

verkeer en parkeren

Aantal verkeersbewegingen

De ontsluiting van de herontwikkeling Herensingel 73 blijft ongewijzigd. Dit geldt voor zowel bereikbaarheid via auto, fiets en openbaar vervoer.

In de CROW publicatie 272 wordt niet specifiek gekeken naar de verkeersgeneratie van gezondheidsfunctie met verblijf, dan wel begeleid wonen projecten. Deze kan dus niet objectief vergeleken worden met het huidige kantoor met baliefunctie. Er valt echter niet aan te nemen dat de beoogde nieuwe functie meer verkeersbewegingen zal opleveren dan de huidige. De cliënten van het RIBW maken zelf geen gebruik van gemotoriseerd vervoer. Het beoogde cliëntenprofiel bestaat uit 45+ 'ers die onder 24 uren toezicht staan en vanwege de langdurig toegediende en mate van medicatie geen van allen een rijbevoegdheid heeft. Het aantal gelijktijdig aanwezige verzorgend personeel zal maximaal uitkomen op vier. Bezoekers komen op basis van incidenten. Voor de geplande woningbouw (deelplan B) geldt dat het aantal verkeersbewegingen als gevolg van bewoning en het daaraan gerelateerde bezoek in bescheiden mate toeneemt. Het betreft ca. 7 woningen. Deelplan C verandert niet.

Parkeervoorzieningen

Gemeente Haarlem heeft als beleid dat parkeervoorzieningen op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd. Bij wijziging van gebruik – zoals hier het geval is - kan indien dat gebruik in tijd vergelijkbaar is een salderingsregeling worden toegepast waarbij het huidige gebruik en het hieraan gekoppelde aantal parkeerplekken afgetrokken wordt van het aantal parkeerplekken dat benodigd is, voortvloeiend uit het beoogde gewijzigde gebruik. Naar aanleiding van de parkeernormen welke door Gemeente Haarlem vanuit de CROW standaard zijn overgenomen in de Haarlemse Bouwverordening (HBV) versie 1-10-2010 kan voor wat betreft bouwdeel A geen directe aansluitingen gevonden worden met de beoogde nieuwe functie. Voor bouwdeel B is sprake van een ander gebruik van kantooruimte naar woningen. De bijbehorende behoefte aan parkeerplaatsen is niet goed vergelijkbaar. Bewoners hebben in sterkere mate behoefte aan parkeerplaatsen gedurende de avond en nacht waar dit voor werklocaties voornamelijk overdag is. Van bouwdeel C is het gebruik ongewijzigd.

De parkeernormeringen welke zijn vastgesteld in de HBV van 1 oktober 2010 maakt onderscheid in Centrum, Schil en Rest bebouwde kom. Het plangebied valt binnen de schil. De normeringen zijn een totaal van alle variabelen die de parkeerdruk aangeven binnen een bepaald gebruik. Het bezoekersaantal, de daadwerkelijke gebruikers en het personeel maken integraal onderdeel uit van deze normering als afgeleide per eenheid.

De beoogde functie van het plangebied A komt het dichtst in de buurt met de term verpleeg- verzorgingstehuis met een schilnormeringen van 0,5 parkeerplaats per verblijf of wooneenheid. (14,5 bij 29 cliëntenverblijven) waarvan 60% van die norm bestaat uit bezoeker. Gezien het feit dat de cliënten zelf geen gebruik maken van een auto bestaat de overige 40% uit personeel. Dit betekent 6 bezoekersplekken en 4 personeelsplekken. Een totaal van 10 parkeerplaatsen in afwijking op de berekening volgens de normering van 14,5. De huidige functie van kantoor met balie heeft wel een "vaste" norm van 2 pp per 100m² BVO.

De functiewijziging zorgt voor een afname in de parkeerbehoefte. Deze afname kan onder bepaalde omstandigheden worden gebruikt ter compensatie van de toename in de andere deelplannen van het plangebied voor zover voor deze functie het gebruik in de tijd vergelijkbaar is met de nieuwe functie of voor zover er uit onderzoek kan worden aangetoond dat in het gewijzigde gebruik in tijd, de parkeerbezetting niet ontoelaatbaar toeneemt.

Compensatie voor overige deelplannen kan pas worden gebruikt na onherroepelijkheid van het besluit omtrent de omgevingsvergunning voor deelplan A. De termijn voor saldering van het ontstane overschot ten behoeve van de overige plandelen ligt op maximaal 2 jaar na verzoek om een omgevingsvergunning voor de overige plandelen, anders dan plandeel A, na onherroepelijkheid van deelplan A.

Als gevolg van deel plan B wijzigt het gebruik naar wonen. Voor 7 middenklasse woningen is een parkeerbehoefte van (7 x 1,4pp=) ca. 10 parkeerplaatsen te verwachten. In maart 2010 is naar de benutting van

parkeerplaatsen in de omgeving van het bouwplan onderzoek verricht. Dit onderzoek toont aan dat op een koopavond op sommige locaties de bezetting van parkeerplaatsen hoog is, maar dat dit op andere locaties weer gecompenseerd wordt door een lage bezetting. Met name in de omgeving van de Herensingel en de Volhardingstraat is nog vrije parkeerruimte te vinden. Indien gecorrigeerd met het nachtelijk bezettingspercentage blijft de parkeerdruk ter plaatse beneden de 85%. Op grond hiervan is het voorstelbaar dat het gemeentebestuur ontheffing geeft op de bouwplicht van parkeerplaatsen op eigen terrein en instemt met een lichte toename van de parkeerdruk op straat.

Invloed van het vergunningenbeleid op parkeren

Naast het aantal fysiek aanwezige parkeerplaatsen geldt voor onderhavig adres ook het parkeervergunninggebied "Oost". Bezoekers voor deelplan A kunnen gebruik maken van de betaalde parkeerplekken waarvan er 7 direct grenzend aan het plangebied zijn aangewezen. Voor zakelijke gebruikers is het in principe niet mogelijk een parkeervergunning te krijgen. Het RIBW zal daarom geen gebruik kunnen maken van de parkeermogelijkheden indien deze fysiek wel aanwezig zijn. Het feit dat bij het gewijzigde zakelijke gebruik, parkeren volgens het vergunningenbeleid niet zal plaatsvinden, rechtvaardigt het niet hoeven te verlenen van ontheffing als bedoeld in artikel 2.5.30, vierde en/of vijfde lid van de HBV. Overeenkomstig artikel 2.5.30 eerste lid, geeft de gewijzigde bestemming en daaruit voortvloeiend gebruik geen aanleiding voor tot het in voldoende mate moeten aanbrengen van ruimte bedoelt voor parkeren dan wel het stallen van auto's, zodat er ook geen ontheffing hoeft te worden verleend.

Voor deelplan B geldt dat bewoners van de toekomstige woningen wijk recht hebben op parkeervergunningen en 2 bezoekersschijven per huishouden en dat dit tot een reële toename van de parkeerdruk aanleiding geeft, maar dat deze alleszins binnen acceptabele normen blijft.

Hierin is de belangrijkste grond gelegen voor de noodzaak voor het gemeentebestuur tot het verlenen van ontheffing van de bouwplicht voor parkeerplaatsen op eigen terrein.



Groenewold

Adviesbureau voor
Milieu & Natuur

Akoestisch onderzoek herontwikkeling
Herensingel 73 – gemeente Haarlem



Opdrachtgever	De Berg B.V. Eerste Sweelinckstraat 7 st 1073 CK Amsterdam Tel. 020 - 589 30 60 Via Buro Pasmaat
Contactpersoon	Buro Pasmaat Dhr. P.A. Kamman 06 – 06 20 444 859

Uitvoering	Groenewold Adviesbureau voor milieu & natuur	
	Projectnummer	2011133
	Versie	Aug.11-2
	Behandeld door	Lex Groenewold
	Datum	11 augustus 2011



Inhoudsopgave:

1	Aanleiding en doel	3
2	Beschrijving situatie	3
3	Geluid in de leefomgeving	3
4	Wettelijk kader	4
4.1	Wet geluidhinder algemeen	4
4.2	Relatie bestemmingsplan en Wet geluidhinder	4
4.3	Gemeentelijk geluidbeleid	5
4.4	Maximale ontheffing	5
4.5	Bouwbesluit	6
5	Reken- en meetmethode	6
6	Verkeersgegevens	7
7	Rekenresultaten	8
7.1	Bespreking rekenresultaten	11
7.2	Geluidwering gevels	11
8	Samenvatting en conclusies	12
	Bijlagen	12

Bijlagen:

1. Situatieschets
2. Figuren met rekenresultaten
3. Uitdraai invoergegevens
4. Verkeersgegevens

1 Aanleiding en doel

De Berg B.V. bereidt een wijziging bestemmingsplan voor, om herontwikkeling mogelijk te maken van de bebouwing binnen het plangebied Herensingel 73, gemeente Haarlem. Het betreft een woonfunctie en zorgfunctie, waarvan de voorgenomen ontwikkeling is gepland in een drietal fasen, te weten deelplan A, B en C.

Adviesbureau Groenewold Milieu & Natuur is gevraagd een akoestisch onderzoek uit te voeren. Het onderzoek is de basis voor een eventuele procedure hogere waarde en dient mede als onderbouwing van de milieuparagraaf bij het bestemmingsplan.

2 Beschrijving situatie

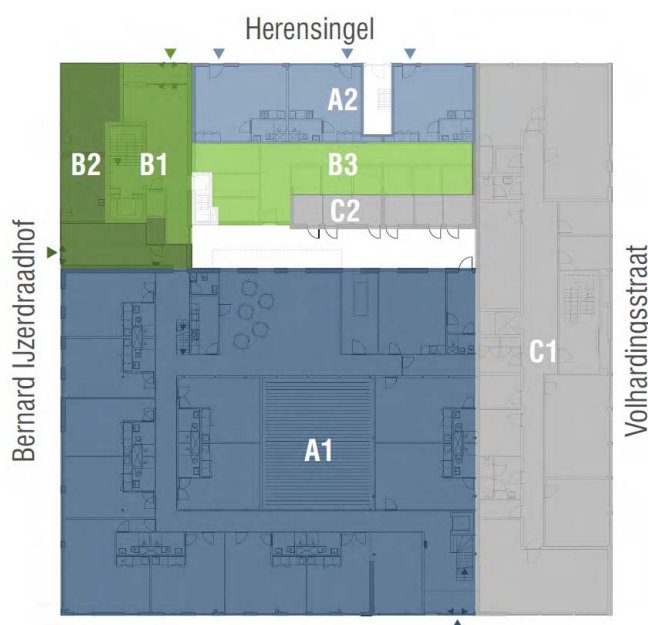
Een overzicht van de situatie is hiernaast weergegeven en op de figuren in de bijlage. Het betreft een ontwikkeling in een drietal fasen waarvoor deelplannen bestaan.

Deelplan A betreft Zorginstelling RIBW / gezondheidsfunctie met verblijf. Hierbij wordt de huidige kantoorfunctie omgezet naar een gezondheids-functie met 29 woonverblijven en verschillende nevenfuncties ter ondersteuning van het zorgverblijf van de cliënten.

Deelplan B betreft de bouw van kleinschalig appartementen complex Herensingel 73 B.

Deelplan C omvat een nader vorm te geven herontwikkeling tot wonen van het bestaande kantoorpand aan de Herensingel 73 C/Volhardingsstraat. Op het perceel 73 B worden ook nog ondersteunende functies van het naastgelegen Woon-zorgcomplex gefaciliteerd.

Het akoestisch onderzoek moet duidelijk maken wat de te verwachten geluidbelasting op de gevels zal zijn.



3 Geluid in de leefomgeving

Geluid werkt door in veel beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. Vrijwel elke ruimtelijke ontwikkeling heeft consequenties voor het geluid, terwijl omgekeerd, geluidswetgeving consequenties heeft voor veel ruimtelijke ontwikkelingen.

Het al vroeg in de planontwikkeling als een ontwerpvariabele meenemen van milieuaspecten kan helpen te voorkomen dat er nieuwe geluidknelpunten ontstaan of dat ruimtelijke plannen achteraf moeten worden bijgesteld of afgeblazen.



4 Wettelijk kader

Dit hoofdstuk gaat in op de wettelijke aspecten van geluid in bestemmingsplannen.

4.1 Wet geluidhinder algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) geeft regels wanneer een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd en waar dit aan moet voldoen. Een aantal belangrijke aspecten zijn:

- Bij een voorgenomen wijziging van een bestemmingsplan binnen een geluidzone is een akoestisch onderzoek noodzakelijk. Bij hogere geluidbelasting dan de voorkeurswaarde kan een hogere grenswaarde nodig zijn.
- De bevoegdheid voor het vaststellen van een hogere waarde ligt in de meeste gevallen bij de gemeente, met in het akoestisch onderzoek verplichte aandacht voor mogelijke maatregelen en de motivatie.
- Eenheid van de geluidbelasting is de L_{den} (L_{day}, evening, night) in dB, een Europese dosismaat voor geluid voor weg- en railverkeer. De L_{den} staat voor het jaargemiddelde A-gewogen geluidsniveau over een etmaal. De voorkeurswaarde voor wegverkeerslawaaï bedraagt $L_{den} = 48$ dB, voor railverkeer is dat $L_{den} = 55$ dB.
- Het ontwerpbesluit voor het vaststellen van hogere waarden moet tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd. De ter inzage termijn is in alle gevallen 6 weken.
- De Wet stelt registratie van de verleende hogere waarde in het kadaster verplicht.

4.2 Relatie bestemmingsplan en Wet geluidhinder

In de Wgh is geregeld dat bij een bestemmingsplanwijziging een akoestisch onderzoek de gevolgen voor geluidgevoelige objecten binnen de zone in beeld moet brengen. Uitgangspunt is dat voor alle woningen binnen de zone de voorkeursgrenswaarde van $L_{den}=48$ dB voor wegverkeer en $L_{den}=55$ dB voor railverkeer wordt gerealiseerd.

Bij hogere waarden moet uit akoestisch onderzoek blijken welke maatregelen nodig zijn om wel aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) ligt rond iedere weg een zone (art.74). Dit geldt niet voor woonerven en 30 km/uur wegen. Ook de ruimte boven en onder de weg behoren tot de zone. Bij aanleg van een nieuwe weg geldt de zone vanaf het moment dat de weg in een ontwerp bestemmingsplan is opgenomen.

Het voorliggende plan ligt binnen de 200m brede geluidzone van de Lange Herenvest. De overige wegen zijn 30km wegen en hebben een zodanig lage intensiteit dat deze verder niet zijn meegenomen in dit onderzoek.



4.3 Gemeentelijk geluidbeleid

De gemeente Haarlem heeft de nota 'Beleidsregels Hogere Waarden Wet geluidhinder' vastgesteld. Uitgangspunt van het gemeentelijk beleid is dat hogere grenswaarden zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Als de maatregelen onvoldoende effect sorteren kan de gemeente een hogere grenswaarde vaststellen.

Als maatregelen in bron en overdracht niet of niet in redelijkheid zijn te treffen stelt de gemeente eisen aan het plan zelf. Dit kan bijv. door een gunstige terreinindeling en/of door de slaapkamers aan de rustige kant te situeren.

Het college kan in incidentele situaties afwijken van de beleidsregel genoemde maximale waarden.

Hierbij is altijd een goede motivatie c.q. ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk en gelden verder nog de volgende aandachtspunten:

Voor een hogere waarde procedure dient middels een akoestisch onderzoek worden aangetoond dat de geluidsbelasting niet verlaagd kan worden tot de voorkeursgrenswaarde door:

- Het treffen van bronmaatregelen
- Het treffen van overdrachtsmaatregelen
- Het vergroten van de afstand tussen bron en ontvanger

In het beleid staat verder aangegeven dat aan één van de criteria moet worden voldaan:

- De woningen worden gesitueerd als vervanging van bestaande woningen
- De gekozen bouwvorm of situering vervult een doelmatige functie als akoestische afscherming voor bestaande of nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemmingen
- De woningen een open plaats opvullen tussen bestaande bebouwing
- Het betreft een grond- of bedrijfsgebonden woning

De woningen dienen daarnaast tenminste één geluidsluwe zijde te hebben. Indien er maatregelen worden getroffen dient voorafgaand aan de hogere waarde procedure een verklaring toegevoegd te worden dat de voorgenomen maatregelen om de geluidsbelasting te verlagen worden toegepast.

4.4 Maximale ontheffing

Als de geluidsbelasting niet kan worden teruggebracht tot 48 dB kunnen burgemeester en wethouders op basis artikel 83/100/100a van de Wet een hogere waarde verlenen. De maatregelen moeten dan aantoonbaar onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Tevens dient bij het verlenen van een hogere waarde rekening gehouden te worden met cumulatie van geluid met andere geluidsoorten. In Bijlage 1 van het RMV2006 is hiervoor een methodiek beschreven.

In dit geval betreft het een binnenstedelijke situatie met vervangende nieuwbouw en een bestaande weg. De maximaal wettelijk te verlenen hogere waarde voor wegverkeer bedraagt dan $L_{den} = 63$ dB.



4.5 Bouwbesluit

Als maatregelen aan de bron of overdrachtsmaatregelen onvoldoende effectief zijn, dient de uitwendige scheidingsconstructie van de geluidbelaste gevel te worden aangepast. Hierbij geldt het Bouwbesluit, art. 3.2: de karakteristieke geluidwering $G_{A,k}$ van de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied binnen een nieuw te bouwen woning moet voldoen aan de eis, dat deze groter of gelijk is aan de waarde van het verschil tussen de uitwendige geluidbelasting zonder aftrek art. 110g Wgh en het binnenniveau met een minimumniveau van 20 dB.

In het Bouwbesluit wordt in afdeling 3.1 “Bescherming van geluid van buiten, nieuwbouw” in tabel 3.1 per functie maximale binnenwaarden genoemd. Voor woningen en appartementen geldt een maximaal binnenniveau van $L_{den}=33$ dB.

De geluidwering van de gevel van een verblijfsruimte (welke onderdeel uitmaakt van een verblijfsgebied), mag 2 dB lager zijn dan de geluidwering van de gevel van de betreffende verblijfsruimte.

5 Reken- en meetmethode

In deze situatie gerekend conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (RMG2006). De gegevens zijn hiertoe ingevoerd in het programma Winhavik van bureau DirActivitySoftware (v8.31). Dit programma maakt gebruik van het Haskoning rekenhart SRMII v.14 formaat 2010 voor wegverkeer en SRMSPL8 voor railverkeer. In de bijlagen is ter beperking van de hoeveelheid papier een selectie van de belangrijkste invoergegevens opgenomen. Meer detailinformatie is op verzoek leverbaar.

De GGD heeft een methode ontwikkeld om via een zogenaamde GES (gezondheideffectscreening) aan te geven wat de geluidskwaliteit in een leefomgeving is. Dit gebeurt in de zogenaamde GES score. Deze loopt van 0 t/m 8. Waarbij een score 0 zeer goed is en een score van 8 zeer onvoldoende. De GES scores verschillen per hinderbron.

Onderstaand zijn de scores voor weg- en railverkeer weergegeven. Bij de presentatie van de rekenresultaten is dan ook aansluiting gezocht bij de GES systematiek.

Geluidbelasting en GES scores voor wegverkeer

Geluidsbelasting		Ernstig gehinderden (%)	Geschatte geluidbelasting LAeq,23-7h dB	Ernstig Slaapverstoorden (%)	GES-score	Kwalificatie	Kleur Akoestisch onderzoek
Lden dB	Letm dB(A)						
< 43	<45	0	< 34	< 2	0	Zeer goed	Groen
43–47	45-49	0 – 3	34 - 39	2	1	Goed	
48-52	50-54	3 – 5	39 - 44	2 – 3	2	Redelijk	Geel
53–57	55-59	5 – 9	44 - 49	3 – 5	4	Matig	Oranje
58–62	60-64	9 - 14	49 - 54	5 – 7	5	Zeer matig	
63-67	65-69	14 - 21	54 - 59	7 - 11	6	Onvoldoende	Rood
68–72	70-74	21 - 31	59 - 64	11 - 14	7	Ruim onvoldoende	
≥ 73	≥ 75	≥ 31	≥ 63	≥ 14	8	Zeer onvoldoende	

6 Verkeersgegevens

Een akoestisch onderzoek moet zo nauwkeurig mogelijk de toekomstige geluidbelasting aanduiden (binnen 10 jaar te verwachten)

Voor het akoestisch onderzoek met betrekking tot dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van gegevens van de gemeente Haarlem (afd. verkeer) van de Lange Herenvest. De gegevens zijn gebaseerd op het gemeentelijk verkeersmodel met een prognose voor 2021. In het rekenmodel is als maatgevend jaar 2021 aangehouden.

Een overzicht van de gehanteerde verkeersgegevens is weergegeven in onderstaande tabel:

Wegvak	Etmaalintensiteit 2021	Gemiddelde uurintensiteit			Voertuigverdeling in %		
		Periode	%	Aantal	LV	MV	ZV
Lange Herenvest	9.595	Dag	6.1	585	97	2	1
		Avond	4.5	432			
		Nacht	1.1	106			

Het wegdek van de Lange Herenvest bestaat uit Dicht asfaltbeton (DAB) en de maximum snelheid bedraagt 50 km/uur. De maximale aftrek ex. art. 110 Wgh voor het stiller worden van het verkeer bedraagt daarmee 5 dB.



7 Rekenresultaten

In de figuren en uitdraai in de bijlagen zijn de rekenresultaten weergegeven. Een samenvatting per deelplan staat in onderstaande tabellen:

Deelplan A

Tabel 1: Geluidbelasting L_{den} in dB vanwege het verkeer op de Lange Herenvest op gevels van de bebouwing Deelplan A. Incl. aftrek ex. art. 110g Wgh van 5 dB

Wnp.	Gevel	Wnh (m)	L_{den} dB
1	Noordwest A2	1,5	56
		4,5	57
		7,5	58
2	Noordwest C1	1,5	56
		4,5	57
3	Noordoost C1	1,5	51
		4,5	52
4	Noordoost C1	1,5	47
		4,5	48
5	Zuidwest A1	1,5	45
		4,5	47
6	Noordwest A1	1,5	52
		4,5	54
7	Zuidwest A2	1,5	53
		4,5	54
		7,5	54



De geluidbelasting vanwege het verkeer op de Lange Herenvest bedraagt maximaal $L_{den}=58$ dB incl. aftrek van 5 dB ex art. 110 Wet geluidhinder voor het stiller worden van het verkeer. Het betreft dan echter de bestaande bebouwing. Alleen de waarneempunten 5 en 6 betreffen nieuwe situaties. Omdat in deelplan B gebouwd zal worden voor de waarneempunten 6 en 7 geldt dat in deze gevels geen te openen delen zullen worden aangebracht. Het betreft dan dus dove gevels. De waarneempunten 1 t/m 4 betreffen de bestaande gevels. Wnp. 5 voldoet aan de voorkeursgrenswaarde. Voor deelplan A is het aanvragen van een hogere waarde niet nodig.

Deelplan B

Tabel 2: Geluidbelasting L_{den} in dB vanwege het verkeer op de Lange Herenvest op gevels van de bebouwing Deelplan B. Incl. aftrek ex. art. 110g Wgh van 5 dB

Wnp	Gevel	Wnh (m)	L_{den}
1	Noordwest A2	1,5	56
		4,5	57
		7,5	58
2	Noordwest C1	1,5	56
		4,5	57
3	Noordoost C1	1,5	50
		4,5	52
4	Noordoost C1	1,5	47
		4,5	48
5	Zuidwest A1	1,5	43
		4,5	45
8	Noordwest B1	1,5	56
		4,5	57
		7,5	58
		10,5	58
9	Zuidwest B2	1,5	50
		4,5	52
		7,5	52
		10,5	52



De geluidbelasting vanwege het verkeer op de Lange Herenvest bedraagt maximaal $L_{den}=58$ dB incl. aftrek van 5 dB ex art. 110 Wet geluidhinder voor het stiller worden van het verkeer. De waarneempunten 8 en 9 betreffen nieuwbouw, met in B1 gevoelige bestemmingen (wonen). Dat betekent dat voor wnp. 8 een hogere waarde nodig is van $L_{den}=58$ dB. De overige waarneempunten betreffen bestaande gevels.

Deelplan C

Tabel 3: Geluidbelasting L_{den} in dB vanwege het verkeer op de Lange Herenvest op gevels van de bebouwing Deelplan C (hierbij is ook de situatie met 5 bouwlagen weergegeven). Incl. aftrek ex. art. 110g Wgh van 5 dB.

Wnp	Gevel	Wnh (m)	L_{den}
1	Noordwest A2	1,5	56
		4,5	57
		7,5	58
		10,5	58
		13,5	57
2	Noordwest C1	1,5	56
		4,5	57
		7,5	57
		10,5	57
		13,5	57
3	Noordoost C1	1,5	51
		4,5	52
		7,5	53
		10,5	53
		13,5	52
4	Noordoost C1	1,5	47
		4,5	48
		7,5	49
		10,5	49
		13,5	49
5	Zuidwest A1	1,5	43
		4,5	45
8	Noordwest B1	1,5	56
		4,5	57
		7,5	58
		10,5	58
		13,5	58
9	Zuidwest B2	1,5	50
		4,5	52
		7,5	52
		10,5	52
		13,5	53



De geluidbelasting vanwege het verkeer op de Lange Herenvest bedraagt maximaal $L_{den}=58$ dB incl. aftrek van 5 dB ex art. 110 Wet geluidhinder voor het stiller worden van het verkeer. T.p.v. waarneempunten 1 t/m 4 is het effect te zien van een 3^e en 4^e bouwlaag (7.5 en 10.5m). Daarnaast leeft de gedachte eventueel nog een 5^e bouwlaag te realiseren. De geluidbelasting hiervan kan ook in de tabel worden afgelezen.



7.1 Bespreking rekenresultaten

De geluidbelasting vanwege de Lange Herenvest bedraagt in de nieuwe situatie maximaal:

Gevels A1	: $L_{den} \leq 48$ dB
Zuidwestgevel B2	: $L_{den} = 52-53$ dB (wnp. 9)
Noordwestgevel (B en C)	: $L_{den} = 58$ dB (wnp. 1, 2 en 8)
Noordoostgevel (C)	: $L_{den} = 53$ dB (wnp. 3 en 4)

Voor Deelplan A is aanvraag van een hogere waarde niet nodig. Voor de deelplannen B en C is dat wel het geval. Het beleid van de gemeente Haarlem stelt dat eerst moet worden gekeken of er maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting terug te dringen. Pas als dat niet mogelijk is kan een hogere waarde worden overwogen.

Omdat afscherming in deze situatie niet mogelijk is resteert alleen een bronmaatregel, zoals het aanbrengen van stil asfalt. Afhankelijk van het type asfalt is een reductie te bereiken van 3-4 dB (bijv. met Dunne Deklagen A – CROW publicatie 966). Dat is een aanzienlijke reductie, maar er resteert nog steeds een waarde boven de voorkeursgrenswaarde van $L_{den}=48$ dB. Het ligt niet in de rede de kosten van het aanleggen van stil asfalt te verhalen op een plan van deze beperkte omvang (financieel ondoelmatig). Overigens wordt de Lange Herenvest genoemd in het Actieplan geluid van de gemeente Haarlem als wegvak waar mogelijk stil asfalt zal worden gerealiseerd. Als er voor uitvoering van dit wegvak een vastgesteld raadsbesluit ligt is de geluidreductie in de berekeningen te verdisconteren. Anders resteert het vaststellen van een hogere grenswaarde binnen het geldende gemeentelijke geluidbeleid.

Het geluidbeleid stelt dat het plan dan moet voldoen aan één van de daarin genoemde criteria. De deelplannen voldoen aan één van de criteria: De geluidgevoelige bestemming wordt gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing. De woningen vullen een open plaats op tussen bestaande bebouwing en alle voorgenomen woningen zijn voorzien van een geluidsluwe gevel.

Aan het begin van dit hoofdstuk staan per gevel de aan te vragen hogere grenswaarden weergegeven

7.2 Geluidwering gevels

Bij de aanvraag omgevingsvergunning (bouwvergunning) zal moeten worden aangetoond dat de geluidwering van de gevels voldoet aan de eisen van het Bouwbesluit. Gezien de geluidbelasting op een aantal punten van $L_{den} = 54-63$ dB (zonder aftrek) bedraagt de benodigde geluidwering incl. ventilatie $G_{A;k}=21-30$ dB. Dit is meer dan de standaard geluidwering uit het Bouwbesluit van $G_{A;k}=20$ dB. Extra aandacht is nodig voor de ventilatievoorzieningen. Met name bij natuurlijke ventilatie zullen suskasten, muurdempers of mechanische ventilatie noodzakelijk zijn. Verder moet gedacht worden aan wat zwaarder glas en een goede naad- en kierdichting.

Het geluidbeleid vraagt bij het akoestisch onderzoek een verklaring dat de benodigde maatregelen ook daadwerkelijk zullen worden getroffen



8 Samenvatting en conclusies

- De Berg B.V. bereidt een aanvraag wijziging bestemmingsplan voor, om herontwikkeling mogelijk te maken van de bebouwing van het plangebied Herensingel 73 in Haarlem. Het betreft deels vervangende nieuwbouw met woonfunctie en verbouw met gebruikswijziging naar zorgfunctie met verblijf.
- Adviesbureau Groenewold Milieu & Natuur is gevraagd het akoestisch onderzoek uit te voeren. Het onderzoek is de basis voor een eventuele procedure hogere waarde en levert informatie voor de milieuparagraaf bij het bestemmingsplan.
- Het plan is gelegen binnen de geluidzone van de Lange Herenvest. De overige wegen rond het plangebied zijn 30km en hebben als zodanig geen wettelijke geluidzone. De intensiteiten zijn overigens dermate laag dat deze verder niet de berekeningen zijn meegenomen. Op basis van het verkeersmodel van de gemeente Haarlem zijn de verkeersgegevens bepaald voor peiljaar 2021 als maatgevend jaar. De maatgevende etmaalintensiteit bedraagt dan 9.595 mvt/etmaal voor Lange Herenvest. De maximum snelheid bedraagt 50 km/uur en het wegdek bestaat uit DAB.
- De geluidbelasting op de gevels bedraagt maximaal $L_{den}=58$ dB, na aftrek ex. art. 110 Wet geluidhinder. Dit is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van $L_{den}=48$ dB. Realisatie vindt gefaseerd plaats in de deelplannen A, B en C. Voor deelplan A is geen hogere waarde noodzakelijk omdat de noordwestgevel een dove gevel betreft en de zuidwestgevel voldoet aan de voorkeursgrenswaarde. Voor de deelplannen B en C bedraagt de hogere waarde maximaal $L_{den}=58$ dB (incl. aftrek 5 dB).
- Als bronmaatregel is aanbrengen van stil asfalt bekeken. Gezien de schaal van het plan is het echter niet reëel om dat van de aanvrager te verlangen. Overigens staat het aanbrengen van stil asfalt op de Lange Herenvest genoemd in het Actieplan geluid van de gemeente Haarlem. Afscherming is vanuit stedenbouwkundig oogpunt in deze situatie geen optie.
- Resteert het vaststellen van een hogere grenswaarde van $L_{den}=58$ dB. Vaststelling past binnen het Beleidsregels hogere waarden Wet geluidhinder van de gemeente Haarlem.
- Voor de vereiste geluidwering van de gevels is realisatie van extra geluidwering, incl. ventilatie uit het Bouwbesluit van $G_{a,k}= 21-30$ dB noodzakelijk. Bij de aanvraag Omgevingsvergunning (Bouwvergunning) moet dit worden aangetoond. Voor het bestemmingsplan moet een verklaring worden overlegd waaruit blijkt dat de benodigde geluidwerende maatregelen aan de gevels ook daadwerkelijk zullen worden getroffen.

Bijlagen

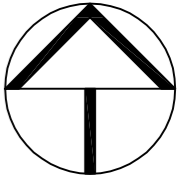
1. Situatieschets
2. Figuren met rekenresultaten
3. Uitdraai invoergegevens
4. Verkeersgegevens



Bijlage 1:
Situatieschets











Bernard Lijzendraahtof / Poelpolderstraat, Haarlem, Nederland
Het adres is een benadering







Bijlage 2: Figuren met rekenresultaten





- objecten**
- bodemabsorptie
 - bebouwing
 - rijlijn
 - waarneempunt gevel

0 1 : 1000 100

BP woonzorgcomplex Herensingel Haarlem

Fig. 1: Deelplan A: Geluidbelasting Lden in dB
incl. aftrek 5 dB ex art. 110 Wgh

Bijdrage Lange Herenvest- peiljaar2021
Lden: Hoogste waarde (1.5, 4.5, 7.5m)



Groenewold
Adviesbureau voor
Milieu & Natuur



- objecten**
- bodemabsorptie
 - bebouwing
 - rijlijn
 - waarneempunt gevel

0 1 : 1000 100

BP woonzorgcomplex Herensingel Haarlem

Fig. 2: Deelplan A-B: Geluidbelasting Lden in dB
incl. aftrek 5 dB ex art. 110 Wgh
Bijdrage Lange Herenvest- peiljaar2021
Lden: Hoogste waarde (1.5, 4.5, 7.5m)





- objecten**
- bodemabsorptie
 - bebouwing
 - rijlijn
 - waarneempunt gevel

0 1 : 1000 100

BP woonzorgcomplex Herensingel Haarlem

Fig. 3: Deelplan A-B-C: Geluidbelasting Lden in dB
incl. aftrek 5 dB ex art. 110 Wgh (2-4 bouwl.)

Bijdrage Lange Herenvest- peiljaar2021

Lden: Hoogste waarde (1.5, 4.5, 7.5, 10.5m)



Groenewold
Adviesbureau voor
Milieu & Natuur



- objecten**
- bodemabsorptie
 - bebouwing
 - rijlijn
 - waarneempunt gevel

0 1 : 1000 100





BP woonzorgcomplex Herensingel Haarlem

Fig. 4: Deelplan A-B-C: Geluidbelasting Lden in dB
incl. aftrek 5 dB ex art. 110 Wgh (2-5) bouwl.)
Bijdrage Lange Herenvest- peiljaar2021
Lden: Hoogste waarde (1.5, 4.5, 7.5, 10.5, 13.5m)





2:(Lden)54 (53_54_54_54_54)
3:(Lden)49 (47_49_49_49_49)
1:(Lden)54 (53_54_54_54_54)
4:(Lden)46 (43_45_45_46_46)
8:(Lden)55 (53_54_55_55_54)
9:(Lden)50 (47_49_49_49_50)
5:(Lden)42 (40_42)

- objecten**
-  bodemabsorptie
 -  bebouwing
 -  rijlijn
 -  waarneempunt gevel

0 1 : 1000 100

BP woonzorgcomplex Herensingel Haarlem

Fig. 5: Deelplan A-B-C: Geluidbelasting Lden in dB incl. aftrek 5 dB ex art. 110 Wgh (2-4 bouwl.)
Bijdr. Lange Herenvest- peiljaar2021 - stil asfalt
Lden: Hoogste waarde (1.5, 4.5, 7.5, 10.5, 13.5m)



Groenewold
Adviesbureau voor
Milieu & Natuur



Bijlage 3: Uitdraai invoergegevens





Projectgegevens

projectnaam: BP woonzorgcomplex Herensingel Haarlem
opdrachtgever: Buro Pasmaat
adviseur: AWG
databaseversie: 830
situatie: eerste situatie

uitsnede: **Plan deel A** bestaande parkeerplaats gehandhaafd

omschrijving verkeerslawaaï

rekenhart:	15.02 16.03.2011
aut. berekening gemiddeld maaiveld:	
alleen absorptiegebieden(geen hz-lijnen):	
standaard bodemabsorptie:	0 %
rekenresultaat binnengelezen (datum):	05-08-2011
rekenresultaat binnengelezen (tijd):	14:17
maximum aantal reflecties:	1 graden
minimum zichthoek reflecties:	2 graden
maximum sectorhoek:	5 graden
vaste sectorhoek:	2

Bebouwing

nr	z,gem	m,gem	lengte	adres	reflectie	kenmerk
1	12.0	0.0	287		80	
2	12.0	0.0	108		80	
3	9.0	0.0	55		80	
4	9.0	0.0	112		80	
5	15.0	0.0	263		80	
6	9.0	0.0	272		80	
7	9.0	0.0	34		80	
8	9.0	0.0	66		80	
9	9.0	0.0	59		80	
10	9.0	0.0	60		80	
11	6.2	0.0	78		80	
12	9.3	0.0	49		80	
13	6.5	0.0	88		80	

Waarneempunten met rekenresultaten

nr	z1	m1 adres	huisnr	type	afw.toets	refl	kenmerk	rhart	groep	sh	wnh	dag	avond	nacht	Lden	Letm	IL: inc. maatregel		VL: excl. optrektoeslag															
																	Lden	Letm	Lden	Letm	RL: inc. prognose	VL: inc. aftrek	VL: excl. optrektoeslag	VL: excl. optrektoeslag	VL: excl. optrektoeslag									
1	0.0	0.0		gevel					VL totaal (0)	1	1.5	59.21	57.89	51.77	60.94	61.77	55.94	56.77	59.21	57.89	51.77													
																						VL totaal (0)	1	4.5	60.51	59.19	53.08	62.25	63.08	57.25	58.08	60.51	59.19	53.08
																						VL totaal (0)	1	7.5	60.78	59.46	53.34	62.51	63.34	57.51	58.34	60.78	59.46	53.34
2	0.0	0.0		gevel					VL totaal (0)	1	1.5	59.07	57.76	51.64	60.81	61.64	55.81	56.64	59.07	57.76	51.64													
																						VL totaal (0)	1	4.5	60.36	59.04	52.92	62.09	62.92	57.09	57.92	60.36	59.04	52.92
																						VL totaal (0)	1	1.5	53.96	52.64	46.52	55.69	56.52	50.69	51.52	53.96	52.64	46.52
3	0.0	0.0		gevel					VL totaal (0)	1	4.5	55.41	54.09	47.97	57.14	57.97	52.14	52.97	55.41	54.09	47.97													
																						VL totaal (0)	1	1.5	50.02	48.70	42.58	51.75	52.58	46.75	47.58	50.02	48.70	42.58
																						VL totaal (0)	1	4.5	51.32	50.00	43.88	53.05	53.88	48.05	48.88	51.32	50.00	43.88
4	0.0	0.0		gevel					VL totaal (0)	1	1.5	48.29	46.97	40.85	50.02	50.85	45.02	45.85	48.29	46.97	40.85													
																						VL totaal (0)	1	4.5	49.90	48.58	42.46	51.63	52.46	46.63	47.46	49.90	48.58	42.46
																						VL totaal (0)	1	1.5	55.36	54.04	47.92	57.09	57.92	52.09	52.92	55.36	54.04	47.92
5	0.0	0.0		gevel					VL totaal (0)	1	4.5	57.03	55.71	49.59	58.76	59.59	53.76	54.59	57.03	55.71	49.59													
																						VL totaal (0)	1	1.5	56.07	54.75	48.63	57.80	58.63	52.80	53.63	56.07	54.75	48.63
																						VL totaal (0)	1	4.5	57.50	56.18	50.06	59.23	60.06	54.23	55.06	57.50	56.18	50.06
6	0.0	0.0		gevel					VL totaal (0)	1	7.5	57.20	55.88	49.76	58.93	59.76	53.93	54.76	57.20	55.88	49.76													
																						VL totaal (0)	1	1.5	56.07	54.75	48.63	57.80	58.63	52.80	53.63	56.07	54.75	48.63
																						VL totaal (0)	1	4.5	57.50	56.18	50.06	59.23	60.06	54.23	55.06	57.50	56.18	50.06
7	0.0	0.0		gevel					VL totaal (0)	1	7.5	57.20	55.88	49.76	58.93	59.76	53.93	54.76	57.20	55.88	49.76													
																						VL totaal (0)	1	1.5	56.07	54.75	48.63	57.80	58.63	52.80	53.63	56.07	54.75	48.63
																						VL totaal (0)	1	4.5	57.50	56.18	50.06	59.23	60.06	54.23	55.06	57.50	56.18	50.06

Rijlijnen

nr.z.gem	lengte	wegdek	hellingcor.	groep	omschrijving	kenmerk	art 110g	etm.intens.	Intensiteiten				snelheden				
									% periode	%	licht	middel	zwaar	motor	licht	middel	zwaar
1	0.0	230	glad	asfalt(1)	Lange Herenvest (1)	pj2021	5	9595.0	p	dag	6.10	97.00	2.00	1.00	50	50	50
										avond	4.50	97.00	2.00	1.00	50	50	50
										nacht	1.10	97.00	2.00	1.00	50	50	50


Bodemabsorptie

nr	lengte	absorptie [%]	kenmerk
2	836	.0	
3	707	.0	

Projectgegevens

projectnaam: BP woonzorgcomplex Herensingel Haarlem
opdrachtgever: Buro Pasmaat
adviseur: AWG
databaseversie: 830
situatie: Plan A, B
uitsnede: **Plan deel A, B, 2-4 bouwlagen**

omschrijvingverkeerslawaaai

rekenhart:	15.02 16.03.2011
aut. berekening gemiddeld maaiveld:	
alleen absorptiegebieden(geen hz-lijnen):	
standaard bodemabsorptie:	0 %
rekenresultaat binnengelezen (datum):	05-08-2011
rekenresultaat binnengelezen (tijd):	14:59
maximum aantal reflecties:	1 graden
minimum zichthoek reflecties:	2 graden
maximum sectorhoek:	5 graden
vaste sectorhoek:	2

Bebouwing

nr	z,gem	m,gem	lengte	adres	reflectie	kenmerk
1	12.0	0.0	287		80	
2	12.0	0.0	108		80	
3	9.0	0.0	55		80	
4	9.0	0.0	112		80	
5	15.0	0.0	263		80	
6	9.0	0.0	272		80	
7	9.0	0.0	34		80	
8	9.0	0.0	66		80	
9	9.0	0.0	59		80	
10	9.0	0.0	60		80	
11	6.2	0.0	78		80	
12	9.3	0.0	49		80	
13	6.2	0.0	88		80	
14	13.0	0.0	38		80	

Waarneempunten met rekenresultaten

nr	z1	m1 adres	huisnr	type	afw.toets	refl	kenmerk	rhart	groep	sh	wnh	dag	avond	nacht	Lden	Letm	IL: inc. maatregel		VL: excl. optrektoeslag		
																	Lden	Letm	VL: inc. aftrek	RL: inc. prognose	VL: inc. aftrek
1	0.0	0.0		gevel					VL totaal (0)	1	1.5	59.19	57.87	51.75	60.92	61.75	55.92	56.75	59.19	57.87	51.75
										1	4.5	60.50	59.18	53.06	62.23	63.06	57.23	58.06	60.50	59.18	53.06
										1	7.5	60.77	59.45	53.34	62.51	63.34	57.51	58.34	60.77	59.45	53.34
2	0.0	0.0		gevel					VL totaal (0)	1	1.5	59.05	57.73	51.62	60.79	61.62	55.79	56.62	59.05	57.73	51.62
										1	4.5	60.34	59.02	52.90	62.07	62.90	57.07	57.90	60.34	59.02	52.90
										1	1.5	53.75	52.43	46.31	55.48	56.31	50.48	51.31	53.75	52.43	46.31
3	0.0	0.0		gevel					VL totaal (0)	1	4.5	55.22	53.90	47.78	56.95	57.78	51.95	52.78	55.22	53.90	47.78
										1	1.5	49.79	48.47	42.36	51.53	52.36	46.53	47.36	49.79	48.47	42.36
										1	4.5	51.06	49.74	43.62	52.79	53.62	47.79	48.62	51.06	49.74	43.62
4	0.0	0.0		gevel					VL totaal (0)	1	1.5	46.69	45.37	39.25	48.42	49.25	43.42	44.25	46.69	45.37	39.25
										1	4.5	48.26	46.94	40.82	49.99	50.82	44.99	45.82	48.26	46.94	40.82
										1	1.5	59.31	57.99	51.87	61.04	61.87	56.04	56.87	59.31	57.99	51.87
8	0.0	0.0		gevel					VL totaal (0)	1	4.5	60.63	59.31	53.19	62.36	63.19	57.36	58.19	60.63	59.31	53.19
										1	7.5	60.89	59.57	53.46	62.63	63.46	57.63	58.46	60.89	59.57	53.46
										1	10.5	60.91	59.59	53.47	62.64	63.47	57.64	58.47	60.91	59.59	53.47
9	0.0	0.0		gevel					VL totaal (0)	1	1.5	53.21	51.89	45.77	54.94	55.77	49.94	50.77	53.21	51.89	45.77
										1	4.5	54.87	53.55	47.43	56.60	57.43	51.60	52.43	54.87	53.55	47.43
										1	7.5	55.01	53.69	47.58	56.75	57.58	51.75	52.58	55.01	53.69	47.58
									VL totaal (0)	1	10.5	55.03	53.71	47.59	56.76	57.59	51.76	52.59	55.03	53.71	47.59

Rijlijnen

nr.z.gem	lengte	wegdek	hellingcor.	groep	omschrijving	kenmerk	art 110g	etm.intens.	Intensiteiten				snelheden				
									% periode	%	licht	middel	zwaar	motor	licht	middel	zwaar
1	0.0	232	glad	asfalt(1)	Lange Herenvest (1)	pj2021	5	9595.0	p	dag	6.10	97.00	2.00	1.00	50	50	50
										avond	4.50	97.00	2.00	1.00	50	50	50
										nacht	1.10	97.00	2.00	1.00	50	50	50


Bodemabsorptie

nr	lengte	absorptie [%]	kenmerk
2	836		
3	707		

Projectgegevens

projectnaam: BP woonzorgcomplex Herensingel Haarlem
opdrachtgever: Buro Pasmaat
adviseur: AWG
databaseversie: 830
situatie: Plan A, B, C 5 bouwlagen
uitsnede: **Plan deel A, B, C - B 5 bouwlagen**

omschrijvingverkeerslawaaai

rekenhart:	15.02 16.03.2011
aut. berekening gemiddeld maaiveld:	
alleen absorptiegebieden(geen hz-lijnen):	
standaard bodemabsorptie:	0 %
rekenresultaat binnengelezen (datum):	05-08-2011
rekenresultaat binnengelezen (tijd):	14:14
maximum aantal reflecties:	1 graden
minimum zichthoek reflecties:	2 graden
maximum sectorhoek:	5 graden
vaste sectorhoek:	2

Bebouwing

nr	z,gem	m,gem	lengte	adres	reflectie	kenmerk
1	12.0	0.0	287		80	
2	12.0	0.0	108		80	
3	9.0	0.0	55		80	
4	9.0	0.0	112		80	
5	15.0	0.0	263		80	
6	9.0	0.0	272		80	
7	9.0	0.0	34		80	
8	9.0	0.0	66		80	
9	9.0	0.0	59		80	
10	9.0	0.0	60		80	
11	6.2	0.0	78		80	
12	15.0	0.0	49		80	
13	15.0	0.0	88		80	
14	15.0	0.0	38		80	

Waarneempunten met rekenresultaten

nr	z1	m1 adres	huisnr	type	afw.toets	refl	kenmerk	rhart	groep	sh	wnh	dag	avond	nacht	Lden	Letm	IL: inc. maatregel		VL: excl. optrektoeslag															
																	Lden	Letm	VL: inc. aftrek	RL: inc. prognose	Lden	avond	nacht											
1	0.0	0.0		gevel						1	1.5	59.19	57.87	51.75	60.92	61.75	55.92	56.75	59.19	57.87	51.75													
																						VL totaal (0)	1	4.5	60.50	59.18	53.06	62.23	63.06	57.23	58.06	60.50	59.18	53.06
																						VL totaal (0)	1	7.5	60.77	59.45	53.34	62.51	63.34	57.51	58.34	60.77	59.45	53.34
																						VL totaal (0)	1	10.5	60.79	59.47	53.35	62.52	63.35	57.52	58.35	60.79	59.47	53.35
2	0.0	0.0		gevel						1	4.5	60.34	59.02	52.90	62.07	62.90	57.07	57.90	60.34	59.02	52.90													
																						VL totaal (0)	1	1.5	59.05	57.73	51.62	60.79	61.62	55.79	56.62	59.05	57.73	51.62
																						VL totaal (0)	1	7.5	60.62	59.30	53.18	62.35	63.18	57.35	58.18	60.62	59.30	53.18
																						VL totaal (0)	1	10.5	60.63	59.31	53.20	62.37	63.20	57.37	58.20	60.63	59.31	53.20
3	0.0	0.0		gevel						1	13.5	60.59	59.27	53.15	62.32	63.15	57.32	58.15	60.59	59.27	53.15													
																						VL totaal (0)	1	1.5	53.96	52.64	46.52	55.69	56.52	50.69	51.52	53.96	52.64	46.52
																						VL totaal (0)	1	4.5	55.41	54.09	47.97	57.14	57.97	52.14	52.97	55.41	54.09	47.97
																						VL totaal (0)	1	7.5	55.81	54.49	48.37	57.54	58.37	52.54	53.37	55.81	54.49	48.37
4	0.0	0.0		gevel						1	10.5	55.83	54.51	48.39	57.56	58.39	52.56	53.39	55.83	54.51	48.39													
																						VL totaal (0)	1	13.5	55.70	54.39	48.27	57.44	58.27	52.44	53.27	55.70	54.39	48.27
																						VL totaal (0)	1	1.5	50.02	48.70	42.58	51.75	52.58	46.75	47.58	50.02	48.70	42.58
																						VL totaal (0)	1	4.5	51.30	49.98	43.87	53.04	53.87	48.04	48.87	51.30	49.98	43.87
5	0.0	0.0		gevel						1	7.5	52.06	50.74	44.62	53.79	54.62	48.79	49.62	52.06	50.74	44.62													
																						VL totaal (0)	1	10.5	52.13	50.81	44.70	53.87	54.70	48.87	49.70	52.13	50.81	44.70
																						VL totaal (0)	1	13.5	52.17	50.85	44.73	53.90	54.73	48.90	49.73	52.17	50.85	44.73
																						VL totaal (0)	1	1.5	46.69	45.37	39.25	48.42	49.25	43.42	44.25	46.69	45.37	39.25
8	0.0	0.0		gevel						1	4.5	48.26	46.94	40.82	49.99	50.82	44.99	45.82	48.26	46.94	40.82													
																						VL totaal (0)	1	1.5	59.31	57.99	51.87	61.04	61.87	56.04	56.87	59.31	57.99	51.87
																						VL totaal (0)	1	4.5	60.63	59.31	53.19	62.36	63.19	57.36	58.19	60.63	59.31	53.19
																						VL totaal (0)	1	7.5	60.89	59.57	53.46	62.63	63.46	57.63	58.46	60.89	59.57	53.46
9	0.0	0.0		gevel						1	10.5	60.91	59.59	53.47	62.64	63.47	57.64	58.47	60.91	59.59	53.47													
																						VL totaal (0)	1	13.5	60.84	59.53	53.41	62.58	63.41	57.58	58.41	60.84	59.53	53.41
																						VL totaal (0)	1	1.5	53.21	51.89	45.77	54.94	55.77	49.94	50.77	53.21	51.89	45.77
																						VL totaal (0)	1	4.5	54.87	53.55	47.43	56.60	57.43	51.60	52.43	54.87	53.55	47.43
										1	7.5	55.01	53.69	47.57	56.74	57.57	51.74	52.57	55.01	53.69	47.57													
																						VL totaal (0)	1	10.5	55.02	53.70	47.58	56.75	57.58	51.75	52.58	55.02	53.70	47.58
																						VL totaal (0)	1	13.5	56.07	54.75	48.64	57.81	58.64	52.81	53.64	56.07	54.75	48.64
																						VL totaal (0)	1	1.5	53.21	51.89	45.77	54.94	55.77	49.94	50.77	53.21	51.89	45.77

Rijlijnen

nr.z.gem	lengte	wegdek	hellingcor.	groep	omschrijving	kenmerk	art 110g	etm.intens.	Intensiteiten				snelheden				
									% periode	%	licht	middel	zwaar	motor	licht	middel	zwaar
1	0.0	232	glad	asfalt(1)	Lange Herenvest (1)	pj2021	5	9595.0	p	dag	6.10	97.00	2.00	1.00	50	50	50
										avond	4.50	97.00	2.00	1.00	50	50	50
										nacht	1.10	97.00	2.00	1.00	50	50	50

Bodemabsorptie

nr	lengte	absorptie [%]	kenmerk
2	836		
3	707		



Bijlage 4: Verkeersgegevens





Wegvaknaam : Lange Heren vest

Opmerkingen : Lden 2021

Rekenmethode : RMG 2006

LEQ contouren op basis van Lden

Waarnemers Geluidbelasting (Cumulatief)

Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Lden
1,8	59,74	58,42	52,30	62,30	61,47
4,5	60,34	59,02	52,90	62,90	62,08

Leq-contouren op 1,8 [m] :

48,0 dB :	170,5 [m]	53,0 dB :	93,2 [m]
58,0 dB :	52,9 [m]	63,0 dB :	25,0 [m]

Rijlijnen

Naam	Lange heren vest		
Wegdekverharding	DAB (Ref.)		
Vaste correctiewaarde	0,0		
Hoogte wegdek [m]	0,0		
Afstand tot waarnemer [m]	33,0		
Afstand hard [m]	33,0		
Afstand tot obstakel	0,0		
Afstand tot kruispunt	0,0		
Zichthoek [grad]	127,0		
Objectfractie	1,00		
Correctie Art. 110g Wgh	0,0		
Etmaalintensiteit	9595		
Snelheid	50		
Snelh. vv.	50		
	Dag	Avond	Nacht
Gem. perc. p/uur	6,10	4,50	1,10
Motoren	0,0	0,0	0,0
Personenauto's	97,0	97,0	97,0
Midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0
Zwaar vrachtverkeer	1,0	1,0	1,0
Bromfietsen/uur	0	0	0
Uurintensiteit trams	---	---	---
Emissie	75,07	73,75	67,63



Van: @haarlem.nl

Verzonden: dinsdag 26 juli 2011 13:17

Aan: info@pasmaat.com

Onderwerp: RE: Vraag over geluidsgegevens project Herensingel 73 te Haarlem

Beste,

Voor deze locatie heeft mijn collega, van de afdeling Milieu, de berekening al gemaakt. Hij heeft de geluidbelasting berekend op de bestaande bebouwingsgrens en op de rooilijn van de overige panden. De geluidbelasting Lden voor het maatgevende jaar bedraagt 61 en 62 dB voor deze twee afstanden.

Als bijlagen heeft hij twee rekenbladen bijgevoegd, waaruit zoal de intensiteiten, wegdek en dergelijke is af te lezen. De Herensingel zelf is 30 km gebied net als de overige straten in deze buurt. Hij verwacht dat met de door hem aangeleverde gegevens dit onderdeel in de Goede Ruimtelijke Onderbouwing door u kan worden geschreven.

Met vriendelijke groet,

van het Team Personen, Bedrijven en Omgeving

Ruimtelijke Onderbouwing

Herensingel 73 Haarlem



Pasmaat advies

Peter A. Kamman

Juli 2011

www.pasmaat.com

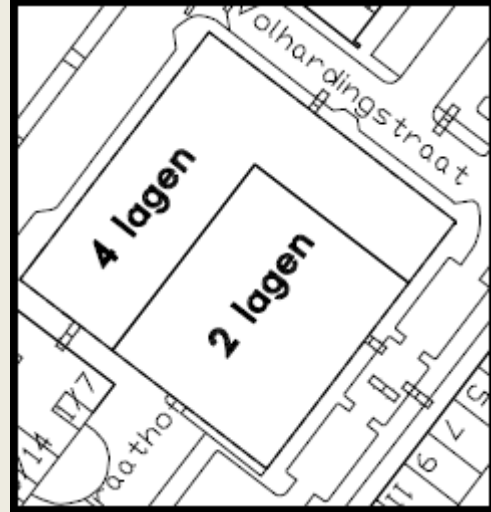
info@pasmaat.com

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding en project	3
2.	Vigerend bestemmingsplan	4
3.	Rijksbeleid	6
4.	Provinciaal beleid	6
5.	Gemeentelijk beleid: Structuurvisie 2023	7
6.	Parkeren en verkeer	8
7.	Kabels, leidingen en riool	9
8.	Watertoets	9
9.	Luchtkwaliteit	9
10.	Geluid	10
11.	Externe Veiligheid	10
12.	Ecologie	11
13.	Milieuzonering	12
14.	Bodem	12
15.	Archeologie	12
16.	Economische uitvoerbaarheid	13
17.	Eindconclusie	13



Afbeelding 1: Alternatief A



Alternatief B

1. Aanleiding en bouwplan

Voor het perceel Herensingel 73 is het plan ontwikkeld om deze te renoveren en te verbouwen tot zorginstelling met kleinschalige appartementen en de herontwikkeling van een bestaand kantoorpand aan de Volhardingstraat. Hiervoor zijn twee alternatieven bedacht die hierboven onder Afbeelding 1 staan aangegeven die beiden uitgaan van vier lagen en twee lagen, waarbij nog een keuze moet worden gemaakt – bij het ontwikkelen van een definitief bouwplan – of de vier lagen alleen langs de Herensingel worden gebouwd of ook langs de Volhardingstraat.

Het complex Herensingel 73 B is bedoeld voor kleinschalige appartementen en het kantoor op Herensingel 73 C wordt herontwikkeld tot Wonen. Op het perceel 73 B worden ook nog ondersteunende functies van het naastgelegen Woon-zorgcomplex gefaciliteerd.

Overigens bestaat de wens vanuit de initiatiefnemer om ook een vijfde bouwlaag te ontwikkelen. De gemeente is bereid hierin mee te denken mits een bouwplan wordt ontwikkeld met een vijfde laag waarbij de vijfde laag een versterking inhoudt van de overige lagen. Hiertoe dient nog een stedenbouwkundig ontwerp te worden voorgelegd waarna de gemeente hierover nog definitief kan beslissen. Namens initiatiefnemer is aan de gemeente voorgelegd om deze vijfde bouwlaag als afwijkingsmogelijkheid op te nemen, waarbij een zogenaamde voorwaardelijke afwijkingsbepaling kan worden opgenomen waarbij nadere eisen zullen worden gesteld aan een bouwplan met vijfde laag of – indien de gemeente een afwijkingsmogelijkheid als een te grote stap beschouwt om dit met een wijzigingsbevoegdheid op te nemen in het bestemmingsplan. In dat geval is het college van burgemeester en wethouders bevoegd om het plan te wijzigen in die zin dat een vijfde bouwlaag mogelijk is, mits dit stedenbouwkundig en planologisch akkoord is. In beide gevallen is het college niet gebonden om een van beide besluiten te nemen maar wordt wel de mogelijkheid daartoe gecreëerd indien een concreet plan wordt voorgelegd dat voldoet aan de gewenste stedenbouwkundige kwaliteit.

Gezien de huidige staat van het pand zal het renovatie-(ver)bouwplan leiden tot een verbetering van de Herensingel.

2. Vigerend bestemmingsplan

De huidige bestemming in het bestemmingsplan “Oude Amsterdamse Buurt” uit 1973 geeft in Artikel 7 aan dat deze gronden zijn bedoeld voor Verzorgende vestigingen met of zonder daarboven meergezinshuizen VI-M3 eventueel met bijbehorend terrein. De voorschriften geven aan dat de begane grond bedoeld is voor een verzorgende functie. Niet overal – waar het bouwplan wel in voorziet – zijn meerdere bouwlagen mogelijk. Een vijfde bouwlaag is op grond van het bestemmingsplan sowieso niet toegestaan. Ook wordt het bouwblok voor een relatief klein gedeelte overschreden.



Afbeelding 2: Uitsnede plankaart “Oude Amsterdamse Buurt”

In het bestemmingsplan is geen binnenplanse regeling opgenomen die medewerking mogelijk maakt aan de strijdigheden. Medewerking is alleen mogelijk door het herzien van het bestemmingsplan. Omdat de gemeente Haarlem aan het voorbereiden is om het bestemmingsplan ter herzien, kan hierbij worden aangesloten. Hierdoor is geen aparte bestemmingsplanprocedure nodig die zelfstandige ambtelijke capaciteit vergt en is het voor omwonenden en overige belanghebbenden transparant welke ontwikkelingen in het nieuwe bestemmingsplan worden meebestemd.

Grexwet

Op grond van de Grexwet is het – bij het vaststellen van het bestemmingsplan – verplicht om de gemeenteraad een besluit te laten nemen omtrent het vaststellen van een exploitatieplan. Het vaststellen van een exploitatieplan is echter niet nodig indien de exploitatiekosten anderszins zijn verzekerd.

De gemeente en initiatiefnemer zullen hiertoe een zogenaamde anterieure overeenkomst sluiten. Voor onderhavig initiatief kan daardoor worden volstaan met het door de gemeenteraad te vragen te besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen.

1. De op de kaart voor verzorgende vestigingen zonder of met daarboven meergezinshuizen V1, V1-M2 en V1-M3 eventueel met bijbehorend terrein aangewezen gronden zijn bestemd voor aaneengesloten verzorgende vestigingen, welke voorzien in de behoefte van de bewoners en welke eventuele produktie niet op de groothandel is gericht zoals winkels, toonzalen, horeka-bedrijven, kantoren en verzorgende ambachtelijke bedrijven, in 1 bouwlaag waarboven aaneengesloten meergezinshuizen in ten hoogste 2 respectievelijk 3 bouwlagen eventueel met bijbehorend terrein met dien verstande dat:
 - a. de bouwhoogte van de onderste bouwlaag niet meer dan 4,50 m bedraagt;
 - b. de bouwdiepte van de gebouwen c.q. meergezinshuizen niet meer bedraagt dan daarvoor op de kaart is aangegeven;
 - c. de breedte van de onderscheiden woningen niet meer dan 11 m bedraagt;
 - d. de goot- of boeihoogte van de gebouwen c.q. meergezinshuizen niet meer dan 11,50 m respectievelijk 13,50 m bedraagt;
 - e. de gebouwen c.q. meergezinshuizen worden afgedekt met een hellend dak onder een hoek van maximaal 35° met het horizontale vlak;
 - f. eventueel onbebouwde terreinen zijn bestemd voor erf behorende bij de verzorgende vestigingen;
 - g. eventueel onbebouwde terreinen worden omheind met een afscheiding van maximaal 2,50 m hoog.
2. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in het 1e lid in dier voege dat:
 - a. de beganegrondlaag VI wordt bestemd t.b.v. de daarboven gelegen woningen voor bergingen, hobbyruimten en nutsvoorzieningen;
 - b. de 1e bouwlaag van de meergezinshuizen wordt bestemd voor bedrijfsruimte t.b.v. de daaronder gelegen verzorgende vestigingen;
 - c. de gebouwen worden afgedekt met een plat dak.

Afbeelding 3: Uitsnede voorschriften geldend bestemmingsplan bestemming

Beleidskader

3. Rijksbeleid

Het rijksbeleid is verwoord in de Nota Ruimte en heeft geen directe doorwerking op relatief kleine plannen als deze. Het Rijksbeleid stimuleert het transformeren en herstructureren van verouderde wijken of delen van wijken en het optimaliseren van het stedelijk gebied. In het voorliggende plan wordt een verouderd deel van de wijk getransformeerd en geoptimaliseerd. Onderhavig initiatief is om deze reden of niet relevant danwel niet in strijd met het rijksbeleid.

4. Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010) zet de provincie in op “kwaliteit door veelzijdigheid”. Om het toekomstbeeld ruimtelijk te realiseren heeft de Provincie Noord-Holland provinciale belangen benoemd. Deze vallen uiteen in drie hoofdbelangen, namelijk: Ruimtelijke kwaliteit, Duurzaam ruimtegebruik en Klimaatbestendigheid.

Bestaande stedelijke woonmilieus dienen waar mogelijk verder te transformeren tot hoogstedelijke milieus en bestaande werklocaties dienen waar mogelijk verder te intensiveren en herstructureren om nieuwe ontwikkelingen te accommoderen. Door te kiezen voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen, blijft het landelijk gebied open en dichtbij.

De hoogstedelijke milieus kenmerken zich door functiemenging, hoogwaardige culturele voorzieningen en een goede bereikbaarheid.

Onderhavig bouwplan is niet in strijd met provinciaal beleid. Bovendien is geen nader provinciaal belang aanwezig omdat er in de bestaande stedelijke contour wordt gebouwd.

Overigens is het gebied door de provincie aangewezen als Woongebied met wijzigingsmogelijkheden.



Afbeelding 4: Uitsnede Structuurvisie Noord-Holland 2040

5. Gemeentelijk beleid: Structuurvisie 2023

De Structuurvisie geeft een visie van de gemeente Haarlem op het ruimtelijk beleid voor de komende jaren tot 2023 en heeft een juridische status op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Die status is nodig om bijvoorbeeld voorkeursrechten die de gemeenteraad gevestigd heeft te kunnen handhaven als dat noodzakelijk is. Verder is een structuurvisie ook leidend in de vervaardiging van nieuwe bestemmingsplannen.

De inhoud van een structuurvisie geeft de richting aan van bestemmingsplannen die in de toekomst zullen worden vastgesteld.

Haarlem koestert zijn kwaliteiten als een aantrekkelijke stad om te wonen en te werken. Het historische karakter van de binnenstad vormt een prachtige identiteit tezamen met de uitgebreide mogelijkheden voor winkelen, uitgaan en culturele ontspanning en de ligging vlakbij zee, duinen en recreatiegebieden. In de toekomst wil Haarlem die aantrekkelijkheid behouden en verder uitbouwen. Haarlem wil voor zijn inwoners een levendige en veilige stad zijn met veel aandacht voor een leefbare woonomgeving en voldoende voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Voor bedrijven moet Haarlem nog interessanter worden als vestigingsplaats. De strategische ligging vlakbij Schiphol, Amsterdam en de IJmond, de goede bereikbaarheid over de weg en per openbaar vervoer. De aanwezigheid van een hoogopgeleide beroepsbevolking spelen daarbij een cruciale rol.

In het structuurplan Haarlem 2023 kijkt de gemeente naar de periode 2005 tot 2023. Welke activiteiten worden er waar in de stad toegestaan? Waar kiezen we voor ontwikkeling en dynamiek en waar laten we dat niet of heel beperkt toe? Het structuurplan is geen statisch geheel, want een stad leeft en verandert gedurende de jaren. Nieuwe plannen, initiatieven en veranderende inzichten over de ontwikkeling van een stad kunnen worden getoetst aan deze basisvisie.

Het structuurplan geeft op hoofdlijnen voor alle functies de ontwikkelingswensen: voor water, groen, verkeer, sociale en maatschappelijke voorzieningen, en voor wonen, werken en toerisme en recreatie. Haarlem is een compacte stad met bijna geen ruimte voor uitbreiding. Daarom moet zuinig worden omgegaan met de beschikbare ruimte in de stad. Bijna alle wensen en initiatieven die het gemeentebestuur en de bewoners hebben voor hun stad moeten binnen de bestaande stadsgrenzen tot uitvoering worden gebracht. Dat betekent dat er keuzes nodig zijn. Kwaliteit staat daarbij voorop: kwaliteit in wonen, werken en recreëren.

Anderzijds houden de ontwikkelingen natuurlijk niet op bij de gemeentegrenzen. Haarlem wil een sterke regionale functie innemen, maar streeft ook naar nauwe regionale samenwerking. Dat betekent meer afspraken met de regio over bijvoorbeeld de ontwikkeling van woningen, bedrijventerreinen en grootschalige voorzieningen.

Kwaliteiten behouden en kansen grijpen voor verbetering: met het structuurplan is de ruimtelijke koers daarvoor aangegeven.

Het bouwplan is in overeenstemming met de Stuctuurvisie Haarlem 2023; De gekozen gemengde bestemmingsvorm van wonen naast begeleid wonen en een zorgfunctie past geheel binnen de uitgangspunten.

Overige aspecten

6. Parkeren en verkeer

Voor wat betreft parkeren wordt verwezen naar het naastgelegen te ontwikkelen gebied op 73A. Er zijn voor het totale project (73A, B en C) in de nieuwe situatie minder parkeerplaatsen nodig dan in de huidige situatie.

Het aantal parkeerplekken dat dient te worden gerealiseerd bij nieuwbouw of ingrijpende verbouw c.q. gebruikswijzigingen mag volgens de salderingsregeling worden gesaldeerd met de huidige benodigde parkeerplaatsen in samenhang met het toekomstig te realiseren aantal parkeerplekken. In het project Herensingel 73A ontstaat een overschot van 22,7 parkeerplekken uit de gebruikswijziging van 73A. Deze plekken mogen in beginsel worden aangewend ter compensatie van het aantal benodigde extra parkeerplekken in de plannen 73 B en 73 C. Hieruit volgt de volgende berekening:

Saldering:

	huidig		
	norm	eenheid	aantal
deelplan B	2/100	73	1,46
deelplan C	2/100	788	15,76
overschot A			22,7
			39,92

Dit houdt in dat voor de plannen 73 B en 73 C 40 plekken beschikbaar komen die niet hoeven te worden aangelegd op eigen terrein.

Vervolgens zal de gemeente worden verzocht om voor deze genoemde parkeerplaatsen een parkeervergunning af te geven voor de bewoners met daarbij per woning een digitale bezoekerspas of bezoekersvergunning.

Onderzocht is of deze plekken voorradig zijn zodat de parkeerbalans ook realistisch is: Uit het onderzoek van buro telwerk – bij deze ruimtelijke onderbouwing als bijlage bijgevoegd - blijkt dat deze plekken fysiek aanwezig en niet bezet zijn. Hierdoor is het voor de gemeente mogelijk om deze vergunningen af te geven.

In de verdere uitwerking en aanvraag om omgevingsvergunning - waaruit het definitieve aantal woningen zal blijken- kan vervolgens worden beoordeeld welk aantal wenselijk is.

Conclusie uit Telwerk rapport: Donderdagavond 18 maart (meest representatief voor bewonersdrukte) en tevens hoogst gemeten parkeerdruk is 1026 bezette plekken als 83% ratio qua bezetting.

Een toevoeging van 40 plaatsen waarvan uit de norm 85% tegelijkertijd bezet zijn geeft een toename in bezettingsgraad van 3% naar 86% als totaal. Op alle andere tijdstippen blijft de bezettingsgraad ruim onder de toegestane norm.

7. Kabels en leidingen

In de openbare ruimte kunnen kabels en leidingen aanwezig zijn. In het kader van de Wet Informatie Ondergrondse Netten(WION) is elke aannemer verplicht om actief voor aanvang van de werkzaamheden bestaande kabels en leidingen op te sporen. Dit zal door middel van een Klic-melding gebeuren.

8. Watertoets

Het bouwplan is - gezien de aard en geen toename van verharding – dusdanig kleinschalig dat dit geen gevolgen heeft voor de waterhuishouding van het gebied. Hierdoor is een watertoets voor het onderhavige bouwplan vooralsnog niet noodzakelijk. Aan de gemeente zal worden verzocht om in het kader van het vooroverleg het Waterschap om advies te vragen omtrent onderhavig project. Overigens zal het hemelwater en het afvalwater via het gemengde stelsel worden afgevoerd.

Milieu aspecten

9. Luchtkwaliteit

Bij de beoordeling van bouwplannen is de luchtkwaliteit één van de milieuaspecten waar onderzoek naar dient te worden verricht. Onderstaand zijn opmerkingen over de luchtkwaliteitsaspecten voor het onderhavige bouwplan opgenomen.

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer gewijzigd. Aan hoofdstuk 5 is een titel toegevoegd: titel 5.2 luchtkwaliteitseisen. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. In de wet is de “Regeling niet in betekenende mate bijdragen” voor luchtkwaliteit opgenomen. In de regeling is, door middel van een toetscriterium, een onderscheid gemaakt tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Het toetscriterium ligt bij 3 % van de grenswaarde (= 1,2 µg/m³) voor stikstofdioxide en fijn stof. Dit komt overeen met de realisatie van een woonwijk van 1500 woningen of een kantorenlocatie met 100.000 m² b.v.o. kantoorruimte.

Categorie	Omvang 3% grens
	1 ontsluitingsweg 2 ontsluitingswegen
Kantoorlocatie	100.000 m ² b.v.o. 200.000 m ² b.v.o.
Woningbouw	1500 woningen 3000 woningen

Aangezien in het plangebied in de toekomst minder dan 1500 woningen gerealiseerd zullen worden, draagt het project 'in niet betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Onderzoek naar de luchtkwaliteit is derhalve niet noodzakelijk.

10. Geluid

Wegverkeerslawaai

In het kader van de Wet geluidhinder is het relevant dat het perceel is gelegen binnen een zone van wegen waar dusdanig weinig intensiteiten zijn dat in van de Wet geluidhinder of een goede ruimtelijke ordening geen akoestisch onderzoek is vereist. Wel dient de woning te voldoen aan de voorkeurswaarden van het binnengeluid.

Daarnaast heeft de gemeente Haarlem reeds onderzocht wat het geluidsniveau voor deze locatie is. Deze geluidbelasting is berekend op de bestaande bebouwingsgrens en op de rooilijn van de overige panden. De geluidbelasting Lden voor het maatgevende jaar bedraagt 61 en 62 dB voor deze twee afstanden.

Dit betekent dat er wel een hogere grenswaarde-procedure noodzakelijk is. Het concept-besluit daartoe zal tegelijkertijd met het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Het akoestisch onderzoek is hierbij als bijlage bijgevoegd **(PM, volgt zsm)**

Railverkeerslawaai

De planlocatie ligt buiten de zone van een spoorweg.

Industrielawaai

De planlocatie is niet gelegen binnen de zone van een industrieterrein.

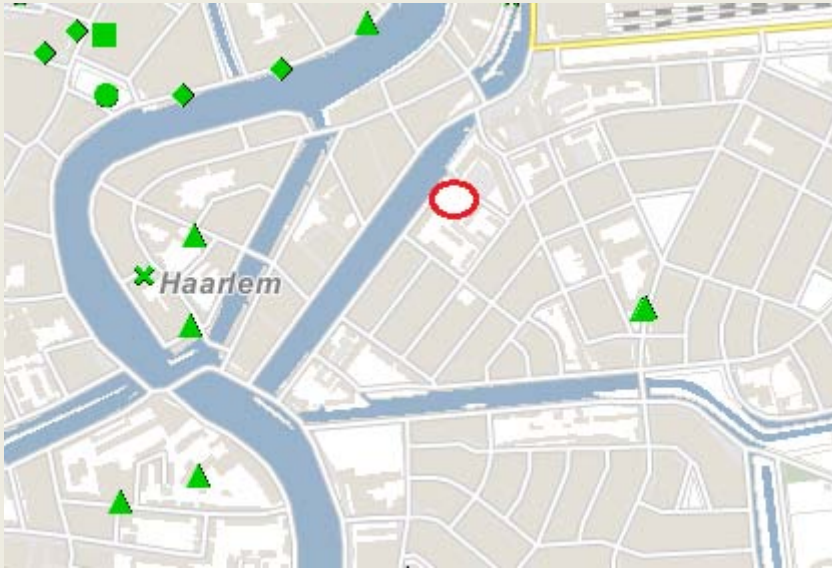
Luchtvekeerslawaai

De planlocatie ligt buiten het beperkingengebied van het Luchthaven Indelingsbesluit voor de luchthaven Schiphol en buiten binnen de 20 KE contour van Schiphol. Ook is het niet gelegen in het beperkingengebied van een andere luchthaven.

De conclusie is dat de Wet Geluidhinder geen knelpunt vormt voor de realisatie van het plan.

11. Externe veiligheid

Op grond van het Besluit Externe Veiligheid (Bevi) bestaat geen beperking voor dit bouwplan. De risicokaart van de provincie geeft voor deze locatie geen beperkingen aan. Ook is het perceel niet in een veiligheidszone gelegen. Tenslotte is geen belemmering aanwezig op grond van de Wet Vervoer Gevaarlijke stoffen of het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen.



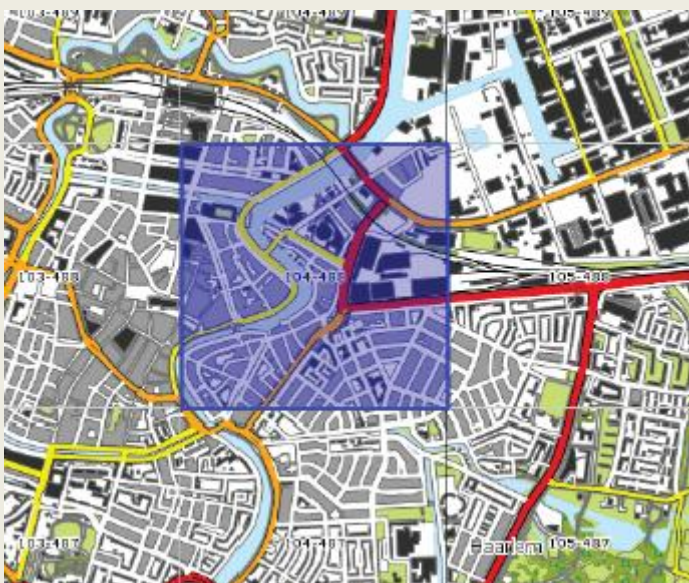
Afbeelding 5: Risicokaart Noord-Holland, deelkaart Haarlem met locatieaanduiding

12. Ecologie

Op het bouwplan is wetgeving met betrekking tot de bescherming van de natuur van toepassing. Deze wetgeving richt zich op twee hoofdthema's. Het gaat hierbij om de bescherming van natuurgebieden (gebiedsbescherming) en de bescherming van plant- en diersoorten (soortbescherming).

Beoordeling bouwplan

Het bouwplan betreft een bestaand gebouw in bestaand stedelijk gebied. Geconcludeerd kan worden dat het projectgebied geen bijzondere ecologische waarden bevat en dat geen beschermde soorten aan deze locatie zijn verbonden voor hun rust- en/of nestelplaats. Het zal dan ook geen nadelige invloed hebben op de flora en fauna.



Afbeelding 6: Uitsnede Natuurloket kilometerhok 104-488

13. Milieuzonering

Een goede ruimtelijke ontwikkeling streeft naar het bevorderen van een duurzame ruimtelijke kwaliteit in een dynamische samenleving. Het is helder dat duurzame ruimtelijke kwaliteit mede richting en inhoud geeft aan het criterium “een goede ruimtelijke ordening”. Een goede ruimtelijke ordening houdt ook in het voorkomen van voorzienbare hinder door milieubelastende activiteiten. Er zijn geen bedrijven aanwezig die tot een beperking voor het initiatief kunnen leiden of die worden beperkt door dit initiatief. Geconcludeerd wordt dat er in het kader van de milieuzonering geen belemmeringen zijn voor verwezenlijking van het bouwplan.

14. Bodem

Het is wettelijk verboden om te bouwen op verontreinigde grond. Om deze reden moeten bij de bouw altijd gegevens over de kwaliteit van de bodem bekend zijn of er moet sprake zijn van een zogenaamde niet verdachte locatie. Op 17 december 2009 is indicatief bodemonderzoek verricht voor het verlagen van de begane grondvloer. Uit dit onderzoek is gebleken dat de grond niet is verontreinigd en dat geen nader bodemonderzoek nodig is.

15. Archeologie

Rijks- en Provinciale kaarten archeologie

Het plangebied staat niet vermeld op de Archeologische Monumentenkaart van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Op de indicatieve Kaart Archeologische Waarden van diezelfde dienst heeft het plangebied deels een middelhoge verwachtingswaarde. Het plangebied staat niet vermeld op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie Noord-Holland.

Archeologiebeleid gemeente Haarlem

Volgens de Archeologische Beleidskaart Haarlem valt het plangebied in categorie 4. Het betreft hier de oostelijk gelegen strandvlakte die grenst aan de Haarlemse strandwal. Het plangebied ligt dicht tegen de historische binnenstad en de 14^e eeuwse stadsuitbreiding De Burgwal aan. In de nabijheid van het plangebied zijn vondsten geregistreerd uit de periode tussen 1500-1850. Voor categorie 4 geldt een regime door middel van het verbinden van voorwaarden aan een omgevingsvergunning bij bodemversturende activiteiten (zoals bouwen en aanleggen) met een oppervlakte groter dan 2500 m² en dieper dan 30 cm onder het maaiveld.

Mochten de voorgenomen werkzaamheden niet dieper gaan dan 30 cm onder het maaiveld en de werkzaamheden in totaal een niet groter oppervlak hebben dan 2500 m², dan is geen archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Het onderhavige initiatief betreft het verbouwen van een bestaand gebouw waarbij de grondsituatie niet wijzigt, behoudens een kleine uitbreiding van het bouwvlak die ver onder de genoemde 2500 m² blijven. Archeologisch onderzoek is daarom niet nodig.

Indien tijdens de werkzaamheden toch archeologische resten aangetroffen worden dan zal – conform het bepaalde in de Monumentenwet – dit direct worden gemeld aan het Bureau Archeologie van de gemeente Haarlem.



Afbeelding 7: Archeologische waardenkaart provincie Noord-Holland met aanduiding plangebied

16. Economische uitvoerbaarheid

Het bouwplan wordt uitgevoerd door de aanvrager en voor risico en rekening van de aanvrager. Hiervoor zal een planschadeovereenkomst, eventueel in een anterieure overeenkomst, met de Gemeente Haarlem worden aangegaan.

Er zijn geen aanwijzingen dat de uitvoerbaarheid van het gevraagde bouwplan op problemen zal stuiten, dan wel onmogelijk zal zijn.

17. Eindconclusie

Het realiseren van onderhavig bouwplan wordt als een passende ontwikkeling binnen het plangebied aangemerkt en versterkt de ruimtelijke kwaliteit aan de Herensingel en de Volhardingsstraat. Het project heeft om die redenen positieve effecten op de omgeving. Voor de gevraagde ontwikkeling zijn geen belemmeringen. Privaatrechtelijk zijn er ook geen belemmeringen om het bouwplan uit te voeren.