (detailhandel) (vaste gebruikers)	1	0	1	0	0	0	1	0	0
commerciële plint (daghoreca) (vaste gebruikers)	2	1	1	0	0	0	2	0	1
commerciële plint (daghoreca) (bezoek)	14	6	7	0	0	0	14	0	9
commerciële plint (dienstverlening) (vaste gebruikers)	8	8	8	0	0	0	0	0	0
afname parkeerbehoefte privéauto's door deelauto's	-15	-8	-8	-14	-12	-15	-9	-12	-11
benodigd parkeeraanbod	172	79	87	123	110	87	103	119	103

Uit tabel 7 blijkt dat op het maatgevende moment (werkdagavond) in de parkeercarrousel 123 parkeerplaatsen benodigd zijn. Binnen het plan zijn in de parkeercarrousel 123 parkeerplaatsen voorzien. Dit betekent dat voldoende parkeerplaatsen binnen de parkeercarrousel zijn opgenomen.

Straatparkeren

Parkeeders die niet in de parkeercarrousel parkeren, parkeren op een van de parkeerplaatsen op straat. Dit betreft de bezoekers aan de commerciële plint. Ook voor de deelauto's wordt een parkeerplaats op straat gereserveerd (vaste plek). De deelauto's zijn elektrische auto's. Door de deelauto's op straat te zetten, kunnen deze tijdens het parkeren worden geladen. Bovendien kunnen ook omwonenden van buiten het plangebied gebruik maken van deze deelauto's.

Tabel 8. Benodigd parkeeraanbod straatparkeren conform gemeentelijk beleid.

functie	zonder dubbel-gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
commerciële plint (detailhandel) (bezoek)	5	1	3	0	0	0	5	0	0
commerciële plint (dienstverlening) (bezoek)	2	2	2	0	0	0	0	0	0
deelauto's	3	3	3	3	3	3	3	3	3
benodigd parkeeraanbod	10	6	8	4	4	3	8	3	3

Uit tabel 8 blijkt dat op het maatgevende moment (zaterdagmiddag) conform het gemeentelijke beleid 8 straatparkeerplaatsen benodigd zijn. Binnen het plan zijn op maaiveld 16 parkeerplaatsen voorzien. Dit betekent dat op maaiveld in voldoende parkeerplaatsen is voorzien.

Bij het resultaat in tabel 8 is één opmerking te plaatsen.

- Uit de tabel blijkt dat de parkeerplaatsen op straat nagenoeg niet worden gebruikt. Dit betekent dat op die momenten ook (een deel van de) bezoekers van bewoners of horecabezoekers van deze parkeerplaatsen gebruik kunnen maken. Het is daarmee niet noodzakelijk dat alle bezoekers aan deze functies in de parkeercarrousel parkeren.

4.15.2.4 Benodigd parkeeraanbod fiets

Bij een onderbouw parking is ook het fietsparkeren van belang. Hoogwaardige fietsvoorzieningen kunnen het gebruik van de fiets stimuleren, er zijn geen onderzoeken bekend waaruit een aantoonbare verlaging van het autobezit blijkt. Andersom geldt echter wel dat wanneer de fietsvoorzieningen niet op orde zijn (niet op de juiste locaties of van lagere kwaliteit) dit kan leiden tot een verhoging van het autobezit en met name het autogebruik. Inzet is daarom om binnen de ontwikkeling het fietsparkeren op orde te hebben.

Fietsparkeren bij woningen

Het Bouwbesluit 2012 schrijft een (fietsen)berging voor bij de nieuwbouw van woningen. Voor woningen met een gebruiksoppervlakte van minder dan 50 m² geldt de eis uit het Bouwbesluit 2012 van 1,5 m² per woning in een collectieve fietsenberging. Voor woningen groter dan 50 m² is conform het Bouwbesluit een berging van minimaal 5 m² vereist, waarin ook de fiets kan worden gestald.

De gemeente Haarlem in haar Nota parkeernormen ook parkeernormen bij woningen vastgesteld. Deze parkeernormen zijn aanvullend op het Bouwbesluit en kunnen worden gebruikt om op basis van gelijkwaardigheid op een andere manier invulling te kunnen geven aan de eisen uit het Bouwbesluit. Dit komt neer op:

- gebruiksoppervlakte woningen tot 75 m²: 3 plekken in fietsenrek;
- gebruiksoppervlakte woningen 75 tot 100 m²: 4 plekken in fietsenrek;
- gebruiksoppervlakte woningen 100 tot 125 m²: 5 plekken in fietsenrek;
- gebruiksoppervlakte woningen meer dan 125 m²: 6 plekken in fietsenrek.

Daarnaast geldt dat ook voor bezoekers 0,5 fietsparkeerplaats per woning moet worden gerealiseerd. De fietsparkeerplaatsen van zowel de bewoners als de bezoekers van bewoners moeten op eigen terrein worden aangelegd.

Om de aantrekkelijkheid van de fietsvoorzieningen voor de bewoners te verhogen, worden voor vrijwel alle woningen fietsparkeerplaatsen voorzien in collectieve stallingen met een entree vanaf het maaiveld naast de (woning)entreeobby's. Een deel van de fietsen wordt op de verdieping gestald, toegankelijk middels een luie en brede trap met fietsgoten. Op deze manier zijn de fietsvoorzieningen makkelijk toegankelijk waardoor fietsgebruik wordt gestimuleerd. De bergingen bij deze woningen kunnen dan op de verdiepingen worden gerealiseerd. Daarnaast worden voor 17 middensegment woningen bergingen gerealiseerd, waarin eveneens de fiets kan worden gestald.

Gegeven de woningoppervlakten van de te ontwikkelen woningen leidt dit tot het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen in een collectieve stalling voor de Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17-45 zoals opgenomen in respectievelijk tabel 9 en 10. Voor de woningen kleiner dan 50 m² is gerekend met de eis uit het Bouwbesluit van 1,5 m² in een collectieve fietsenstalling. Uitgaande van toepassing van etagerekken geeft dit 2 plekken per woning kleiner dan 50 m² in een fietsenrek.

Tabel 9. Benodigd aantal fietsparkeerplaatsen woningen Schipholweg 1.

functie	aantal	aantal fietsplekken per woning	aantal benodigde plekken
sociale huur (46 m ²)	3	2	6
sociale huur (51-58 m ²)	6	3	18
middenhuur (50-75 m ²)	73	3	219
middenhuur (75-100 m ²)	8	4	32
vrije sector (50-75 m ²)	8	3	24
vrije sector (75-100 m ²)	31	4	124
vrije sector (100-150 m ²)	21	5	105
vrije sector (150+ m ²)	12	6	72
totaal			600
bezoekers	179	0,5	90

Uit tabel 9 blijkt dat voor Schipholweg 1 600 fietsparkeerplaatsen in een collectieve fietsenstalling voor bewoners benodigd zijn en 90 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers.

Tabel 10. Benodigd aantal fietsparkeerplaatsen in collectieve fietsenberging J.J. Hamelinkstraat 17-45.

functie	aantal	aantal fietsplekken per woning	aantal benodigde plekken
sociale huur (20-30 m ²)	18	2	36
sociale huur (51-58 m ²)	46	3	138
totaal			174
bezoekers	64	0,5	32

Uit tabel 10 blijkt dat voor J.J. Hamelinkstraat 17-45 174 fietsparkeerplaatsen in een collectieve fietsenstalling voor bewoners benodigd zijn en 32 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers.

Fietsparkeren bij niet-woonfuncties

Het fietsparkeren voor werknemers van de kantoren en voorzieningen wordt opgelost in een fietsenstalling op eigen terrein. Bezoekers van deze functies stallen de fiets in de openbare ruimte nabij de entree van deze functies. Hiervoor zullen, in overleg met de gemeente, fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Voor het bepalen van het aantal fietsparkeerplaatsen bij niet-woonfuncties heeft de gemeente Haarlem fietsparkeernormen opgenomen in de Nota parkeernormen. In tabel 11 en 12 is het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen voor de niet-woonfuncties voor respectievelijk werknemers en bezoekers opgenomen.

Tabel 11. Benodigd aantal fietsparkeerplaatsen niet-woonfuncties (werknemers).

functie	omvang	aantal fietsplekken per eenheid	bezoekers aandeel	aantal benodigde plekken
restaurant	417	20,0 fpp per 100 m ² bvo	80%	16,7
commerciële ruimte (kantoren/bedrijfsruimte)	2.019	3,5 fpp per 100 m ² bvo	0%	70,7
commerciële plint (detailhandel)	1.000	4,0 fpp per 100 m ² bvo	94%	2,4
commerciële plint (daghoreca)	450	10,0 fpp per 100 m ² bvo	90%	4,5
commerciële plint (dienstverlening)	1.328	4,0 fpp per 100 m ² bvo	94%	3,2
totaal				97

Uit tabel 11 blijkt dat voor de werknemers van commerciële functies 97 fietsparkeerplaatsen benodigd zijn. Deze fietsparkeerplaatsen worden in een fietsenstalling op eigen terrein gerealiseerd.

Tabel 12. Benodigd aantal fietsparkeerplaatsen niet-woonfuncties (bezoekers).

functie	omvang	aantal fietsplekken per eenheid	bezoekers aandeel	aantal benodigde plekken
restaurant	417	20,0 fpp per 100 m ² bvo	80%	66,7
commerciële ruimte (kantoren/bedrijfsruimte)	2.019	3,5 fpp per 100 m ² bvo	0%	0,0
commerciële plint (detailhandel)	1.000	4,0 fpp per 100 m ² bvo	94%	37,6
commerciële plint (daghoreca)	450	10,0 fpp per 100 m ² bvo	90%	40,5
commerciële plint (dienstverlening)	1.328	4,0 fpp per 100 m ² bvo	94%	49,9
totaal				195

Uit tabel 12 blijkt dat door de functies van het plan Schipholweg 1 maximaal 195 fietsparkeerplaatsen door bezoekers worden gebruikt. Deze bezoekers staan niet allemaal op hetzelfde moment geparkeerd. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is mogelijk. In tabel 13 is het resultaat hiervan opgenomen.

Tabel 13. Benodigd aantal fietsparkeerplaatsen niet-woonfuncties per moment (bezoekers).

functie	zonder dubbel- gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
restaurant	66,7	20,0	26,7	60,0	53,4	0,0	50,0	66,7	33,4
commerciële ruimte (kantoren/bedrijfsruimte) (bezoek)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
commerciële plint (detailhandel) (bezoek)	37,6	11,3	22,6	3,8	3,8	0,0	37,6	0,0	0,0
commerciële plint (daghoreca) (bezoek)	40,5	16,2	21,6	0,0	0,0	0,0	40,5	0,0	27,0
commerciële plint (dienstverlening) (bezoek)	49,9	49,9	49,9	2,5	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0
benodigd parkeeraanbod	194,8	97,4	120,8	66,3	59,6	0,0	128,1	66,7	60,4

Uit deze tabel blijkt dat op het maatgevende moment (zaterdagmiddag) 128 fietsparkeerplaatsen benodigd zijn. Niet al deze parkeerplaatsen hoeven daadwerkelijk bij Schipholweg 1 gerealiseerd te worden, een deel van de fietsers zullen de fiets in de fietsenstalling van de OV-hub parkeren, omdat zij met het OV verder reizen. Goudappel adviseert om circa 70 fietsparkeerplaatsen rondom Schipholweg 1 in de openbare ruimte te realiseren. Dit advies wordt als volgt door Goudappel in haar rapportage gemotiveerd:

De ontwikkeling van Schipholweg 1 maakt onderdeel uit van de gehele gebiedsontwikkeling van het Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (KHNZ). In het ambitiedocument Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (juni 2022) staat dat Schipholweg 1 een sterke fysieke relatie heeft met de mobiliteitshub waardoor de plint hiervan ingezet kan worden ten behoeve van ondersteunend programma voor de mobiliteitshub om er een levendige en dynamische plek van te maken. In de plint komen dagelijkse voorzieningen voor de buurt en gemaksfuncties die zich richten op de forens (bijvoorbeeld en to-go kiosk, pakketpunt). In het ambitiedocument wordt gesproken over een mogelijke invulling en samenstelling van het niet-woonprogramma van:

- *Kantoor/werkfunctie: 45%*
- *Restaurant: 5-10%*
- *Gemaksvoorzieningen: 15%*
- *Werklobby met koffiebar: 5%*
- *Voorzieningen gericht op buurtbewoners: 15%*
- *Fietsenstalling met fietsenmaker tbv mobiliteitshub: 10%*

De kantoor/werkfunctie en restaurant worden op de verdiepingvloer gerealiseerd. In de plint zijn de ondersteunde functies voor de mobiliteitshub en de voorzieningen gericht op de buurt voorzien. Op basis van de indicatie van het programma is in het ambitedocument voorzien dat 55%- 67% van de plint gericht is op de mobiliteitshub en de overige functies gericht op buurtbewoners.

Voor het fietsparkeren geldt dat bezoekers aan de voorzieningen die gericht zijn op de mobiliteitshub (gemaksvoorzieningen en werklobby), geen extra fietsparkeervraag genereren. Zij zullen hun fiets in de fietsenstalling van de mobiliteitshub stallen. Voor de overige voorzieningen die gericht zijn op buurtbewoners zijn wel fietsparkeerplaatsen benodigd, aanvullend op de mobiliteitshub. Deze bezoekers genereren een extra fietsparkeervraag bovenop de mobiliteitshub. Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat voor 33% tot 45% van de bezoekersparkeervraag van de plintfuncties fietsparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Op het maatgevende moment (zaterdagmiddag) betekent dit dat 76 tot 85 van de maximaal benodigde 128 fietsparkeerplaatsen benodigd zijn. De verwachting is echter dat de fietsenstalling bij de mobiliteitshub op zaterdagen minder vol zullen staan dan op werkdagen. Op werkdagen is voor de extra fietsparkeerbehoefte voor de buurtfuncties, restaurant en bezoekers kantoor 69 fietsparkeerplaatsen benodigd. Geadviseerd wordt daarom om voor bezoekers van Schipholweg 1 circa 70 fietsparkeerplaatsen te realiseren.

4.15.2.5 Verkeersgeneratie

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie is door Goudappel de verkeersgeneratie op basis van het programma en de kencijfers van het CROW berekend. Voor de ontwikkeling van Schipholweg 1 is het van belang de extra verkeersgeneratie van de ontwikkeling te bepalen. Hiertoe wordt de verkeersgeneratie van de bestaande situatie in mindering gebracht op de verkeersgeneratie van de nieuwbouw.

Kencijfers verkeersgeneratie

De kencijfers van CROW zijn afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en de ligging van de locatie binnen het stedelijk gebied. In deze studie is de stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk' aangehouden. Voor de nieuwbouw op de ontwikkellocatie is uitgegaan van de zone 'centrum' en voor de bestaande functies van de zone 'centrum schil'. CROW hanteert een bandbreedte in de kencijfers. Binnen deze studie is het minimum van de bandbreedte gehanteerd. Dit zijn vergelijkbare uitgangspunten als de verhouding tussen de gemeentelijke parkeernormen en de CROW-parkeerkencijfers. In tabel 14 zijn de gehanteerde kencijfers gepresenteerd.

Tabel 14. Cijfers verkeersgeneratie (bron: Goudappel, mei 2023).

functie	toegepaste functie	weekdag etmaal	eenheid
Bestaande functies			
kantoor	kantoor zonder baliefunctie	3,0	mvt per 100 m ² bvo
woning sociaal	huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,8	mvt per woning
Nieuwbouw			
sociale huur woning	huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	0,8	mvt per woning
middenhuur woning	huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	0,8	mvt per woning
vrije sector woning	huur, appartement, duur*	2,9	mvt per woning
restaurant	restaurant	24,0**	mvt per 100 m ² bvo
commerciële ruimte (kantoren/bedrijfsruimte)	kantoor zonder baliefunctie	2,1	mvt per 100 m ² bvo
commerciële plint	buurtsuper***	11,5	mvt per 100 m ² bvo

* de hoogte van de parkeernorm voor dure appartementen sluit het best aan bij de CROW-parkeercijfers uit de categorie huur, appartement, duur.

** er bestaan geen verkeersgeneratiecijfers voor horeca. De aanname is daarom dat iedere parkeerplaats 3 ritten genereert per weekdag. Het verkeersgeneratiecijfers is daarom de parkeernorm (8,0) maal 3.

*** voor de commerciële plint is uitgegaan van de functie met het hoogste verkeersgeneratiecijfer.

Omrekenfactoren

De kencijfers van CROW betreffen intensiteiten per weekdag. Verkeerskundig is voor deze ontwikkeling de werkdag maatgevend. CROW heeft voor de relevante functies omrekenfactoren van week- naar werkdagen opgenomen. Binnen deze studie zijn de volgende omrekenfactoren van toepassing:

- voor woonfuncties geldt een omrekenfactor van 1,11;
- voor de kantoorfuncties bedraagt de te hanteren omrekenfactor 1,33;
- voor het restaurant en commerciële plint geldt geen omrekenfactor.

Verkeersgeneratie planontwikkeling

Tabel 15. Verkeersgeneratie bestaande functies

huidige functies	omvang	kencijfer	eenheid	verkeersgeneratie	
				weekdag	werkdag
kantoor	6.640	3,0	m ² bvo	199	259
woning sociaal	15	1,8	woningen	27	30
totaal				226	289

Tabel 16. Verkeersgeneratie nieuwe functies

functie	omvang	kencijfer	eenheid	verkeersgeneratie	
				weekdag	werkdag
bewoners sociale huur (20-30 m ²)	18	0,8	woning	14	16
bewoners sociale huur (46 m ²)	3	0,8	woning	2	3
bewoners sociale huur (51-58 m ²)	52	0,8	woning	42	46
bewoners middenhuur (50-75 m ²)	90	0,8	woning	72	80
bewoners middenhuur (75-100 m ²)	8	0,8	woning	6	7
bewoners vrije sector (50-75 m ²)	8	2,9	woning	23	26
bewoners vrije sector (75-100 m ²)	31	2,9	woning	90	100
bewoners vrije sector (100-150 m ²)	21	2,9	woning	61	68
bewoners vrije sector (150+ m ²)	12	2,9	woning	35	39
restaurant	417	24,0	m ² bvo	100	100
commerciële ruimte (kantoren/bedrijfsruimte)	2.019	2,1	m ² bvo	42	55
commerciële plint (detailhandel)	2.778	11,5	m ² bvo	319	319
totaal				808	858

In tabel 16 is de berekening van de verkeersgeneratie van de nieuwe functies opgenomen. Uit de berekening blijkt dat de huidige verkeersgeneratie 808 motorvoertuigen voor een weekdagemaal en 858 motorvoertuigen voor een werkdagemaal bedraagt.

Verkeersgeneratie planontwikkeling

De verkeersgeneratie van de planontwikkeling betreft het extra verkeer dat door de nieuwbouw wordt gegenereerd. Op weekdays is deze toename 581 motorvoertuigen per etmaal en op werkdagen betreft dit 569 motorvoertuigen per etmaal.

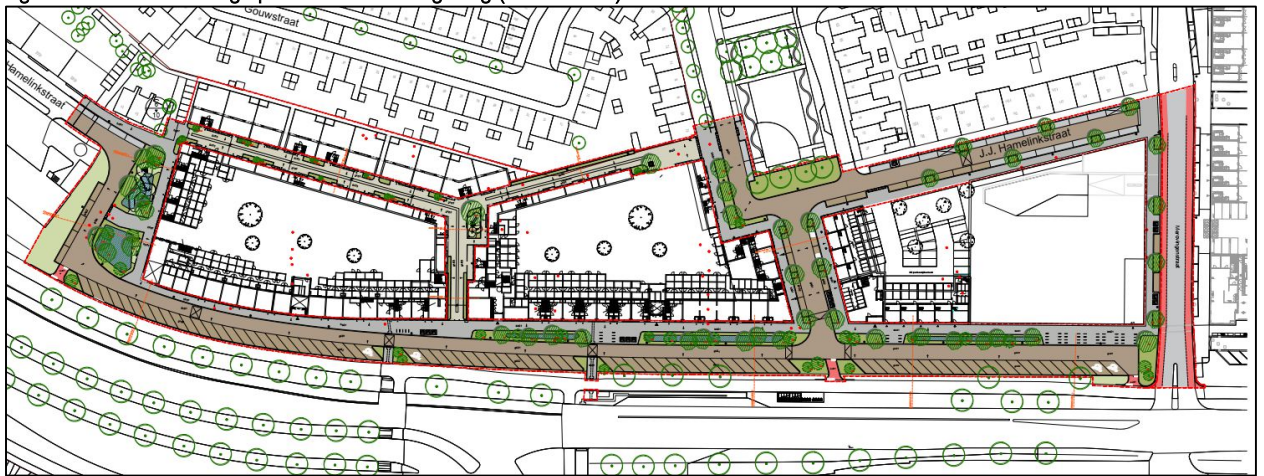
Tabel 17. Planeffect verkeersgeneratie in motorvoertuigen per etmaal

	weekdagemaal	werkdagemaal
toekomstig	808	858
huidig	226	289
saldo	581	569

Ontsluiting

Het plangebied wordt via de J.J. Hamelinkstraat ontsloten naar de Schalkwijkerstraat. In de huidige situatie loopt de J.J. Hamelinkstraat in oostelijke richting door. In de toekomstige situatie zal hier woningbouw van het naastgelegen project van Elan Wonen zijn gesitueerd. In de toekomst is de J.J. Hamelinkstraat nog te bereiken vanaf de Schalkwijkerstraat, welke afbuigt naar de Schipholweg via een nieuw aan te leggen weg (Paltsstraat). 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 42. Kaart inrichting openbare ruimte omgeving (bron: OKRA).



En 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.

4.15.3 Conclusie

In het kader van de gewenste ontwikkeling is op basis van het Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018 onderzocht of voorzien kan worden in voldoende parkeerplaatsen. Goudappel heeft in dit kader een onderzoek uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Op basis van de uitgangspunten uit de Nota Parkeernormen zijn in de parkeercarrousel 123 parkeerplaatsen benodigd. Hier wordt geparkeerd door vaste gebruikers (bewoners en werknemers) en door vooraf te identificeren bezoekers. Binnen het plan (Schipholweg 1) is een parkeercarrousel (volautomatisch parkeersysteem) met 123 parkeerplaatsen voorzien. Dit betekent dat binnen dit parkeersysteem voldoende parkeerplaatsen zijn voorzien.
- Op maaiveld zijn conform de uitgangspunten van de Nota Parkeernormen 16 parkeerplaatsen benodigd. Op maaiveld staan 3 deelauto's gestald en wordt geparkeerd door de overige bezoekers. Op straat zijn 16 parkeerplaatsen voorzien. Dit betekent dat voldoende parkeerplaatsen op maaiveld worden gerealiseerd.
- Fietsparkeren bij de woningen wordt voornamelijk in collectieve fietsenstallingen opgelost (voor 17 woningen worden individuele bergingen gerealiseerd). Voor het pand aan de Schipholweg 1 zijn 600 fietsparkeerplaatsen voor bewoners in een collectieve fietsenstalling benodigd en voor het pand aan de J.J. Hamelinkstraat 17-45 174 fietsparkeerplaatsen.
- Ook voor bezoekers aan de woningen en werknemers wordt het fietsparkeren in een fietsenstalling op eigen terrein opgelost. Voor bezoekers bij Schipholweg 1 zijn 90 fietsparkeerplaatsen benodigd en bij de J.J. Hamelinkstraat 32 fietsparkeerplaatsen. Voor werknemers zijn in totaal 97 fietsparkeerplaatsen benodigd.
- Bezoekers aan de kantoren en voorzieningen maken gebruik van de openbare fietsparkeerplaatsen die op het OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid worden gerealiseerd. In totaal zijn voor deze bezoekers 195 fietsparkeerplaatsen benodigd. Een deel van deze bezoekers parkeren in de fietsenstalling bij de mobiliteitshub. Voor de overige bezoekers worden 70 fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte rondom Schipholweg 1 gerealiseerd.
- Het planeffect verkeersgeneratie van de ontwikkeling bedraagt 581 motorvoertuigen voor een weekdagemaal en 569 motorvoertuigen voor een werkdagemaal.

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

4.16 WATER

4.16.1 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.

4.16.2 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 2022 - 2028

Op 6 oktober 2021 heeft het algemeen bestuur van Rijnland het waterbeheerplan (WBP6) vastgesteld. In het Waterbeheerplan (WBP) geeft het hoogheemraadschap aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op het meebewegen met water in plaats van het strijden tegen water. De vijf hoofddoelen zijn waterveiligheid, voldoende water, schoon en gezond water, waterketen en Rijnland duurzaam en circulair. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijke toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomst vast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Schoon en gezond water is gericht op het verbeteren van de ecologische en chemische waterkwaliteit voor inwoners, bedrijven en natuur. Voor het doel waterketen richt Rijnland zich erop de afvalwaterketen te optimaliseren en het afvalwater te zuiveren door minder energie en grondstoffen te gebruiken. Voor het laatste hoofddoel 'Rijnland duurzaam en circulair' het hoogheemraadschap werkt om de kringloop van grondstoffen, water en energie te sluiten, energie te besparen, en biodiversiteit te versterken.

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 en in 2014 geactualiseerd. 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. Het Hoogheemraadschap van Rijnland stelt 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.

Toetsing

De wateraspecten zijn uitgebreid besproken met de waterbeheerder, het Hoogheemraadschap van Rijnland en het advies (onder andere ten aanzien van het realiseren van retentiekelders en de afvoer naar het Spaarne) is in onderstaande tekst opgenomen. Het advies is als bijlage terug te vinden.

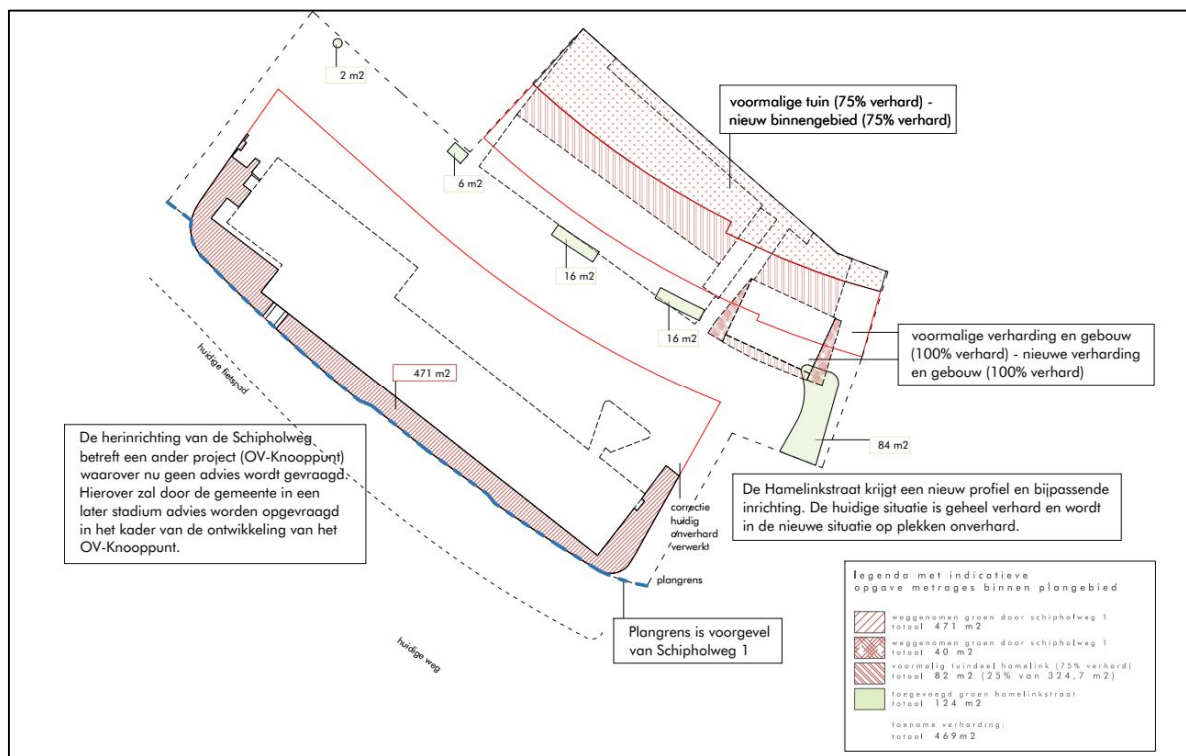
Waterkwaliteit

Bij de totstandkoming van het project worden uitlogbare 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

Met het project worden bestaande gebouwen gesloopt en komt nieuwbouw terug. Ook wordt er nieuw groen toegevoegd, maar zal er ook binnen het te ontwikkelen perceel groen verdwijnen (strook gras aan de zuidkant van de huidige bebouwing). In totaal wordt er door de ontwikkeling van de Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 593 m² aan groen weggenomen. Hier wordt 124 m² nieuw groen binnen het plangebied aangelegd. Per saldo betekent dit dat er een totale verharding van $593 - 124 = 469$ m² ten opzichte van de huidige situatie bijkomt. Op basis van het compensatiebeleid van het hoogheemraadschap hoeft er bij minder dan 500 m² aan verharding geen compensatie plaats te vinden. In dit geval is dus in het kader van de Keur en het compensatiebeleid geen watercompensatie nodig.

Figuur 43. Verandering groen binnen plangebied (bron: DAM & partners, februari 2023).



Retentie

Wel wordt wel veel aandacht besteed aan het inrichten van de ruimte buitenruimtes van het nieuwe te realiseren gebouw met groen. Ook zal conform de richtlijnen vanuit het Stedenbouwkundig Programma van Eisen wel ruimte gereserveerd worden voor retentie (70 mm per uur) onder de parkeercarrousel van Schipholweg 1 en onder het gebouw aan de Hamelinkstraat. Hier wordt op één hemelwaterafvoer afgevoerd richting het Spaarne en wordt ervoor gezorgd dat de berging in de eerste 24 uur vanaf het begin van de bui niet geleegd wordt.

Op basis van niveaustijging in het buffervat (flow-switch) wordt de genoemde 24 uur aangehouden en dit zal, met een kleine vertraging, aan het begin van een bui zijn. Een en ander wordt geregeld via een geautomatiseerd systeem (geautomatiseerde teruglozing) op basis van KNMI gegevens, waarbij de pomp automatisch wordt geactiveerd. De diameter (waarschijnlijk 1 stuks) wordt berekend n.a.v. hetgeen er afgevoerd dient te worden → 24h t/m 60h.

- Voor de Schipholweg 1 geldt dat een buffer van 210 m³ nodig is, op basis van de kavel van 3.000 m² en eis van 70 mm/m² gedurende 1 uur. In het plan wordt een retentiekelder gerealiseerd met een netto inhoud van 220 m³.
- Voor de Hamelinkstraat geldt dat een buffer van 98 m³ nodig is, op basis van een kavel van circa 1.400 m² en eis van 70mm/m² gedurende 1 uur. Hier wordt een retentiebuffer gerealiseerd met een netto inhoud van 98 m³.

In beide gevallen wordt dus meer dan voldoende waterberging gerealiseerd. Het hemelwater komt in de retentiekelders van de 'hoofd' daken, zonder vervuiling door glasbewassing van de balkons en niet van de straat/ openbare weg.

Beschermd gebied

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

In het plangebied wordt de riolering vervangen op het moment dat ook andere infrastructurele en bouwwerkzaamheden zullen plaatsvinden. De nieuwe bebouwing en verharding zal worden voorzien van een gescheiden rioolstelsel. De hemelwaterafvoer van de daken zal zoveel mogelijk plaatsvinden door middel van een volvuksysteem (Pluvia), waarbij de standleidingen in de centrale schachten worden opgenomen. Groene daken worden uitgevoerd met UV dakafvoeren geschikt voor mossedum daken. Bij kleinere dakoppervlakken dient uitgeweken te worden naar een traditioneel hemelwaterafvoersysteem. Standleidingen worden verzameld in de kruipruimte/technische laag verdieping 2. Van hieruit loopt het hemelwater naar het bergingssysteem waarna het vertraagd wordt geloosd op het gemeenteriool.

Grondwater

Met het voorliggend plan geen activiteiten mogelijk gemaakt die een risico vormen voor de grond- en oppervlaktewaterwinning. Er wordt binnen het projectgebied geen kelder gegraven waardoor er geen significante effecten te verwachten zijn op de grondwaterstand ter plaatse. Geohydrologisch onderzoek is derhalve niet nodig.

4.16.3 Conclusie

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

4.17 WINDHINDER

4.17.1 Algemeen

De NEN 8100 norm 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' geeft richtlijnen voor de realisatie van gebieden met een goed windklimaat. Tevens mag zich in dergelijke gebieden volgens deze norm slechts een beperkt risico op windgevaar voordoen. De norm stelt dat de overschrijdingskans van de drempelsnelheid van de wind (5,0 m/s) bepaalt in welke kwaliteitsklasse het lokale windklimaat valt. De combinatie van de kwaliteitsklasse en de activiteiten die rond het gebouw plaatsvinden, levert een bepaalde waardering van dit windklimaat op. Voor gebouwen hoger dan dertig meter dient een windonderzoek uitgevoerd te worden.

Figuur 44. Criteria windhinder volgens NEN 8100.

Overschrijdingskans $p(V_{lok} > v_{DR,G})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteit		
		I. Doorlopen	II. Slenteren	III. Langdurig zitten
< 2,5	A	Goed	Goed	Goed
2,5 – 5	B	Goed	Goed	Matig
5 – 10	C	Goed	Matig	Slecht
10 – 20	D	Matig	Slecht	Slecht
≥ 20	E	Slecht	Slecht	Slecht

Bij een goed windklimaat ondervindt men geen overmatige windhinder. In een situatie zonder overmatige windhinder heeft het merendeel van het publiek onder normale omstandigheden geen last van windhinder. Bij een matig windklimaat ervaart men af en toe overmatige windhinder. In een slecht windklimaat ervaart men regelmatig overmatige windhinder. In een dergelijke situatie heeft het merendeel van het publiek last van windhinder. Er wordt doorgaans naar gestreefd, om binnen de verschillende activiteitenklassen, een goed, eventueel nog matig windklimaat te realiseren. Voor windgevaar wordt 15 m/s uurgemiddelde windsnelheid als drempelwaarde $V_{DR,G}$ gehanteerd. Op basis van de NEN 8100, wordt bepaald of sprake is van windgevaar.

Figuur 45. Risico classificatie.

Overschrijdingskans $p(V_{lok} > v_{DR,G})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwalificatie
$0,05 < p < 0,30$	Beperkt risico
$p \geq 0,30$	Gevaarlijk

De norm stelt: "Situaties waarvoor een overschrijdingskans geldt van $0,05 < p < 0,30$ mogen alleen worden geaccepteerd als deze vallen binnen activiteiten klasse I (doorlopen). Voor activiteiten klasse II en III geldt de eis $p \leq 0,05$. Situaties met een overschrijdingskans van $p \geq 0,30$ zijn evident gevaarlijk en behoren te allen tijde te worden vermeden; het publiek mag hier niet aan worden blootgesteld."

4.17.2 Relatie tot ontwikkeling

Omdat de beoogde bebouwing hoger wordt dan 30 meter, is het uitvoeren van een windhinderonderzoek noodzakelijk. Derhalve is door Peutz een onderzoek naar windhinder uitgevoerd. De rapportage d.d. 7 maart 2023 is bijgevoegd als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

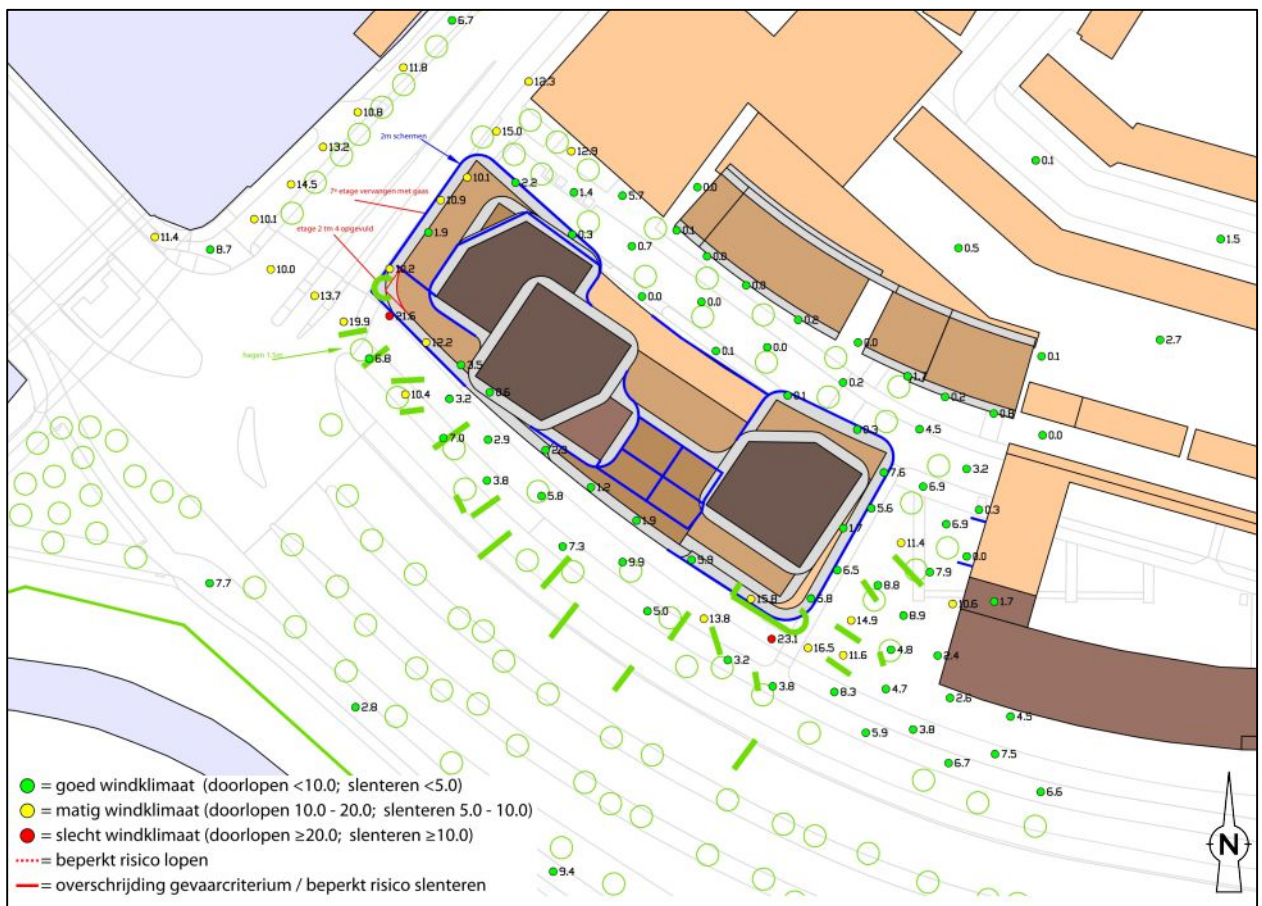
Resultaten windhinderonderzoek

Het doel van het onderzoek was het inzichtelijk maken en beoordelen van het windklimaat in het invloedsgebied van de geplande nieuwbouw. Naar aanleiding van deze eerste resultaten zijn door middel van aanvullende metingen de mogelijkheden om het windklimaat te verbeteren onderzocht. Hierbij zijn in de eerste instantie aanpassingen in de bouwmassa en windafschermende maatregelen in de vorm van schermen getoetst. Hieruit is gebleken dat hoewel er een verbetering wordt gerealiseerd, plaatselijk sprake blijft van een ongunstige windsituatie ten gevolge van de combinatie van hoogbouw en de open ligging van de planlocatie. Doordat in het stedenbouwkundig programma van eisen 'Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid' is opgenomen dat op deze locatie hoogbouw is voorzien, is een extreme verlaging van de bebouwing ten behoeve van het windklimaat niet aan de orde. Daarnaast zal de Schipholweg opnieuw worden ingericht, waardoor in een volgende stap van het onderzoek gezocht naar een verbetering van het windklimaat middels de terreininrichting.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- In de bestaande bebouwingssituatie is rond de planlocatie sprake van een overwegend goed windklimaat. Aan de noordwestzijde is, ten gevolge van de open ligging, plaatselijk sprake van een matig windklimaat.
- In de geplande bebouwingssituatie is overwegend sprake van een goed tot matig windklimaat. Ten oosten en ten westen van de geplande nieuwbouw is, met name ten gevolge van de open ligging, sprake van een slecht windklimaat met een overschrijding van het gevaarcriterium.
- Door enkele bouwkundige wijzigingen in combinatie met het toevoegen van het groenplan kan het windklimaat sterk worden verbeterd. Hierdoor is overwegend sprake van een goed tot plaatselijk matig windklimaat. Er is niet langer sprake van een overschrijding van het gevaarcriterium.
- Voor windgevoelige functies, zoals gebouwentrees, wordt gestreefd naar een hinderkans van minder dan 5%. Dit komt overeen met een beoordeling goed voor de activiteit slenteren, en goed tot matig voor de activiteit langdurig zitten. Voor de gevels van het plan is overwegend sprake van een lage hinderkans. Op plaatsen met een hogere hinderkans kan met behulp van windafschermende maatregelen het windklimaat plaatselijk worden verbeterd. Voorbeelden hiervan zijn het plaatsen van schermen of een in de gevel terugliggende situering van gebouwentrees.

Figuur 46. Overzicht windklimaat maaiveld



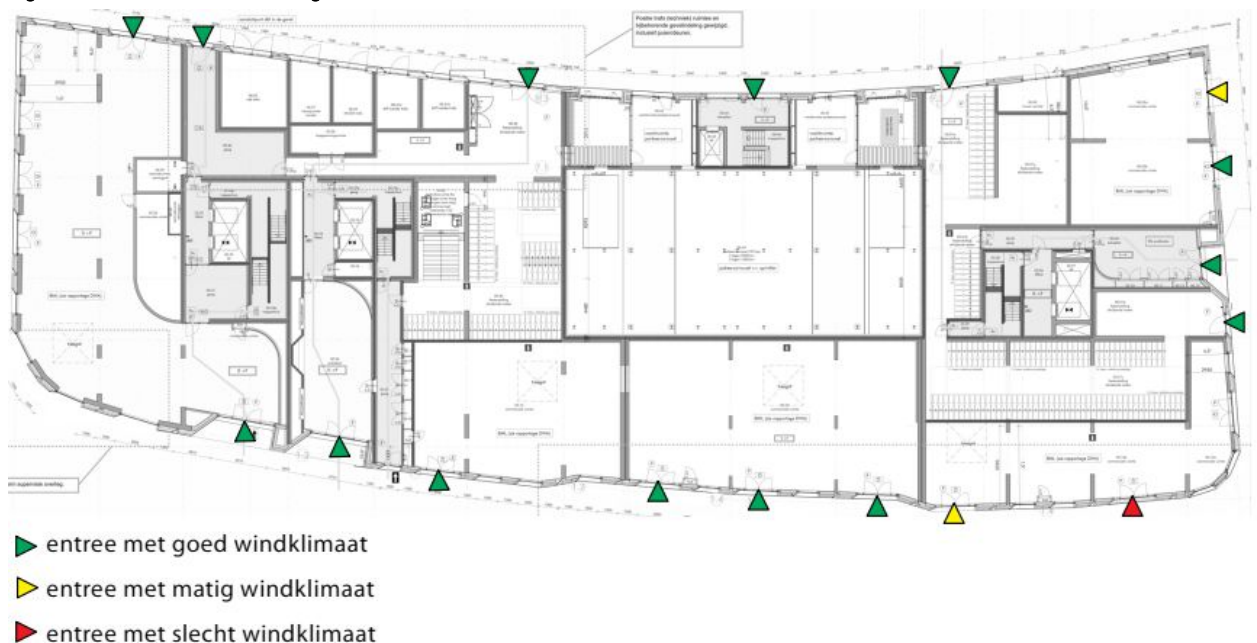
- Op verhoogd niveau is zonder windafschermende maatregelen sprake van een zeer hoge hinderkans, in combinatie met een overschrijding van het gevaarcriterium. Door het toevoegen van schermen met een hoogte van ten minste 2 meter kan het windklimaat lokaal sterk worden verbeterd, echter blijven enkele locaties ongunstig voor windgevoelige functies. Door het gebied tussen de schermen kleiner te maken kan het windklimaat verder worden verbeterd. Daarnaast kan

rekening gehouden worden met het windklimaat door bijvoorbeeld terrassen te situeren in de gebieden met een vastgestelde lage hinderkans.

Aanvullend onderzoek gebouwentrees en buitenruimtes

Aangezien de posities van de gebouwentrees ten tijde van het onderzoek nog niet bekend waren, zijn deze aanvullend beoordeeld aan de hand van de basismeting en de actuele tekening van de begane grond. In onderstaand figuur zijn de posities van de gebouwentrees op de begane grond tekening weergegeven. De gebouwentrees waar het windklimaat goed is voor de activiteit slenteren zijn groen gekleurd. Bij enkele gebouwentrees is een hogere hinderkans te verwachten, deze posities zijn geel gekleurd voor matig, en rood voor een beoordeling slecht.

Figuur 47. Overzicht windklimaat gebouwentrees



Hieruit blijkt dat bij de gebouwentrees het windklimaat overwegend goed is voor de activiteit slenteren. De geplande hoofdentrees krijgen allen een beoordeling goed. Hogere hinderkansen zijn met name te verwachten bij entrees van commerciële ruimten. Opgemerkt wordt dat wanneer de mobiliteitshub langs de Schipholweg zal worden gerealiseerd, het windklimaat bij de entrees aan met name de oostzijde van het gebouw zal verbeteren. Daarnaast zal het windklimaat wanneer de toekomstige terreininrichting wordt gerealiseerd verder verbeteren.

Uit het onderzoek is gebleken dat op hoger niveau plaatselijk het windklimaat een grotere rol speelt. Met windafschermende maatregelen kan een verbetering worden gerealiseerd, echter blijft op diverse plaatsen sprake van een ongunstige windsituatie.

De gezamenlijke buitenruimte tussen de torens (weergegeven in figuur 28), almede de buitenruimte van de westelijke toren zijn windtechnisch gezien kritische gebieden. Deze buitenruimtes worden voorzien van een gesloten borstwering en in de inrichting worden afschermende objecten geplaatst. Ondanks deze maatregelen zal op diverse plaatsen sprake zijn van een slecht windklimaat voor de activiteit langdurig zitten. Opgemerkt wordt dat hoge hinderkansen meestal gepaard gaan met ongunstige weersomstandigheden. Natuurlijke gebruiksmomenten van buitenruimtes zijn over het algemeen met mooi weer, wanneer de windsnelheden van nature lager zijn.

Figuur 48. Overzicht gezamenlijke buitenruimtes



De privé buitenruimtes van de geplande bebouwing zijn voorzien van gesloten borstweringen, in combinatie met afscherming tussen de verschillende appartementen. Dit zorgt voor plaatselijke lufte, waardoor op de balkons overwegend een goed, tot eventueel matig windklimaat voor de activiteit langdurig zitten te verwachten zal zijn.

4.17.3 Conclusie

Onderzocht is wat de gevolgen van de nieuwbouw zijn voor het windklimaat. De realisatie van hoogbouw zorgt in eerste instantie voor een overwegend goed windklimaat op het maaiveld rond de geplande nieuwbouw. Echter ook voor een slecht windklimaat ten oosten en westen van de nieuwbouw. Bouwkundige wijzigingen en het toevoegen van een groenplan hebben geleid tot een sterke verbetering van het windklimaat. Uiteindelijk blijven een aantal plekken over die nog steeds een slecht windklimaat kennen, zowel op maaiveld als op de gezamenlijke balkons. Echter, in de totale afweging om te komen tot dit bouwplan, is het acceptabel om deze plekken vanuit een goede ruimtelijke ordening toe te staan: er is alles aan gedaan om bij dit hoogbouwplan die invulling geeft aan de behoefte aan woningen en commerciële voorzieningen op deze plek, een zo goed mogelijk windklimaat te realiseren. Het aspect windhinder vormt, met inachtneming van de doorgevoerde maatregelen, geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.18 (VORMVRIJE) M.E.R-BEOORDELING

4.18.1 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.

4.18.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van 243 woningen, een restaurant, commerciële voorzieningen en parkeergelegenheid voor auto's en fietsen. Een dergelijke ontwikkeling kan worden getypeerd als stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. Een stedelijk ontwikkelingsproject staat genoemd in bijlage D, onderdeel D11.2 en is m.e.r.-beoordelingsplichtig wanneer het betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Onderhavige ontwikkeling valt daarmee ruim onder de drempelwaarden. Er geldt geen directe m.e.r.-beoordelingsplicht, een vormvrije m.e.r.-beoordeling is wel noodzakelijk. Indien hieruit blijkt dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet kunnen worden uitgesloten, geldt alsnog een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Aanmeldnotitie

Ten behoeve van de ontwikkeling is een aanmeldnotitie opgesteld. De aanmeldnotitie met daarin opgenomen de vormvrije m.e.r.-beoordeling van 26 mei 2023 is toegevoegd aan de bijlagen bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Geconcludeerd kan worden dat de realisatie van het voorliggende project niet leidt tot significant negatieve milieueffecten en dat een m.e.r.-beoordeling derhalve niet noodzakelijk is. Op basis van de aanmeldnotitie neemt het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit.

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 twifelen.

Ten behoeve van de herontwikkeling aan de Schipholweg 1 is een overeenkomst gesloten tussen Gemeente Haarlem en O.C. Spaarne 1 VOF. 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 Participatie

Het participatieproces is door Beaumont Communicatie & Management begeleid. De communicatie en participatie is in een separaat document als bijlage bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing gevoegd. Onderstaand wordt het participatietraject kort samengevat.

Directe omwonenden

Initiatiefnemer informeert over de ontwikkelingen en betrekken de omwonenden waar nodig. Met direct omwonenden bedoelt men de omwonenden aan de:

- J.J. Hamelinkstraat
- Gouwstraat
- Graafschapstraat
- Schalkwijkerstraat
- Zuider Buiten Spaarne

Middelen en activiteiten

De volgende middelen en activiteiten worden gebruikt ten behoeve van de informatieverstrekking:

- Website: informatie, video, planning, nieuwe impressies, mogelijkheid om ideeën te geven, aanspreekpunt.
- Huis-aan-huis folder (twee keer): onder andere informatie en planning.
- Huis-aan-huis brief: periodiek (bijv. vlak voor Kerst).
- Email nieuwsbrief: informatie en verkoop.
- Online informatiebijeenkomst (twee keer): proces en wenselijk en behoeften.
- Pop-up participatie: korte enquête over voorzieningen.
- Informatiebijeenkomst.
- Overleg en afstemming – Being, New Cheese en gemeente.
- Overleg en afstemming: overige actoren.
- Media en berichtgeving: wijkkrant, gemeentewebsite, wijkraden en Haarlems Dagblad.

Resultaten Participatie SPvE

De inbreng was divers, op hoofdlijnen:

Bouwhoogte

Men is minder positief over de bouwhoogte en de overlast tijdens de bouw.

Voorzieningen

Behoeftte aan betaalbare woningen, lokale winkels, en gezondheidszorg, horeca en sportfaciliteiten. Behoeftte voorzieningen voor kinderen (scholen, kinderopvang, speelplekken)

Veiligheid

Betere verlichting en cameratoezicht

Veel groen

- Vooral behoefte aan gebruiksgroen voor wandelen, ontmoeten, picknicken
- Groen op gevels en daken
- Hondenuitlaatplek
- Moestuin of pluktuin

Duurzame mobiliteit

- Verdeeldheid over wel of niet laten staan van auto
- Veilig oversteken
- Ruimte voor gewone fietser, bakfietsen en scooters
- Hub ook toegankelijk voor mensen die slecht ter been zijn of slechtziend
- Gereguleerd parkeren

Algemene reactie

Vanuit de omgeving zijn zorgen geuit over de hoogte. Die kan de initiatiefnemer niet wegnemen. Het ontwerp past binnen de kaders van het door de raad vastgestelde SPvE. Wel hebben we de hoeken van de torens afgeschuind. Zo komt er zoveel mogelijk licht en lucht tussen de torens door. De reacties gingen daarnaast vooral over groen en bruikbare buitenruimte. We maken het gebouw zeer groen, door de groene gevel. Dat ervaar je in het hele gebied rondom. De omliggende openbare ruimte wordt door de ontwikkelaar ingericht, waarbij aandacht is voor een prettig verblijfsklimaat. Daarnaast wordt met dit project bijgedragen aan een leefbaar gebied door toevoeging van voorzieningen voor de dagelijkse behoefte. Tijdens de buurtbijeenkomsten is gevraagd welke voorzieningen gewenst zijn. Dat ligt in lijn met de voorgenomen functies: de dagelijkse behoefte. Initiatiefnemer blijft de buurt informeren, ook na het participatietraject. Laatste informatiebrief voor de omwonenden is van 22.12.2022.

Met de eigenaar van het naastgelegen parkeerterrein (Shelly Beheer) heeft de ontwikkelaar al jaren goed contact. In de verhuurde staat van het pand aan de Schipholweg 1 werden ook parkeerplekken voor huurders gehuurd bij Shelly. Laatste contact / informatieverstrekking aan Shelly is van 22.12.2022 (nieuwsbrief omwonenden).

5.2.2 Bestuurlijk vooroverleg

Veiligheidsregio Kennemerland

Tijdens het ontwerpproces heeft nauw overleg plaatsgevonden met de Veiligheidsregio Kennemerland. In 2021 hebben in totaal vier overleggen plaatsgevonden over de relevante aspecten zoals onder andere bluswater, zelfredzaamheid en bereikbaarheid. Deze punten zijn in het project verwerkt.

Omgevingsdienst IJmond

De Omgevingsdienst IJmond heeft een advies gegeven over het aspect externe veiligheid, waarbij zij voornamelijk aangeeft dat het advies van de Veiligheidsregio betrokken moet worden. Zoals uit bovenstaande reactie blijkt, is de Veiligheidsregio uitgebreid betrokken bij het planproces.

Hoogheemraadschap Rijnland

Het hoogheemraadschap is uitgebreid betrokken bij de planvorming en hoe om te gaan met waterberging en riolering. De adviezen van Rijnland zijn verwerkt in de waterparagraaf van deze ruimtelijke onderbouwing (paragraaf 4.16).

5.3 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 inspraakreactie of zienswijze te reageren op het ontwerpbesluit, dat gedurende zes weken ter inzage ligt. Aangezien voorliggende vergunningaanvraag gecoördineerd wordt met overige vergunningen, en er sprake is van een coördinatiebesluit, bestaat daarna de mogelijkheid beroep in te stellen bij de Raad van State.

6 CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID

De initiatiefnemer heeft als doel 243 woningen, een restaurant, commerciële voorzieningen en parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen te realiseren ter plaatse van de locatie Schipholweg 1 en J.J. Hamelinkstraat 17-45 te Haarlem. Voor deze ontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen. De planologische procedure wordt aan de hand van een omgevingsvergunning doorlopen. Middels voorliggende rapportage is het project gemotiveerd aan relevante beleidskaders en omgevingsaspecten.

Tevens is de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan de diverse omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor voorgenomen ontwikkeling. De ruimtelijke en functionele inpasbaarheid is daarmee gewaarborgd.

BIJLAGE 1

Hoogbouw Effect Rapportage, MEES Ruimte & Milieu,
mei 2023

BIJLAGE 2

Archeologisch onderzoek, Transect 2023

BIJLAGE 3

Bezonningsstudie, Peutz, maart 2023

BIJLAGE 4

Verkennend bodemonderzoek, Knijn, 16 juli 2018

BIJLAGE 5

Verkennend en nader Bodemonderzoek,
Milieutechniek ZVS Eemnes BV, 21 december 2021

BIJLAGE 6

Verkennend Bodemonderzoek olietank, Milieutechniek
ZVS Eemnes BV, 8 maart 2022

BIJLAGE 7

Externe Veiligheid, Prevent, 9 februari 2022

BIJLAGE 8

Akoestisch onderzoek Schipholweg 1, Mobius
Consult, 14 december 2021

BIJLAGE 9

Akoestisch onderzoek J.J. Hamelinkstraat 17 - 45,
Mobius Consult, 25 mei 2023

BIJLAGE 10

Bomeninventarisatie, Dresme & VanderValk, 3 maart
2022

BIJLAGE 11

Quicksan ecologie, Dresme & VanderValk, 23 juni
2020

BIJLAGE 12

Vervolgonderzoek ecologie, Dresme & VanderValk, 10 november 2020

BIJLAGE 13

Ontheffing Wet natuurbescherming, 22 oktober 2022

BIJLAGE 14

Stikstofberekening, Cauberg Huygen, mei 2023

BIJLAGE 15

Onderbouwing parkeren en verkeer, Goudappel
Coffeng, 29 maart 2024

BIJLAGE 16

Wateradvies Rijnland, 19 mei 2023

BIJLAGE 17

Windhinderonderzoek, Peutz, maart 2023

BIJLAGE 18

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r., MEES Ruimte & Milieu, 26 mei 2023