

Ontwerp Bestemmingsplan “Delftwijk – Waterbuurt”

toelichting

vastgesteld d.d. 15 oktober 2009

**Gemeente Haarlem
Hoofdafdeling Stadszaken
Oktober 2009**

INHOUDSOPGAVE**blz.**

1. INLEIDING	4
1.1 Begrenzing van het plangebied	4
1.2 Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan	4
1.3 Doel en planvorm	5
1.4 Geldende bestemmingsplannen en andere ruimtelijke regelingen	5
1.5 Planproces	6
1.6 Opzet van de toelichting; leeswijzer.....	6
2. BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED	8
2.1 Korte historische schets.....	8
2.2 Beschrijving huidige ruimtelijk-functionele structuur	9
2.3 Cultuurhistorie en archeologie	11
2.4 Wonen en bevolking.....	14
2.5 Bedrijven en voorzieningen.....	17
2.6 Verkeer	20
2.7 Groen, natuur en recreatie	21
2.8 Water	25
3. OMGEVINGSFACTOREN	28
3.1 Geluidhinder	28
3.2 Bodem	29
3.3 Milieuzonering	29
3.4 Luchtverontreiniging	31
3.5 Duurzaamheid en energie	32
3.6 Externe veiligheid.....	34
3.7 Ruimtelijke beperkingen	35
4. BELEIDSUITGANGSPUNTEN	36
4.1 Structuurplan Haarlem 2020 (2005).....	36
4.2 Woonvisie Haarlem 2006 - 2012.....	38
4.3 Detailhandelsnota, Haarlem Winkelstad (2002 – 2012).....	39
4.4 Haarlems Verkeers- en vervoerplan (2003)	39
4.5 Integraal Waterplan Haarlem (2004).....	40
4.6 Nota milieuzonering	41
4.7 Samenvatting beleidsuitgangspunten	41
5. VISIE OP HET PLANGEBIED	43
5.1 Delftwijk.....	43
5.2 Water- of Rivierenbuurt	49

6. PLANBESCHRIJVING	51
6.1 Algemeen.....	51
6.2 Juridische planopzet	52
6.3 Hoofdopzet plankaart	59
7. OVERLEG EN UITVOERBAARHEID	61
7.1 Resultaten participatie	61
7.2 Resultaten inspraak.....	61
7.3 Resultaten overleg ex art 10 Besluit op de ruimtelijke ordening	61
7.4 Zienswijzen.....	62
7.5 Economische uitvoerbaarheid	62
7.6 Handhaving.....	61

BIJLAGEN:

1. Documentenlijst
2. Statistiek bevolking
- 3A. Milieuonderzoek
- 3B. Luchtkwaliteit Delftwijk
4. Wateradvies
5. Rijks- en provinciaal ruimtelijk beleid
6. Deelnemers wettelijk vooroverleg
7. Inspraakplan
8. Inspraakreacties
9. Verwerking inspraakreacties
10. Artikel 10 reacties
11. Verwerking artikel 10 reacties
12. Zienswijzen

LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED



Afbeelding 1: ligging van het bestemmingsplangebied

1 INLEIDING

1.1 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied van bestemmingsplan Delftwijk - Waterbuurt ligt in het uiterste noorden van de gemeente Haarlem en beslaat een oppervlakte van 48 ha. Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de Westelijke Randweg (gemeentegrens), aan de noordzijde door het Delftplein, aan de oostzijde door de Rijksstraatweg en aan de zuidzijde door de Jan Gijzenvaart (zie afbeelding 1). Het bevat de buurten Delftwijk en Water- of Rivierenbuurt.

1.2 Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan

Voor het plangebied Delftwijk - Waterbuurt zijn enkele redenen om een nieuw bestemmingsplan te maken:

1. Eind jaren negentig is reeds besloten de wijk Delftwijk te gaan herstructureren. Het herstructureringsgebied wordt begrensd door de Westelijke Randweg, Delftplein, Rijksstraatweg, Generaal Spoorlaan en Jan Gijzenkade. Het nu voorliggende herstructureringsplan past niet binnen de thans vigerende bestemmingsplannen. Gelet hierop en mede gezien het feit dat, ingevolge de in voorbereiding zijnde herziening van de WRO, bestemmingsplannen niet ouder mogen zijn dan 10 jaar, is gestart met het opstellen van een nieuw bestemmingsplan.
2. In het bestemmingsplangebied dat buiten de herstructurering valt zijn verouderde bestemmingsplannen van kracht. Dit is de 'Water- of Rivierenbuurt' en wordt begrensd door de Generaal Spoorlaan, Rijksstraatweg en Jan Gijzenkade. Stadsdelen waar geen of alleen verouderde bestemmingsplannen gelden, kennen onvoldoende rechtszekerheid en onvoldoende bescherming tegen ongewenste ontwikkelingen. Daarnaast zijn de betreffende vigerende plannen ouder dan 10 jaar (zie § 1.4). Dit geeft ook voor dit gebied aanleiding voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan.
3. In het gebied is in het verleden een aantal malen een vrijstelling verleend op grond van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Voor de wetwijziging van 2000 moest zo'n vrijstelling worden gevolgd door een nieuw bestemmingsplan. Dit is nooit gebeurd. Sinds de wetswijziging kunnen dergelijke vrijstellingen alleen worden verleend als er een recent bestemmingsplan voor het gebied is (dus niet ouder dan 10 jaar). Op deze manier kan getoetst worden of het bouwplan, hoewel in strijd met het bestemmingsplan, niet in strijd is met de algehele visie voor het gebied.

1.3 Doel en planvorm

Hoofddoel van het nieuwe bestemmingsplan Delftwijk - Waterbuurt is het opstellen van een actueel juridisch kader, waarbinnen de bestaande situatie adequaat wordt geregeld en ruimte wordt geboden aan de herstructurering.

De bestaande ruimtelijk-functionele structuur van Delftwijk – Waterbuurt alsmede de visie op de toekomstige ontwikkeling van Delftwijk vormen daarbij belangrijke uitgangspunten.

Eenzijds geeft het bestemmingsplan aan waar en waarom ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden, zowel wat betreft gebruik van gronden en bebouwing als wat betreft bebouwingsmogelijkheden. Naast de herstructurering betreft dit ook het bieden van ruimte voor niet verstorende functieverandering of uitbreiding van bebouwing, zonder dat daarvoor het bestemmingsplan behoeft te worden aangepast.

Anderzijds krijgt het consoliderende karakter van het plan juridisch gestalte door de gedetailleerde bestemmingen die op de kaart zijn aangegeven. De bestaande ruimtelijk-functionele structuur en voortzetting van het huidige gebruik vormen daarbij belangrijke uitgangspunten. De plankaart en de planvoorschriften zijn zo opgesteld dat een maximale bescherming ontstaat voor de functies en gebouwen die in het huidige karakter dienen te worden behouden.

Het bestemmingsplan Delftwijk - Waterbuurt bestaat uit een plankaart, voorschriften en een toelichting. De voorschriften bevatten juridische regels over het gebruik van de ruimte. Deze regels geven aan of, en zo ja, hoe ruimte bebouwd mag worden en welke functies (bestemmingen) zijn toegestaan. De plankaart geeft de exacte plaats van de bestemmingen aan, en verwijst naar de voorschriften. De toelichting, tenslotte, is de onderbouwing van voorschriften en plankaart. Hierin wordt beschreven wat het doel is van het bestemmingsplan en wat de toekomstige ontwikkeling van het gebied is. Er wordt ingegaan op onderwerpen die voor die ontwikkeling van belang zijn, zoals de stedenbouwkundige structuur, beleidsnota's en milieuhygiënische aspecten.

1.4 Geldende bestemmingsplannen en andere ruimtelijke regelingen

Binnen het plangebied Delftwijk - Waterbuurt gelden de volgende bestemmingsplannen (aangevuld met de in 1973 vastgestelde en in 1974 goedgekeurde aanvullende bebouwingsvoorschriften).

nr.	Naam van het plan	Vastgesteld	Goedgekeurd
704-2	Haarlem Noord Blad 12	19-01-1929	31-07-1929
704-3	Haarlem Noord wijziging 7	28-11-1931	10-02-1932
704-4	Haarlem Noord wijziging 15	08-08-1934	05-12-1934
704-1	Omgeving Rijnstraat	21-10-1959	23-11-1960
702	Delftwijk wijziging 1	29-11-1961	05-02-1963
702-1	Hoek Jan Gijzenkade-Delftlaan	04-11-1972	10-04-1973

Daarnaast zijn diverse bouwinitiatieven met een vrijstelling op basis van art. 19 WRO procedures mogelijk gemaakt. Bij het van kracht worden van het bestemmingsplan Delftwijk - Waterbuurt zullen de in het schema genoemde bestemmingsplannen (alsmede de aanvullende bebouwingsvoorschriften) in de hierboven opgenomen tabel geheel hun rechtskracht verliezen.

1.5 Planproces

Het bestemmingsplan Delftwijk - Waterbuurt doorloopt, net als ieder bestemmingsplan, een uitgebreide procedure. Het college van Burgemeester en Wethouders heeft, na de raadcommissie hierover te hebben geïnformeerd het voorontwerp bestemmingsplan Delftwijk – Waterbuurt op 9 november 2007 vrijgegeven voor de inspraak door het plan gedurende 6 weken ter visie te leggen. Tijdens deze periode is op 28 november een informatieavond georganiseerd, waar het plan is toegelicht. Tegelijk met de inspraak is gestart met het wettelijk vooroverleg (ex art. 10 Besluit op de ruimtelijke ordening) met verschillende (semi)overheden en belangengroepen (zie bijlage 6).

De tijdens de inspraak gemaakte opmerkingen, de binnengekomen inspraakreacties en de commentaren naar aanleiding van het wettelijk vooroverleg, zijn opgenomen in de bijlage en verwerkt in het aangepaste bestemmingsplan dat vanaf dit moment ontwerp bestemmingsplan Delftwijk - Waterbuurt wordt genoemd. Na bespreking in de raadscommissie Ontwikkeling d.d. 5 februari 2009 is het ontwerp-bestemmingsplan gepubliceerd op 26 februari 2009 en 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode zijn zienswijzen ingediend bij de gemeenteraad. Tevens is tijdens deze periode op 5 maart 2009 een informatieavond georganiseerd. De zienswijzen zijn beoordeeld en waar nodig verwerkt. Hierna stelt de raad het bestemmingsplan Delftwijk - Waterbuurt officieel vast. Tegen deze vaststelling staat beroep op bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.6 Opzet van de toelichting; leeswijzer

Hoofdstuk 2 is een inventarisatie van de huidige situatie in het plangebied. Delftwijk – Waterbuurt wordt beschreven aan de hand van onder andere de stedenbouwkundige verschijningsvorm, de wegenstructuur, kenmerken van de bevolking, aanwezige voorzieningen en de spreiding daarvan.

In hoofdstuk 3 wordt aandacht besteed aan de resultaten van onderzoek naar diverse omgevingsfactoren. Inzicht hierin is niet alleen voor de huidige situatie relevant maar ook voor het geven van randvoorwaarden voor eventuele herontwikkeling van gebieden of locaties.

Na het in beeld brengen van de huidige situatie en uiteenlopende milieuaspecten wordt in hoofdstuk 4 het voor Delftwijk - Waterbuurt relevante beleidskader uiteengezet. Een belangrijk gemeentelijke beleidskader is het Structuurplan Haarlem 2020. Beleidsnota's die van belang zijn voor de huidige en toekomstige structuurbepalende elementen in Delftwijk - Waterbuurt, namelijk het water en de verkeersstructuur, zijn het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan en het Integraal Waterplan.

Op basis van de inventarisatie van de huidige situatie, van omgevingsfactoren en van vastgesteld beleid, wordt de visie op het plangebied Delftwijk - Waterbuurt beschreven in hoofdstuk 5. Aangegeven wordt welke onderdelen van het bestemmingsplan ontwikkelingsgericht zijn en welke delen consoliderend. In hoofdstuk 6 blijkt hoe de beschreven visie uiteindelijk zijn weerslag vindt in het bestemmingsplan. Uiteengezet wordt welke bestemmingen zijn opgenomen en hoe een en ander verwerkt is op de plankaart en in de voorschriften.

Hoofdstuk 7 is tenslotte gereserveerd voor de resultaten van participatie, inspraak en wettelijk vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Dit hoofdstuk wordt geschreven na afronding van inspraak en vooroverleg, en is daarom pas in het ontwerp-bestemmingsplan aanwezig. Daarnaast wordt inzicht gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan (voor zover sprake is van ontwikkelingen) alsmede in de handhaafbaarheid van het plan.

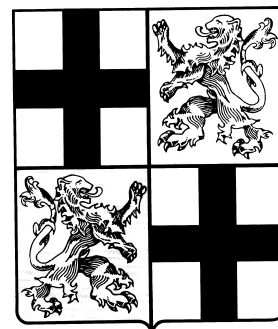
In de bijlagen zijn opgenomen:

1. Documentenlijst
2. Statistiek bevolking
- 3A. Milieuonderzoek
- 3B. Luchtkwaliteit Delftwijk
4. Wateradvies
5. Rijks- en provinciaal ruimtelijk beleid
6. Deelnemers wettelijk vooroverleg
7. Inspraakplan
8. Inspraakreacties
9. Verwerking inspraakreacties
10. Artikel 10 reacties
11. Verwerking artikel 10 reacties
12. Zienswijzen

2 BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED

2.1 Korte historische schets

Tot 1927 behoorde het plangebied tot de gemeente Schoten. De voormalige gemeente Schoten heeft een boeiende voorgeschiedenis in de zeven heerlijkheden waaruit zij is ontstaan. Die voorgeschiedenis gaat tot 12 eeuwen terug. De zeven heerlijkheden (Zuid Akendam, Hoogerwoerd, Schoterbos, Zaanen, Schoten, Schotervlieland en Noord Akendam) beslaan het gebied tussen Velserbroek en de oude Haarlemse bolwerken. Een Heerlijkheid is een grondgebied dat door de graven van Holland beleend werd (bruikleen) aan lagere adel(heer). Zo ontstond de naam Heerlijkheid. De exacte grenzen van de heerlijkheden zijn niet precies te bepalen aangezien voor de beschrijving van de grenzen vaak landschappelijke herkenningspunten gebruikt werden als molens en huizen, die echter door de vele nieuwbouw reeds lang zijn verdwenen.



Afb. 3 Wapen Van Schoten

De naam Schoten is te herleiden naar de zandige duinweiden die met hout waren 'afgeschoten', ofwel met houten omheiningen afgeschoten kampen land. Overal in het Schoter landschap vond men deze omheiningen. Zo'n afgeschoten stuk land heette schot of schoot.¹ De dorpsnaam is al zeer oud. Het komt voor in een lijst van goederen der Utrechtse kerk uit 866.

Omstreeks 1798 werden, met de komst van de Bataafse republiek, de heerlijke rechten afgeschaft en werd Schoten 'Gemeente Schoten en Gehuchten'. Rond 1812, tijdens de Franse tijd, werd Schoten bij gemeente Spaarndam gevoegd. Bij de terugkeer van het Koninkrijk werd Schoten weer een zelfstandige gemeente (1817).

De Jan Gijzenvaart werd in 1540 als zanderijvaart door Johan Gijssen gegraven. Naast de functie van vaarweg en afwateringskanaal verdeelde het Schoten in twee verschillende delen. Het bestemmingsplangebied gelegen aan de noordzijde van de Jan Gijzenvaart betreft Oud-Schoten.

Tot 1925 heeft men in Oud-Schoten weinig gemerkt van de bouwstroom en de daarmee gepaard gaande veranderingen in het zuiden aan de noordzijde van Haarlem. Oud-Schoten was een landelijk boerendorp met een overwegend katholieke dorpsgemeenschap. Door de lintbebouwingachtige structuur had het geen echte kern. De

¹ Schoot betekent (beboste) hoek hoger land uitspringend in moerassig terrein. (Bron: "Bijdrage tot de historische geografie van Kennemerland in de middeleeuwen op fysisch-geografische grondslag"; Dr. J.K. de Cock; 1965; met verwijzing naar "Enkele topografische termen in Nederlandse plaatsnamen" door M. Gijsseling; 1954)

bebouwing lag aan weerszijde van de Rijksstraatweg. Een aantal boerderijen lagen een eind het land in. Van 1896 tot 1924 reed over de Rijksstraatweg een stoomtram van Haarlem naar Beverwijk en verder.

Ongeveer zes jaar na de Eerste Wereldoorlog raakt ook Oud-Schoten betrokken in vernieuwingen. De brug over de Jan Gijzenvaart en de Rijksstraatweg werd verbreed, veel oude pandjes werden gesloopt en een flink aantal woningen werd tegelijk gebouwd. Voor het bestemmingsplangebied betrof dit de Waterbuurt. Door de toenemende industrialisatie van Haarlem, het grondgebrek aldaar en de gunstige grondprijzen in Schoten groeide het dorp tussen 1900 en 1940 uit tot een noordelijk stadsdeel van Haarlem. Tot 1927 gebeurde dit als zelfstandige gemeente, daarna als onderdeel van Haarlem. Vanaf midden jaren vijftig is de bebouwing van Delftwijk gerealiseerd.

2.2 Beschrijving huidige ruimtelijk-functionele structuur

Het bestemmingsplangebied bestaat uit twee stedenbouwkundige eenheden: Delftwijk en Waterbuurt. De buurten tonen een eigen stedenbouwkundige opzet, gevormd door de toenmalige stedenbouwkundige ideeën en maatschappelijke ontwikkelingen.

Delftwijk

Vanaf midden jaren vijftig is Delftwijk gebouwd. De wijk werd ontworpen door A. van der Steld² en J.A. Kuiper. Het was de periode van de wederopbouw met de woningnood als volksvijand nummer één. Bij de wederopbouw stond de volkshuisvesting op een centrale plaats. De volkshuisvesting werd geïntegreerd in de planningsmechanismen van centrale en lokale overheden, die met voorschriften, vergunningen en subsidies sterke middelen kregen om aan die planning uitvoering te geven.

De ruimtelijke planning in de periode van de wederopbouw richtte zich op vier hoofdzaken: woningbouw en de direct daarmee samenhangende recreatieve voorzieningen, productie (werk) en een uitstekende infrastructuur voor het verkeer. Daarnaast was het bouwproces gerationaliseerd en geïndustrialiseerd. De overheid en de bouwindustrie vonden elkaar, de één met wettelijke en financiële macht, de ander met inventiviteit en management, de ideale partners voor een snel uit te voeren, georganiseerd wederopbouw- en huisvestingsprogramma.

Ook voor Delftwijk betekende dit een grote mate van scheiding van functies. Het accent ligt vooral op het wonen. Op een klein aantal plekken komen concentraties van bedrijvigheid voor. Hiervan is de grootste het winkelcentrum aan het Marsmanplein. De opzet van de wijk doet hierdoor denken aan de principes van de CIAM³ waarbij verondersteld wordt dat stedenbouw nimmer door esthetische overwegingen kan worden

² toenmalig hoofd Stadsontwikkeling gemeente Haarlem

³ CIAM: *Congres Internationaux d'Architecture Moderne* (1928-1959).

bepaald, maar uitsluitend door functionele conclusies. Het ordenen van de functies staat bij de stedenbouw op de eerste plaats: het wonen, het werken, de ontspanning (sport en amusement).

Bij het ontwerp van de wijk is gekozen voor strokenbouw in drie en vier lagen met gemeenschappelijke tuinen. Er is een beperkt aantal eengezinswoningen. De wijk wordt gemarkeerd door drie flats van 35 meter hoog.

Veel bouwblokken volgen de richting van de Westelijke Randweg en staan haaks op de buurtstraten. De architectuur van de portiek-etageflats is redelijk gedifferentieerd. Er is slechts op bescheiden schaal sprake van herhaling van hetzelfde bouwblok binnen de wijk. De woningen zijn veelal klein en voldoen niet meer aan de eisen van de huidige tijd. De architectuur van de bouwblokken ten noorden van de Martinus Nijhofflaan is beduidend schraler dan in het deel ten zuiden van Jan Prinslaan. Dit zuidelijk deel heeft een aangename verknoping van middelhoogbouw en gemeenschappelijk groen.

Het groen was in het ontwerp een belangrijk element. Naast het groen tussen de woonblokken zijn er een aantal belangrijke openbaar groengebieden verspreid over de wijk te vinden. De kwaliteit van het openbaar groen laat te wensen over waardoor de meerwaarde ervan voor de woonwijk beperkt is.

Een ander beeldbepalend element in de wijk is het stratenpatroon. Binnen de wijk kent de wegenstructuur nauwelijks hiërarchie. Ontsluitingstraten en woonstraten hebben vaak het zelfde profiel. Door toename van het autobezit wordt het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte in toenemende mate bepaald door geparkeerde auto's.

Het middengebied gelegen tussen de Martinus Nijhofflaan en Jan Prinslaan vormt een barrière voor de wijk. Het oogt weliswaar groen maar is voor het merendeel bebouwd en is ten aanzien van de wijk solitair. Ook het winkelcentrum aan de oostzijde van het middengebied is een op zichzelf staand element. De bebouwing behoeft upgrading. Het gezicht van het winkelcentrum is naar de Rijksstraatweg gekeerd en heeft zodoende geen directe verbinding met de wijk.

Water- of Rivierenbuurt

In tegenstelling tot Delftwijk kent de Water- of Rivierenbuurt een meer traditionele stedenbouwkundige opzet. Midden jaren twintig van de 20^e eeuw is onder toenmalig gemeente Schoten gestart met de bouw van een deel van de wijk. Het bevat voornamelijk laagbouw en gesloten bouwblokken.

De bebouwing is veelal twee lagen met al dan niet een kap. In een aantal straten bevatten de panden een opbouw. Kenmerkend voor de buurt zijn de zogenaamde Heilige Huisjes aan de Jan Gijzenkade en Lekstraat. Gebouwd rond 1930 en een goed voorbeeld van een toen moderne bouw voor arbeiders. De naast gelegen parochie verkocht voor de bouw van de huisjes een stuk grond aan de woningbouwvereniging St. Jozef. Elk huisje heeft

een eigen heilige, vervaardigt door kunstenaar Mari Andriessen. Deze bebouwing is sinds kort aangewezen als gemeentelijk monument.

Een ander opvallend gebouw in de buurt is de kerk langs de Rijksstraatweg. Anders, dan de kerk die voorheen ten noorden van de pastoriewoning gesitueerd was, is de voorkant van deze kerk gericht naar de Rijksstraatweg. De vorige kerk was parallel gepositioneerd aan de Jan Gijzenkade.

De Rijksstraatweg en Jan Gijzenkade zijn voor het stratenpatroon in de buurt leidend. De Buurtstraten lopen parallel aan of staan er haaks op. Ondanks de smalle straten oogt de buurt door de aanwezigheid van kleine plantsoenen en voortuinen groen.

2.3 Cultuurhistorie en archeologie

Na de laatste IJstijd, zo'n 10.000 jaar geleden, maakte het overgrote deel van Noord- en Zuid-Holland deel uit van de Noordzee. Een kleine 4400 jaar later ontstonden, ter hoogte van de huidige duinen, lange smalle zandbanken, ook wel strandwallen genaamd. Op deze strandwallen vond duinvorming plaats waarna zich hierop zware bossen ontwikkelden. Oostelijk van deze strandwallen, waar de Noordzee geen vat meer kreeg op het uitgestrekte water, vormden zich onafzienbare moerassen.

Het huidige Haarlem ligt zowel op de oudste, 56 eeuwen geleden ontstaan, als op één na oudste strandwal van Nederland. Op deze strandwallen werden hutjes gebouwd ondermeer op de plek waar, vele eeuwen later, in de Karolingische tijd, de nederzetting Harulahem ontstond. Harulahem, later verbasterd tot Haarlem, doet zijn naam eer aan: huis(en) op een open plek in een op zandgrond gelegen bos. Zand, wind en water hebben dus de basis gevormd van Haarlem.

De in de 11^e maar vooral in de 12^e eeuw snel groeiende pre-stedelijke nederzetting Haarlem, gelegen aan de belangrijkste noord-zuid verbindingen, de waterweg het Spaarne en de midden op de strandwal gelegen landweg, kreeg in 1245 stadsrechten en ontwikkelde zich tot een voor die tijd belangrijke stad.

De resten van nederzettingen en andere sporen van vroegere bewoning zijn in de loop der eeuwen door stuifafzettingen en kunstmatige ophogingen verborgen geraakt in de Haarlemse bodem en komen van tijd tot tijd bij graafwerkzaamheden weer aan het daglicht.

De Haarlemse bodem is dus letterlijk een opeenstapeling van 56 eeuwen bewoningsgeschiedenis in de vorm van in lagen opgestapelde archeologische landschappen.

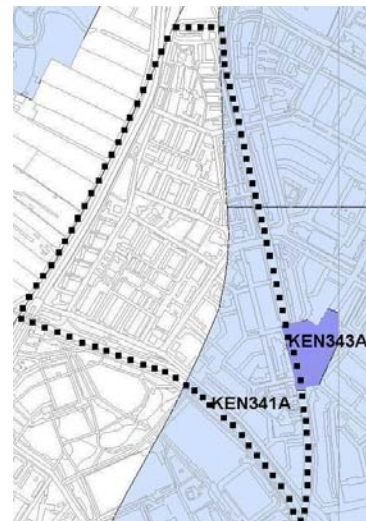


Fig 1 Archeologische waardenkaart
Bron: CHW Noord-Holland 2005

Uit de door de provincie Noord-Holland opgestelde Cultuur Historische Waardenkaart (fig.1) blijkt dat een deel van het bestemmingsplangebied beschouwd wordt als een archeologisch waardevol gebied.

De archeologische waarde bestaat uit te verwachten aanwezigheid, onder het maaiveld, van oudheidkundige resten, archeologische sporen, alsook bodemvondsten. Samen bevatten zij een veelheid aan oudheidkundige informatie over ouderdom en ruimtelijke ontwikkeling van dit deel van de gemeente Haarlem.

De begrenzing van de archeologisch waardevolle gebieden (met CHW-code KEN341A en KEN343A) zijn vastgesteld door de stadsarcheoloog van de gemeente Haarlem en overgenomen door de provincie Noord-Holland. Verwacht wordt dat zich hier sporen van bewoning zullen bevinden uit het Laat-Neolithicum tot en met de Romeinse tijd.

	KEN343A	KEN341A
<i>Cultuurhistorische typering</i>	Historische stads- of dorpskern	Sporen van bewoning
<i>Cultuurhistorische Hoofdtypeping</i>	-	-
<i>Cultuurhistorische eenheid</i>	-	-
<i>Periode van Ontstaan</i>	Late Middeleeuwen - Nieuwe Tijd	Laat Neolithicum - Romeinse Tijd
<i>Huidig voorkomen</i>	Bebouwing	Deels bebouwd
<i>Waardering</i>	Hoge waarde	Van waarde
<i>Motivering</i>	De begrenzing is vastgesteld door de gemeentelijk archeoloog van Haarlem. Op dit terrein bevinden zich sporen van bewoning uit de Middeleeuwen, maar mogelijk ook uit de prehistorie. De archeologische waarde van historische kernen bestaat uit de reeds aangetroffen of te verwachten aanwezigheid, boven of onder de grond, van bouwhistorische resten en archeologische sporen en voorwerpen. Samen bevatten zij een veelheid aan historische informatie over ouderdom en ruimtelijke ontwikkeling van de kern.	De begrenzing is vastgesteld door de gemeentelijk archeoloog van Haarlem op grond van vondsten en geologische ondergrond (strandwal). Verwacht wordt dat zich hier sporen van bewoning zullen bevinden daterend vanaf het Laat-Neolithicum tot en met de Romeinse tijd.

Bodemroerende activiteiten in dit gebied zijn slechts toegestaan nadat de voor dit soort gebieden wettelijk verplichte archeologische maatregelen genomen zijn. Archeologisch vooronderzoek in deze gebieden is verplicht. Het bevoegd gezag (de stadsarcheoloog) bepaalt vervolgens of een nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Pas daarna kunnen bodemingrepen uitgevoerd worden.

Op basis van nieuwe wetgeving op het gebied van archeologie (1 september 2007) wordt archeologisch onderzoek hier verplicht gesteld. Deze nieuwe wetgeving vloeit voort uit het Europese Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed, ofwel het verdrag van Valetta. Nederland ondertekende dit verdrag van de Raad voor Europa in 1992. Uitgangspunten van het verdrag van Valetta zijn dat archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaard blijven, archeologie tijdig bij de besluitvorming rond ruimtelijke ordeningsaspecten wordt meegewogen, dat archeologisch onderzoek, in archeologisch van belang zijnde gebieden, verplicht is voordat bodemroerende activiteiten uitgevoerd worden en dat degenen die de bodem verstoren het archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen betalen. Overheden dienen zich nu reeds aan deze nieuwe wetgeving te houden.

Historisch geografische lijnen.

Uit de Cultuur Historische Waardenkaart blijkt dat in het plangebied historisch geografische lijnen voorkomen die van waarde zijn. Dit betreft de Jan Gijzenkade en de Rijkssstraatweg.

	KEN289G	KEN076G
<i>Cultuurhistorische typering</i>	Zandvaart	Doorgaande weg
<i>Cultuurhistorische Hoofdtypeping</i>	Delfstoffenwinning	Verkeer
<i>Cultuurhistorische eenheid</i>	-	-
<i>Periode van Ontstaan</i>	Late Middeleeuwen	Vroege Middeleeuwen
<i>Huidig voorkomen</i>	Sloot	Weg
<i>Waardering</i>	Van waarde	Van waarde
<i>Motivering</i>	Kenmerkend voor de veen- en kleigebieden in Kennemerland is het grote aantal waterlopen dat is gegraven ter ontwatering. De Jan Gijzenvaart is goed herkenbaar. Gegraven waterlopen zijn zowel provinciaal als nationaal niet zeldzaam.	Kenmerkend voor Kennemerland zijn de noord-zuid lopende doorgaande wegen die over de oude strandwallen lopen. Ze bezitten vaak de naam Herenweg; later vaak straatweg genoemd. Hoewel niet meer in hun oorspronkelijke staat zijn ze over het algemeen nog goed herkenbaar. Doorgaande wegen zijn zowel provinciaal als nationaal niet zeldzaam.

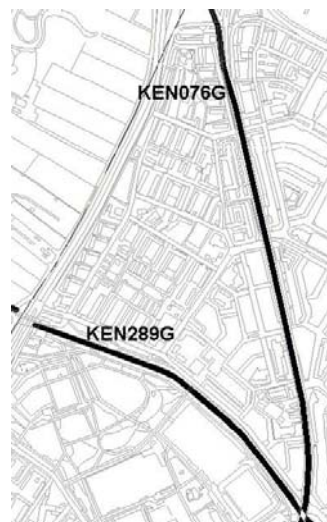


Fig. 2 Historisch geografie lijnen
Bron: CHW Noord-Holland 2005

Monumenten

In dit bestemmingsplangebied bevinden zich circa 60 gemeentelijke monumenten. Gedoeld wordt op de Heiligenhuisjes langs de Eemstraat 58-72 & 19-35, de Jan Gijzenkade 253-297, Lekstraat 4-34, en de Lingetstraat 46. Door de architectonische eenheid met Amsterdamse schoolachtige uitstraling vormen ze een herkenbaar punt in de wijk. Elk huis heeft een eigen heilige. Ze zijn rond 1938 gebouwd. Op de bestemmingsplankaart zijn deze gemeentelijke monumenten voorzien van de aanduiding “monument”. Deze aanduiding heeft voornamelijk een informatieve waarde.

De bescherming zelf is geregeld in de Monumentenwet 1988 en de gemeentelijke monumentenverordening. Het bestemmingsplan heeft geen directe invloed op de bescherming, onderhoud en herstel van het monument. Wel zal bij het bestemmen van de betreffende panden en directe omgeving, in het bestemmingsplan waar nodig rekening worden gehouden met de cultuurhistorische waarde. Bestaande maten (omvang en (goot)hoogte bebouwing) worden zoveel mogelijk vastgelegd.

Daarnaast zijn een aantal opmerkelijke bouwwerken zonder (potentiële) monumentenstatus noemenswaardig. Van de spaarzame bebouwing van het voormalig Oud-Schoten is weinig overgebleven. Enkel de Pastorie van de Kerk en de huisjes op Rijksstraatweg 417 en 419. De overige bebouwing heeft vanwege de aanleg c.q. verbreding van de Rijksstraatweg moeten wijken.

2.4 Wonen en bevolking

Zoals veel andere naoorlogse woonwijken heeft Delftwijk te maken met een eenzijdige woningvoorraad en dito bevolkingssamenstelling, veel economisch inactieven en een hoge mutatiegraad. De wijk maakt geen levendige indruk en door de planopzet is er vanuit de woningen weinig toezicht op straat. De gemeente wil deze tendens doorbreken door de woningvoorraad, de openbare ruimte en voorzieningen levensloopbestendig te maken. Delftwijk moet uitgroeien tot een generatie vriendelijke wijk. Onder de noemer ‘een levenlang Delftwijk’ is Delftwijk in 2004 opgenomen in het Investerings Programma Stedelijke Vernieuwing.

In 2004 hebben de gemeente en de corporaties elkaar gevonden in de integrale toekomstvisie “Delftwijk 2020” en is een samenwerkingsovereenkomst afgesproken. De toekomstvisie is ontstaan uit de behoefte een richtinggevend document te maken als basis voor vernieuwing van de wijk. Een en ander heeft geleid tot een visie op het plangebied (zie hoofdstuk 5).

De gemeente wil wijkgericht werken en heeft hier in 2006 hoge prioriteit aan toegekend (B&W-nota, *Het wijkgericht werken aangescherpt*, december 2006).

Delftwijk - Waterbuurt is één van de vijf wijken die als pilot gaat functioneren voor de nieuwe wijkaanpak. Met een verschuiving van beleid naar uitvoering wil de gemeente zich nadrukkelijk richten op het concreet aanpakken van problemen, in overleg en in samenwerking met bewoners en partners in de stad. De afspraken hierover worden in wijkcontracten vastgelegd.

De nieuwe wijkaanpak richt zich op een verbeterde leefbaarheid zowel fysiek als sociaal. Op de lange termijn moet dit leiden tot het handhaven van een zo optimaal mogelijk woon- en leefklimaat.

Woningvoorraad

Per 1 januari 2007 bevatten Delftwijk en Waterbuurt samen 2438 woningen. Het merendeel hiervan (67,9%) bestaat uit huurwoningen (zie bijlage 2a, tabel A). Hiervan valt 86,5% in de categorie sociale huurwoning (zie bijlage 2a, tabel B).

Dit hoge percentage sociale huurwoningen geeft aan dat veel woningen eigendom zijn van corporaties. De in het bestemmingsplangebied aanwezige koopwoningen (32,5%) zijn voor het merendeel gesitueerd in de Waterbuurt.

Over het algemeen kent het plangebied veel flats. Van de totale woningvoorraad van het plangebied is 70% een flatwoning. Met name in de Delftwijk zijn veel flatcomplexen gebouwd waardoor de woningvoorraad als eenzijdig kan worden bestempeld. De Waterbuurt is gedifferentieerder. Relatief gezien zijn hier veel eengezinswoningen.

Bevolkingsamenstelling

Het bestemmingsplangebied Delftwijk - Waterbuurt telde op 1 januari 2007 4.428 inwoners (zie bijlage 2a, tabel C). Ten aanzien van 2006 betekent dit een lichte afname van 3,4%. Ook in de periode 1990-2005 nam de bevolkingsomvang af met 1,7%, maar laat in 2006 een duidelijke stijging van 4% ten opzichte van 2005. De toe- en afname van de bevolking in de afgelopen jaren in het bestemmingsplangebied heeft voornamelijk betrekking op het herstructureringsgebied. De Water- of Rivierenbuurt was qua omvang stabiel en bevatte zelfs een lichte toename (zie bijlage 2b, tabel A).

Van invloed op het inwonertal is niet alleen het aantal beschikbare woningen, maar ook de gemiddelde woningbezetting. De gemiddelde woningbezetting in de gemeente Haarlem komt neer op 2,12 personen per woning (zie bijlage 2a, tabel D). In plangebied Delftwijk - Waterbuurt bedraagt de gemiddelde woningbezetting 1,81 personen per woning. De gemiddelde woningbezetting voor het herstructureringsgebied Delftwijk ligt rond de 1,66.

Het is een landelijke trend dat de gemiddelde woningbezetting verder daalt, als gevolg van steeds kleiner wordende gezinnen, uitgesteld moederschap en een toenemend aantal jongeren dat na het verlaten van het ouderlijk huis eerst alleen gaat wonen en dat vanwege redenen als studie en werk ook langer blijft doen dan vroeger het geval was. Wat in Delftwijk - Waterbuurt een rol speelt bij de woningbezetting is het aandeel 65+ers. Dit is relatief hoog in vergelijking met Haarlem als geheel (20% in Delftwijk - Waterbuurt ten opzichte van 15% voor heel Haarlem).

Uit tabel B van bijlage 2b blijkt dat het herstructureringsgebied Delftwijk overeenkomt met de Water- of Rivierenbuurt voor de leeftijdsgroep 45-64 (25% versus 24%). Het herstructureringsgebied Delftwijk bevat een grotere groep 65+ dan de Water- of

Rivierenbuurt (24% versus 13%) en minder personen in de leeftijdsgroepen 0-19 en 20-44 (respectievelijk 16% versus 25% en 35% versus 38%). Ook bevat het herstructureringsgebied Delftwijk ten opzichte van de Water- of Rivierenbuurt relatief meer alleenstaanden (43% versus 23%; zie bijlage 2b, tabel C).

Daarnaast bevonden zich per 1 januari 2007 in het bestemmingsplangebied 23 % allochtonen en 5% buitenlanders. Hiervan bevonden 29 % van de allochtonen in het herstructureringsgebied Delftwijk en 12% in de Water- of Rivierenbuurt. Van de buitenlanders was dit 6% in het herstructureringsgebied Delftwijk en 2% in de Water- of Rivierenbuurt. De Water- of Rivierenbuurt bevat met 86% meer autochtonen per 1 januari 2007 dan het herstructureringsgebied Delftwijk (64%)(zie bijlage 2b, tabel D).

Toegespitst op het herstructureringsgebied Delftwijk, kan gesteld worden dat het ten opzicht van geheel Haarlem relatief meer pensioengerechtigden bevat (23,7% versus 15,2%; zie bijlage 2c tabel A). Daarnaast omvat het gebied een groter aandeel alleenstaanden dan geheel Haarlem (zie bijlage 2c, tabel E). Opvallend daarbij is de grote groep alleenstaanden van 65+ (12,9% in het herstructureringsgebied Delftwijk versus 7,5% in Haarlem).

2.5 Bedrijven en voorzieningen

In deze paragraaf worden eerst de aanwezige bedrijven omschreven, gevolgd door een beschrijving van de aanwezige voorzieningen.

Bedrijven

Binnen het plangebied zijn 14 bedrijven gevestigd die een dienstverlening- of kantoorfunctie hebben (zie tabel 4). Tot kantoorbedrijven en dienstverlenende- of ideële bedrijven worden bijvoorbeeld adviesbureaus, reclamebureaus, boekhoudbureaus, financiële holdings, verzekeringskantoren, makelaardijen, advocatenkantoren, wassalons, kapperszaken en groepspraktijken gerekend.

Ook komen in het bestemmingsplangebied een garage en autohandel voor, bestemd als gemengde doeleinden.

Tabel 4 Bedrijven in bestemmingsplangebied Delftwijk - Waterbuurt

	Adres	Omschrijving	Bijzonderheid
1.	Rijksstraatweg 373	Kapper	Boven begane grond wonen
2.	Rijksstraatweg 459	Kapper	Boven begane grond wonen
3.	Rijksstraatweg 505-a	Schoenmakerij	winkelcentrum Marsmanplein
4.	Rijksstraatweg 535	Reisbureau	winkelcentrum Marsmanplein
5.	Jan Gijzenkade 179	Reisbureau	Boven begane grond wonen
6.	Marsmanplein 5-7	Wasserette	winkelcentrum Marsmanplein
7.	Marsmanplein 13	Kapper	winkelcentrum Marsmanplein
8.	Marsmanplein 15	Videoverhuur	winkelcentrum Marsmanplein

9.	Marsmanplein 27	Kapper	winkelcentrum Marsmanplein
10.	Generaal Spoorlaan 12	Stomerij	Boven begane grond wonen
11.	Generaal Spoorlaan 20	Post	Boven begane grond wonen
12.	Generaal Spoorlaan 36	Kapsalon	Boven begane grond wonen
13.	Jan Prinslaan 5	Internet inloopcentrum	
14.	Dr. de Liefdestraat 10	Garage met benzinepomp	
15.	Dr. de Liefdestraat 44	Autohandel	

Voorzieningen

Voorzieningen betreffen detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen en nutsvoorzieningen.

Detailhandel

In het plangebied zijn 21 detailhandelsbedrijven gevestigd. Deze bevinden zich aan de Rijksstraatweg, Marsmanplein, Generaal Spoorlaan en Maasstraat (zie tabel 5).

Tabel 5 Detailhandelsvestigingen in het bestemmingsplangebied Delftwijk - Waterbuurt

	Adres	Omschrijving	Bijzonderheid
1.	Rijksstraatweg 371	Telefoonwinkel	Boven begane grond wonen
2.	Rijksstraatweg 439	Winkel	Winkelcentrum Marsmanplein
3.	Rijksstraatweg 505-b	Bloemist	Winkelcentrum Marsmanplein
4.	Rijksstraatweg 507	Kledingwinkel	Winkelcentrum Marsmanplein
5.	Rijksstraatweg 507-3	Winkel	Winkelcentrum Marsmanplein
6.	Rijksstraatweg 517	Supermarkt	Winkelcentrum Marsmanplein
7.	Rijksstraatweg 533	Cadeauwinkel	Winkelcentrum Marsmanplein
8.	Rijksstraatweg 537	Slagerij	Winkelcentrum Marsmanplein
9.	Rijksstraatweg 539-541	Dierenwinkel	Winkelcentrum Marsmanplein
10.	Rijksstraatweg 695-697	Rijwielhandel	
11.	Marsmanplein 3	Winkel	Winkelcentrum Marsmanplein
12.	Marsmanplein 9-11	Lectuurwinkel	Winkelcentrum Marsmanplein
13.	Marsmanplein 23	Winkel	Winkelcentrum Marsmanplein
14.	Marsmanplein 35	Winkel	Winkelcentrum Marsmanplein
15.	Marsmanplein 39-43	Winkel	Winkelcentrum Marsmanplein
16.	Generaal Spoorlaan 8	Modelbouw	Boven begane grond wonen
17.	Generaal Spoorlaan 24	Kledingbeurs	Boven begane grond wonen
18.	Generaal Spoorlaan 28	Sigarenzaak	Boven begane grond wonen
19.	Maasstraat 12	Groentewinkel	Boven begane grond wonen

Horeca

In de buurt zijn 3 horecavoorzieningen aanwezig (zie tabel 6). Een aantal ontwikkelingen zorgen ervoor dat de horeca (**hotel – restaurant – café**) een nadere specificatie behoeft. Ten eerste bevat de bestemming horeca een ruime definitie. Horeca met langere openingstijden kan leiden tot overlast. Om dit te ondervangen wordt in dit bestemmingsplan de horeca aangeduid met horeca 1, horeca 2 of horeca 3 (H1, H2 of

H3). Horeca 1 betreft cafébedrijven, dancings en discotheken. Binnen deze categorie zijn dancings en discotheken alleen toegestaan indien dit is aangeduid op de plankaart. Horeca 2 omvat restaurants, eethuisjes, fastfoodzaken, en cafetaria's. Horeca 3 is gereserveerd voor complementaire daghoreca. Deze "daghoreca" is gericht op het (hoofdzakelijk) overdag verstrekken van dranken en etenswaren aan bezoekers van andere centrumfuncties. Hierbij valt ondermeer te denken aan lunchrooms, ijssalons en koffie- en/ of theehuizen. In de voorschriften is de indeling van horeca nader omschreven.

Tabel 6 Horecavestigingen in bestemmingsplangebied Delftwijk - Waterbuurt

	Adres	Omschrijving	Bijzonderheid
1.	Rijksstraatweg 433	Café	
2.	Marsmanplein 47	snackbar	Winkelcentrum Marsmanplein
3.	Jan Prinslaan 1	snackbar	

Maatschappelijke voorzieningen

In het plangebied Delftwijk - Waterbuurt zijn 20 maatschappelijke voorzieningen aanwezig. Ze zijn veelal buurtoverstijgend, maar hebben voldoende draagvlak binnen de buurt. In tabel 7 zijn de maatschappelijke voorzieningen weergegeven. Maatschappelijke doeleinden betreffen functies die hun doelstelling(en) verbonden hebben aan de samenleving. Ofwel sociaal-medische, sociaal-culturele, educatieve, welzijn, levensbeschouwelijke doeleinden, voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening en kinderdagverblijven.

Tabel 7 Maatschappelijke voorzieningen in bestemmingsplangebied Delftwijk - Waterbuurt

	Adres	Omschrijving	Bijzonderheid
1.	Rijksstraatweg 367	Apotheek	
2.	Rijksstraatweg 367	Fysiotherapie	
3.	Rijksstraatweg 367a	Huisartsenpraktijk	
4.	Rijksstraatweg 355	Kerk en begraafplaats	
5.	Rijksstraatweg 541a	Woonvoorziening ouderwordende mensen met een matig tot lichte verstandelijke beperking	
6.	Rijnstraat 143	Fysiotherapie	
7.	Jan Gijzenkade 181	Apotheek	Boven begane grond wonen
8.	Jan Gijzenkade 303	Dagvoorziening mensen met een verstandelijke en/of lichamelijke beperking.	
9.	Jan Gijzenkade 305	Openbare basisschool	
10.	Genraal Spoorlaan 42	Kinderdagverblijf / school peuterspeelzaal	
11.	Dinkelstraat 4	Speciaal Basisonderwijs	
12.	Eemstraat 15	Kleuter- en basisonderwijs	
13.	Eemstraat 54	Kleuter- en basisonderwijs	

14	Flevoiplein 6	Jeugdgezondheidsdienst	
15	Flevoiplein 5	Speeltuin	
16	Flevoiplein 7	Brede School	
17	Flevoiplein 7	Wijkcentrum	
18	Martinus Nijhofflaan 11	Openbaar (voortgezet) speciaal onderwijs	Wijkt voor ontwikkeling middengebied (zie hoofdstuk 5)
19	Marsmanplein 20	Orthopedagogisch Kinderdagcentrum	
20	A. Van Schendelplantsoen 2	Speeltuin Jongereninloop	

2.6 Verkeer

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied wordt ontsloten voor het gemotoriseerd verkeer vanaf de Westelijke Randweg via het Delftplein-Rijksstraatweg aan de noordzijde, en via de Jan Gijzenkade aan de zuidzijde.

In het Haarlems Verkeer en Vervoers Plan (HVVP, 2003) is de Westelijke Randweg aangeduid als een gebiedsontsluitingsweg 70 km/h en deels nog als stroomweg 100 km/h. De provincie is als wegbeheerder voornemens de Westelijke Randweg volledig in te richten als gebieds-ontsluitingsweg. Op een dergelijk type wegen is geen langzaamverkeer toegestaan en mag niet worden geparkeerd.

De Rijksstraatweg en de Jan Gijzenkade zijn gebiedsontsluitingswegen type B 50 km/h. De Rijksstraatweg is voorzien van fietspaden, terwijl op de Jan Gijzenkade fietsvoorzieningen vooralsnog ontbreken.

Het plangebied wordt in het HVVP geheel aangeduid als verblijfsgebied. Voor de P.C. Boutensstraat geldt dat de weg naast te zijn aangewezen als busroute, tevens is aangewezen als fietsroute. De bus draagt bij aan een goede ontsluiting van het gebied, zowel aan de P.C. Boutensstraat als aan de Rijksstraatweg bevinden zich diverse haltes.

Voor het functioneren van de diverse winkelclusters in het plangebied is het van belang dat de Rijksstraatweg voor autoverkeer voldoende bereikbaar blijft. Ook als busroute zal deze weg van belang blijven, ongeacht het wel of niet doortrekken van het Zuidtangentracé. Naast de bushaltes op deze weg zijn er nog haltes op de Vergierdeweg ten Noorden van de Eksterlaan en aan de Vondelweg ten zuiden van de Eksterlaan. De Dr. De Liefdestraat is verder nog van belang als bevoorradingsroute voor het winkelcentrum Marsmanplein.

Parkeren

In Haarlem geldt met uitzondering van de binnenstad een parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per woning. In aansluiting op deze norm is in het beeldkwaliteitsplan Delftwijk per deelgebied het aantal benodigde parkeerplaatsen opgenomen. In het plangebied is sprake van vrij parkeren op straatniveau voor bezoekers, terwijl bewoners in beginsel hun voertuig in bewonersgarages kunnen stallen. Bij nieuwbouw worden, met uitzondering van de segmenten goedkope koop- en huurwoningen, zowel kopers als huurders verplicht tot het afnemen van een eigen (gebouwde) parkeerplaats. Parkeeroverlast wordt dan niet afgewenteld op de openbare ruimte.

Winkelcentrum Marsmanplein

Ten behoeve van het nieuwe winkelcentrum aan het Marsmanplein is voorzien in een grote parkeergarage.

Langzaam verkeer

De fiets neemt in het Haarlemse verkeersbeleid een belangrijke plaats in. In Delftwijk vormen de Rijksstraatweg, de P.C. Boutensstraat, de Generaal Spoorlaan en de Jan Gijzenkade de hoofdfietsroutes. In samenhang met de ontwikkelingen rond het Delftplein wordt de route over de P.C. Boutensstraat doorgetrokken via Delftwijk-Noord naar het Delftplein.

Voetgangersroutes door Delftwijk hebben zowel een utilitair als een recreatief karakter. In het eerste geval gaat het om de routes naar bushaltes en naar het winkelcentrum, in het tweede geval om recreatieve voetpaden in en rond de parken.

2.7 Groen, natuur en recreatie

Groen

De Delftwijk is stedenbouwkundig zo opgezet dat een groot aantal straten relatief ruim bemeten is, met ruimte voor ondiepe voortuinen en bomen in de trottoirs. Daarnaast kent de buurt verscheidene openbare groenvoorzieningen op pleintjes en langs straten. Door dit concept ogen grote delen van de buurt groen. De technische kwaliteit, de sierwaarde en de gebruikswaarde van het groen laten echter op veel plaatsen te wensen over. In 2004 is afgesproken het groen in de wijk uit te breiden en te verbeteren (Toekomstvisie Delftwijk 2020) en in het beeldkwaliteitplan Delftwijk en het programma van eisen Openbare Ruimte (beide uit 2006) zijn kwaliteitsuitgangspunten geformuleerd om de uiteindelijke uitwerking van de openbare ruimte en bebouwing in

goede banen te leiden en tevens op elkaar af te stemmen. De visie op het plangebied wordt beschreven in hoofdstuk 5.

Natuur

In het kader van het bestemmingsplan Delftwijk - Waterbuurt is bekeken welke gevolgen het plan kan hebben voor natuurlijke en ecologische waarden van het plangebied.

Algemeen

De natuurwetgeving in Nederland richt zich enerzijds op soortenbescherming en anderzijds op gebiedsbescherming. In de Natuurbeschermingswet zijn zogenaamde Natura 2000-gebieden aangewezen. Dit zijn gebieden die op Europees niveau een netwerk van te beschermen natuurgebieden vormen. De Natura 2000-gebieden in Nederland komen overeen met de gebieden volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn. Dit valt grotendeels samen met de nationale Ecologische Hoofdstructuur.

De soortenbescherming in Nederland is wettelijk geregeld in de Flora- en Faunawet. Het doel van deze wet is het beschermen van in het wild voorkomende plant- en diersoorten en hun leefgebieden. In de Flora en Faunawet is het soortenbeschermingsdeel van de Habitat- en Vogelrichtlijn geïmplementeerd. In bovengenoemde wet is bepaald dat alle in Nederland van nature voorkomende soorten vallen onder de algemene zorgplicht. Dat wil zeggen, dat een soort in een gunstige staat van voortbestaan moet blijven. Bij menselijk handelen, beheerswerk, nieuwbouw, planologische ontwikkelingen dient een ieder hiermee rekening te houden. Die zorgplicht houdt ondermeer in dat “een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is (...) alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken”. Wat betreft het invulling geven aan de wettelijke zorgplicht zijn er in de wet geen criteria vastgelegd of procedures beschreven.

Daarnaast geldt extra bescherming voor de met name genoemde wettelijke beschermde soorten. Voor deze soorten geldt, dat activiteiten met een schadelijk effect op wettelijk beschermde soorten in principe verboden zijn. Onder voorwaarden is echter een ontheffing of een vrijstelling mogelijk. De minister is formeel bevoegd om deze ontheffing of vrijstelling te verlenen. Zo heeft de minister vastgesteld, dat alle wettelijk beschermde soorten van “lijst 1 “ zijn vrijgesteld van het aanvragen van een ontheffing in geval zijn schadelijke invloeden gaan ondervinden van activiteiten en ontwikkelingen. De Flora- en Faunawet is op het gebied van soortenbescherming passief, in die zin dat

verslechtering van natuurwaarden wordt voorkomen. Actieve soortenbescherming geschiedt in Nederland door het opstellen van soortenbeschermingsplannen en zogenaamde Rode Lijsten. De status van rode lijst-soort geeft geen wettelijke bescherming, anders dan de algemene zorgplicht. De rode lijst status is wel een stimulans om zorgvuldig met de soort om te gaan.

Gebiedsbescherming

In het kader van de natuurtoets is nagegaan of het bestemmingsplangebied binnen een speciale beschermingszone valt. Op basis van gegevens van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit kan geconcludeerd worden dat het bestemmingsplangebied geen deel uitmaakt van de Natura-2000 gebieden. Het plangebied heeft daarnaast ook geen significante gevolgen voor deze gebieden, en evenmin voor gebieden van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

Soortenbescherming

Het bestemmingsplangebied ligt vrijwel helemaal in kilometerhok 104; 492. De zuidoostelijke punt ligt in km-hok 104; 491. Het natuurloket geeft aan, dat in deze kilometerhokken alleen de vaatplanten goed zijn onderzocht. Van alle andere soortengroepen zijn onvoldoende inventarisatiegegevens beschikbaar om een rapportage op te baseren.

De stadsecoloog is redelijk goed bekend met deze wijk, waar in het verleden slaapplaatsen van kauw en van overwinterende spreeuwen aanwezig waren. De wijk is tamelijk groenarm en het groen is erg gecultiveerd aangelegd. Als broedvogel komen alleen heel algemene stadsvogels voor [kauw, ekster, spreeuw, huismus, turkse tortelduif] en tuinvogels [merel, koolmees, pimpelmees, heggemus, houtduif, gaai] en nauwelijks parkvogels [tjiftjaf, winterkoning, groenling]. Voor het publiek als natuurbeleving in de winter zijn vogels als wintergast belangrijk. Hun aanwezigheid is sterk afhankelijk van de kwaliteit van particulier en openbaar groen: dekking, veilige slaapplaatsen, aangeboden voer, eetbare bessen en zaden. Als wintergasten kunnen naast de genoemde park- en tuinvogels aanwezig zijn roodborst, vink, groenling, keep, putter, sijsje, staartmees. Zolang er geen waterpartij in de wijk is aangelegd kunnen er geen



Figuur 3 Kilometerhokken 104-492 & 104-491

amfibieën en watervogels in hun belang worden geschaad. In het bestemmingsplangebied komt in ieder geval de gierzwaluw voor als beschermde soort, die extra aandacht verdient. De vogel nestelt onder dakpannen en in spleten achter gevelbetimmering en afdekplaten en heeft jaar in jaar uit dezelfde broedplek. Zij weigeren een andere broedplek te accepteren wanneer de vaste plek is verdwenen. Dit betekent, dat bij verbouwen of afbraak van daken en gevelwanden met broedplekken van de gierzwaluw ontheffing moet worden aangevraagd in het kader van de Flora- en faunawet. Er wordt immers een vaste broedplaats vernietigd. Dit geldt ook bij afbraak buiten het broedseizoen.

Bij ruimtelijke ingrepen en bij (ver)bouwactiviteiten van panden en daken in het gebied zal aan de hand van veldonderzoek nader geïnventariseerd moeten worden of gierzwaluwen en eventueel dwergvleermuizen inderdaad aangetroffen worden. Mocht dat het geval zijn dan zal de initiatiefnemer van de betreffende activiteit of ruimtelijke ingreep een ontheffing van de Flora- en faunawet moeten aanvragen, waarin onder andere aangegeven wordt welke compenserende maatregelen genomen gaan worden. Gezien de typen bebouwing in de wijk is er kans op het voorkomen van dwergvleermuis. Deze soort is nog niet op voorkomen onderzocht. Bij het voorkomen van dwergvleermuis en van eventuele andere soorten vleermuizen geldt voor hen hetgeen bij de gierzwaluw is beschreven in versterkte mate, omdat vleermuizen op Europees niveau strikt beschermde dieren zijn.

Er zijn anno 2006 en 2007 geen beschermde muurplanten of andere wettelijk beschermde planten in het bestemmingsplangebied waargenomen. Gezien het type groen en de typen bebouwing zijn zij ook niet te verwachten. In de tachtiger jaren van de twintigste eeuw zijn een aantal wettelijk beschermde soorten kunstmatig in het openbaar groen ingebracht. Deze soorten zijn dus niet van nature voorkomend en dus niet wettelijk beschermd: gewone vogelmelk, ruig klokje, kaardebol, daslook, donkere ooievaarsbek.

Gezien het dicht bebouwde karakter van de woonwijk, het aanwezige type groen en het zeer voedselrijke en verstoorde milieu zijn andere wettelijk beschermde soorten dan de bovengenoemde niet te verwachten.

Recreatie

In het plangebied zijn geen grootschalige sport- en recreatievoorzieningen aanwezig. Wel wordt het plangebied ontsloten door de nodige sport- en recreatievoorzieningen. Ten zuiden van het plangebied, aan de andere zijde van de Jan Gijzenvaart ligt het

Schoterbos. Ten westen van het plangebied, aan de andere kant van de Westelijke Randweg bevindt zich een groenzone. Ten noorden van het plangebied ligt het Van der Aart Sportpark.

2.8 Water

In de toekomst zal de rol van water belangrijker worden. Door enkele oorzaken (de verhoging van de zeespiegel, de toename van de hoeveelheid neerslag, de inklinking van de bodem en een toename van het bebouwd oppervlak) zal Nederland natter worden. Om dit water op te vangen is een toename van oppervlaktewater noodzakelijk. In bestaande buurten is het niet altijd eenvoudig om tot een vergroting van het percentage water te komen.

Watertoets

Bij het opstellen van een bestemmingsplan is een toets op de mogelijke impact van het voorgenomen plan voor het waterbeheer van belang. De Nota Ruimte beschrijft in paragraaf 3.2 de uitgangspunten voor het ruimtelijk waterbeleid de instrumenten, waaronder de watertoets. De watertoets is sedert 1 november 2003 via een regeling in het Bro 1985 wettelijk verplicht voor ruimtelijke planvormen. Het Bro 2008 sluit bij die regeling aan (Art. 3.1.6 b).

De onderstaande tekst is in overleg met het hoogheemraadschap opgesteld. In paragraaf 7.2 en in bijlage 6 van de toelichting zijn de uitkomsten van het overleg in het kader van de watertoets beschreven.

Integraal waterbeheer

De gemeente Haarlem en het Hoogheemraadschap van Rijnland hebben eind 2004 het Integraal Waterplan Haarlem (IWP) vastgesteld. Doel van het IWP 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. Het Waterplan anticipeert op een toenemende vernatting als gevolg van de verwachte klimaatsverandering, verdergaande bodemdaling en toename van het bebouwd oppervlak. Om de kans op wateroverlast klein te houden, streeft het plan naar een uitbreiding van het bestaande Haarlemse waternetwerk.

Indien er gebouwd wordt waarbij het verharde oppervlak toeneemt zal het regenwater sneller dan in de huidige situatie naar het oppervlaktewater afstromen. Om problemen niet op de omgeving af te wentelen, is voldoende bergingscapaciteit binnen het watersysteem nodig. Uitgangspunt hierbij is: geen verslechtering van de huidige situatie. Dit betekent dat de toename van verharding moet worden gecompenseerd door extra open water te graven. In Rijnlands beleid is vastgelegd dat binnen een straal van 5 km

rond het plangebied 15% van de toename van verharding als 'functioneel' open water moet worden gerealiseerd. Functioneel houdt in dat het open water in open verbinding staat met het overige oppervlakte water binnen het watersysteem. Siervijvers zonder verbinding met het oppervlakte water vallen hier niet onder. Rijnland ziet het liefst een watergang in de directe nabijheid van het plangebied wordt verbreedt. Voorwaarde van Rijnland is dat de waterberging is gerealiseerd voordat er sprake is van een toename van de verharding, zodat het watersysteem altijd op orde is.

Compensatie verharding

Op de structuurplankaart is in het bestemmingsplangebied een 'nieuwe/ te verbreden waterverbinding' opgenomen (zie §4.1). In het bestemmingsplan is rekening gehouden met het aanleggen van een waterpartij van 3500 m² in het wijkpark en een verbinding van deze waterpartij naar de Delft aan de andere kant van de Westelijke Randweg. Op de middenlange termijn is middels wijzigingsbevoegdheden de mogelijkheid geschapen om ook een waterverbinding met de Jan Gijzenvaart te realiseren.

Oppervlaktewater

Delftwijk - Waterbuurt wordt aan de westzijde begrensd door de Delft en aan de zuidzijde door de Jan Gijzenvaart. Deze wateren behoren tot het primaire boezemwatersysteem van het Hoogheemraadschap van Rijnland. De Delft heeft bovendien een belangrijke afwaterende en ontwaterende functie van het kwelwater uit de duinen. De Jan Gijzenvaart is een van de weinige oost – west waterverbindingen en geldt daarom als ecologische verbinding van regionale betekenis.

In Rijnlands boezem wordt het waterpeil op 0,60 m – NAP gehouden. De kwaliteit van het boezemwater wordt met name bepaald door lozingen uit het achterland (bollenteelt) en door lozingen uit het stedelijk gebied (overstortingen gemengd rioolsysteem). Het water is zeer voedselrijk: de fosforconcentraties overschrijden ruim de norm. Zowel de Delft als de Jan Gijzenvaart zijn in 2006 gebaggerd en op diepte gebracht.

Grondwater

De grondwaterstanden in Haarlem zijn over het algemeen vrij hoog. Echter de drooglegging in Delftwijk - Waterbuurt is over het algemeen voldoende (de drooglegging bedraagt ook in natte periodes ongeveer 0,70 cm). In Haarlem liggen in veel gebieden in de openbare weg drainagesystemen. Ook Delftwijk - Waterbuurt kent een aantal wegvakken met drainagesystemen. Deze zullen de komende jaren worden uitgebreid, conform wijkgerichte grondwateronderzoeken.

Waterketen

Het bestemmingsplangebied heeft een gemengd rioolstelsel. Hierin wordt zowel het afvalwater als regenwater verzameld en naar de rioolzuivering in de Waarderpolder gevoerd. Het systeem heeft in het plangebied drie overstorten: twee overstorten in de Jan Gijzenvaart en een overstort in de Delft. Bij hevige regenval kan het systeem niet al het hemel- en afvalwater naar de zuivering transporteren en zal een deel van dit water via de overstorten op de Jan Gijzenvaart en de Delft geloosd worden.

3 OMGEVINGSFACTOREN

Ten behoeve van het bestemmingsplan Delftwijk - Waterbuurt is een milieuonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 3A, in onderstaande paragrafen is een samenvatting opgenomen). Dat onderzoek geeft een overzicht van een aantal milieuhygiënische belemmeringen in het plangebied. Gestreefd wordt om voor buurten of straten waar nu te hoge milieuhinder aanwezig is dit te verlagen en voor nieuwe situaties milieuhinder te voorkomen. Door middel van zonering en specifieke (her)bestemmingsregelingen kan hieraan vorm worden gegeven.

Bestaande milieuhinder, zoals geluidhinder van bestaande wegen of bestaande legale bedrijvigheid, kan in beginsel niet via het bestemmingsplan worden verminderd, voor zolang de bestaande situatie wordt gehandhaafd. Pas als nieuwe, ruimtelijke ontwikkelingen in het bestemmingsplan worden nagestreefd - bijvoorbeeld nieuwe woningen, nieuwe bedrijfsfuncties (al dan niet in een bestaand bedrijfsgebouw) of een nieuwe wegconstructie – kan dit worden vastgelegd met een bestemming die past binnen de (ruimtelijk relevante) milieunormen.

3.1 Geluidhinder

In Delftwijk vindt een grootschalige herstructurering plaats. Oude woningen, vaak in de vorm van portiekwoningen, worden vervangen door nieuwe woningen in meerdere lagen in meestal een grotere dichtheid.

Daarnaast wordt in overleg met de Provincie de maximumsnelheid op de Delftlaan / Westelijke Randweg verlaagd naar 70 km/uur. Tevens wordt het wegdek vervangen door een stille variant, waarschijnlijk een dunne dichte deklaag. In het kader van de aan deze weg te realiseren woningbouw is overigens een ontheffing tot aan de grenswaarde betreft de toegestane geluidsbelasting noodzakelijk welke procedure gelijk met dit bestemmingsplan loopt.

Om inzicht te kunnen verkrijgen hoe de geluidssituatie zich wijzigt ten opzichte van de huidige situatie zijn twee varianten uitgerekend. In zowel de bestaande als de toekomstige situatie is de bebouwing ingevoerd in een model, met rijlijnen met daarop voertuigintensiteiten. In de toekomstige situatie rijdt het verkeer 70 km/uur, in de huidige situatie 100 km/uur.

Naast de herstructurering van Delftwijk wordt de “knoop” ter hoogte van het Delftplein ontwikkeld; het plan voorziet in de bouw van onder meer 300 a 400 woningen. Dit

onderdeel is apart van de herstructurering beschouwd omdat het een geheel nieuwe ontwikkeling betreft die niet binnen dit plangebied valt.

Conclusie

Door de herstructurering neemt het aantal geluidbelaste woningen toe, ondanks de verlaging van de maximumsnelheid op de Delftlaan en de aanleg van geluidarm asfalt. Dit is volledig te wijten aan het per saldo toevoegen van woningen; er wordt met een hogere dichtheid gebouwd.

Door de verlaging van de maximumsnelheid en de aanleg van geluidarm asfalt neemt de hoeveelheid geluidbelast oppervlak af.

3.2 Bodem

Het plangebied Delftwijk - Waterbuurt is gelegen aan de oostzijde van de duinen. De bodemopbouw voor dit gebied bestaat uit veen op strandwalzand. Voor het bouwrijp maken van het gebied is in de jaren '50 van de 20e eeuw een zandlaag aangebracht. Door de ligging nabij de duinen is een kwelsituatie van het grondwater mogelijk.

Conclusie

De algemene milieukundige kwaliteit vormt geen belemmering voor de functies in het bestemmingsplangebied.

Uit de uitgevoerde onderzoeken zijn uit het plangebied drie gevallen van verontreiniging bekend. In alle 3 de gevallen is de oorzaak een ondergrondse brandstoftank.

Het betreft de volgende locaties:

Generaal Spoorlaan 91, Marianne Philipsplantsoen 1 en dr. de Liefdestraat 2-10. De eerste betreft een geval van ernstige verontreiniging. Voor de aanpak van dit geval zal een saneringsplan opgesteld moeten worden.

De laatste twee zijn geen ernstige verontreinigingen, wel dient bij het werken in de verontreinigde grond rekening gehouden te worden met deze verontreiniging.

Van de overige locaties waarvan bodemonderzoek bekend is geven de resultaten geen afwijkend beeld ten opzichte van de bodemkwaliteitskaart.

3.3 Milieuzonering

Het gebruik van een milieuzonering biedt de mogelijkheid om gevoelige functies te vrijwaren van zware bedrijvigheid, maar biedt ook de mogelijkheid bepaalde bedrijvigheid te versterken.

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit.

In de milieuzonering staat de typering van (woon)gebieden centraal. Bij het wel of niet toelaten van bepaalde bedrijvigheid in (woon) gebieden is gelet op onder andere de ligging van (potentiële) bedrijven ten opzichte van de omgeving, de mate van eventueel te verwachten hinder en het na te streven karakter van de buurt/wijk.

Door middel van een passende bestemmings- en gebruiksregeling kan het bestemmingsplan een bijdrage leveren aan een afname van overlast binnen het plangebied, door niet passende bedrijvigheid of activiteiten zo veel mogelijk te weren, te reduceren, of door hinder beperkende maatregelen te treffen. In geval van wegbestemming zal een financiële regeling moeten worden getroffen en/of zal er een verplaatsing moeten worden geregeld.

Categorisering van bedrijven in het plangebied

Het grondgebied van Haarlem is ingedeeld in gebieden of zones. Deze opdeling is bepaald door de specifieke kenmerken van die gebieden. Het plangebied Delftwijk - Waterbuurt is getypeerd als flatwijk en heeft de functie wonen. Hierbij hoort een maximale bedrijfscategorie B.

De Rijksweg die langs het plangebied loopt is aan te merken als een corridor, ofwel een doorgaande route. Hier kan de functie wonen gemengd worden met bedrijven met maximaal categorie C.

Bedrijven die bij een hogere categorie behoren dan de genoemde zone, zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Naam	Adres	Categorie	Soort bedrijf
Auto Noord	Dokter de Liefdestraat 2-10	C	Benzineservicestation zonder LPG en garagebedrijf
Garage Aslan	Dokter de Liefdestraat 44	C	Autoherstelinrichting
Auto Broekhof	Dokter de Liefdestraat 44	C	Autoherstelinrichting
Stomerij Garant	Generaal Spoorlaan	C	Stomerij-chemische wasserij
Dansschool DSG	Martinus Nijhofflaan 15	C	Dansschool

Bij deze bedrijven is aanvullend onderzocht in hoeverre voldaan wordt aan de milieuwetgeving.

Alle bedrijven voldoen aan de milieuwetgeving. Alleen Stomerij Garant levert geurklachten op, maar omdat het bedrijf aan de regelgeving voldoet zijn nadere maatregelen onnodig. Alle bedrijven worden daarom als zodanig bestemd in het plan.

3.4 Luchtverontreiniging

Met ingang van 15 november 2007 is de regelgeving omtrent de luchtkwaliteit opgenomen in de Wet milieubeheer (Wm) titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen. Artikel 5.16 lid 1 noemt een aantal gronden waarop een overheidsbesluit met gevolgen voor de luchtkwaliteit (waaronder de vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan) doorgang kan vinden.

Een van die mogelijke gronden is dat het besluit een Niet in betekenende mate ("NIBM") bijdrage levert aan de concentratie van stoffen waarvoor grenswaarden gelden (Wm 5.16 lid 1 onder c). Dit NIBM-criterium is nader uitgewerkt in een Besluit NIBM bijdragen luchtkwaliteitseisen en een gelijknamige Regeling.

Volgens die *Regeling NIBM bijdragen luchtkwaliteitseisen* is NIBM onder meer van toepassing indien een plan tot een toename leidt met ten hoogste 1500 woningen of 100.000 m2 BVO kantoren bij één ontsluitingsweg, dan wel 3000 woningen of 200.000 m2 kantoren bij twee of meer ontsluitingswegen.

In en nabij het plangebied zal het aantal woningen netto met circa 410 à 750 toenemen. Daarbij is dan zekerheidshalve inbegrepen de nog onzekere nieuwbouw van 250 tot 400 woningen ter hoogte van het Delftplein. De nieuwbouw Delftplein valt buiten het onderhavige plangebied maar ontsluitingsroutes kunnen overlap vertonen. De realisatie wordt overigens niet vóór 2015 verwacht.

De overige 160 tot 350 extra woningen worden binnen het plangebied, verspreid in de wijk gesitueerd. Opgemerkt wordt dat een gedeelte daarvan feitelijk al via vrijstellingsbesluiten ruimtelijk is vastgelegd, evenals enige uitbreiding van detailhandel (circa 2500m2).

Het gebied wordt via minimaal 2 zijden ontsloten (noord en zuidkant). Het is evident dat ook het maximaal te verwachten aantal extra woningen (750 inclusief Delftplein) ver beneden de toepasselijke NIBM grens van 3000 woningen blijft.

Het is daarmee voldoende aannemelijk dat van een NIBM bijdrage aan de concentratie sprake zal zijn. Volgens de Wm, artikel 5.16 lid 1 onder c, vormt de luchtkwaliteit daarom geen belemmering voor het plan.

Om toch een beeld te krijgen van de te verwachten concentraties luchtverontreiniging is in de voorbereiding van dit bestemmingsplan een berekening uitgevoerd Dit onderzoek is bijgevoegd als bijlage 3B.

Uit de berekeningen blijkt dat de concentraties van de relevante stoffen (NO₂, Fijn stof PM₁₀) ruim beneden de grenswaarden voor de luchtkwaliteit zullen liggen⁴.

Ook op deze grond (voldoen aan grenswaarden, Wm 5.16 lid 1 a) zou de conclusie daarom zijn dat de luchtkwaliteit geen belemmering is voor het plan.

3.5 Duurzaamheid en energie

Zodra er sprake is van ontwikkeling binnen het plangebied, dienen minimaal de vaste maatregelen en de kostenneutrale variabele maatregelen uit de nationale pakketten duurzaam bouwen te worden uitgevoerd. Dit betreft dus zowel utiliteitsbouw, grondweg- en waterbouw, woningbouw als renovaties aan bestaande woningen.

Met name voor de thema's energie en water zijn keuzes uit variabele maatregelen denkbaar. Daarbij moet gedacht worden aan gunstige oriëntatie op het zuiden voor het toepassen van zonneboilers en (in de toekomst) zonnecellen, compact bouwen en afkoppelen van regenwaterafvoer.

Bij voorkeur wordt nu reeds rekening gehouden met een mogelijke verandering van bestemming in de toekomst. Dit staat ook bekend als flexibel bouwen.

Duurzaam bouwen

Het college van B&W heeft op 15 november 2005 het beleid voor duurzame woningbouw vastgesteld. Bij alle nieuwe woningbouwprojecten moet de zogenoemde basiskwaliteit Duurzaam bouwen (Dubo) worden toegepast. Deze basiskwaliteit kan worden bereikt door het toepassen van kostenneutrale duurzame maatregelen. De basiskwaliteit duurzame nieuwbouw binnen het plangebied kan op twee manieren worden bereikt:

Het door het toepassen van de voorkeurslijst duurzaam bouwen maatregelen nieuwbouw.

Door het instrument GPR-gebouwen toe te passen. Met dit rekeninstrument kunnen projecteigenaren zelf een alternatief maatregelenpakket samenstellen.

De gemeente kan het initiatief nemen om samen de projecteigenaar een hogere kwaliteit te bereiken (streefkwaliteit).

Wat is GPR?

Gemeentelijke Prestatie Richtlijn Duurzaam Bouwen (GPR) is het resultaat van praktijkervaringen in de gemeente Tilburg. Met het rekeninstrument kunnen projecteigenaren zelf een alternatief maatregelenpakket samenstellen. GPR Gebouw zet ontwerpgegevens van een gebouw om naar prestaties op het gebied van kwaliteit en

⁴Formeel verwijst dit onderzoek nog naar oudere regelgeving (Besluit luchtkwaliteit 2005). De grenswaarden zijn echter onveranderd, en verschillen tussen versies van rekenvoorschriften en modellen leiden in Haarlemse situaties slechts tot geringe uitkomstverschillen. Gelet op de ruime afstand tot de grenswaarden en de toepasselijkheid van NIBM is actualisatie daarom irrelevant.

duurzaamheid. Ter toelichting hierop het volgende: Invullen van maatregelen conform het Bouwbesluit levert een score van 5 op. Invullen van de voorkeurslijst levert een 6 op (zie voor meer informatie www.gprgebouw.nl).

Praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw

In februari 2006 heeft het College B&W de beleidsnota Praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw vastgesteld. In de beleidsnota staat dat alle ruimtelijk relevante plannen vanaf 2006 moeten voldoen aan de basiskwaliteit duurzame stedenbouw en waar mogelijk aan een streefkwaliteit.

De praktijkrichtlijn duurzame stedenbouw bestaat uit uitgangspunten en een checklist duurzame stedenbouw (DSB) op basis van de ervaringen in Haarlem. Deze praktijkrichtlijn is opgesteld op basis van ervaringen met het toepassen van duurzame stedelijke maatregelen in de Haarlemse ruimtelijke projecten. Voor het samenstellen van de checklist is gebruik gemaakt van het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw (NPDS, 1999).

In de checklist zijn naast de wettelijke maatregelen (watertoets) een groot aantal (vrijwillig te nemen) maatregelen beschreven op het gebied van verkeer/vervoer (parkeren op eigen terrein), afval (het plaatsen van ondergrondse containers), water en energie (zuid gerichte verkaveling zonoriëntering).

De vrijwillig te nemen maatregelen zorgen ervoor dat een ruimtelijk plan aan de streefkwaliteit kan voldoen. Dat is dus een kwaliteit die verder gaat dan wettelijke regelingen ofwel de basiskwaliteit.

Haarlem Klimaatneutraal

In maart 2007 heeft de Haarlemse gemeenteraad in meerderheid uitgesproken dat Haarlem in 2030 een klimaatneutrale stad moet zijn. Voor de eigen organisatie geldt dit al vanaf 2015. Hiertoe heeft de gemeenteraad op 9 oktober 2008 een plan van aanpak vastgesteld.

Kern van de aanpak is dat bij ieder (nieuw)bouwproject het energieaspect nader aandacht moet krijgen, waarbij in eerste instantie het gebruik van energie zo beperkt mogelijk moet worden gemaakt via bijvoorbeeld isolatie en zuinige apparatuur. Daarnaast dient zo veel mogelijk van duurzame energie gebruik te worden gemaakt, door bijvoorbeeld zonne-energie i.c.m. warmte-koude opslag toe te passen. In de laatste plaats kan eventueel naar compensatiemaatregelen worden gezocht.

Energievisie:

Vanuit het Klimaatbeleidsplan dient bij een aantal nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een energievisie te worden opgesteld. De energievisie is gericht op het realiseren van een optimale energie-infrastructuur. Dit is het geval wanneer in het plangebied:

- 250 nieuwe woningen of meer worden gebouwd en/of;
- 12.500m² of meer utiliteitsbouw gerealiseerd zal worden.

In de energievisie worden doelstellingen voor het plangebied vastgelegd. Een belangrijk middel hierbij is de zogenaamde Energie Prestatie op Locatie⁵ (EPL) als prestatienorm. Op stedenbouwkundig niveau maakt deze EPL verschillende vormen van energie-opwekking, -distributie en -vraag⁶ vergelijkbaar. De doelstelling voor het plangebied is tenminste een EPL-score van 6.0 in een bestaande wijk en een EPL-score van 6.5 bij een nieuwbouwwijk.

3.6 Externe veiligheid

Inrichtingen

Volgens art. 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) moet gekeken worden naar inrichtingen in de omgeving van het plangebied. Voor zover nu valt na te gaan zijn in het plangebied geen bedrijven die onder artikel 2 van het Bevi vallen.

Opgemerkt dient te worden dat er in de toekomst nieuwe categorieën van bedrijven en activiteiten zullen worden aangewezen, die binnen de werkingssfeer van het Bevi gaan vallen.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Over de Delftlaan / Westelijke Randweg vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. In de rapportage “Risico’s wegtransport gevaarlijke stoffen provincie Noord-Holland peiljaar 2001” komt deze weg niet als relevante route naar voren. Uit de rapportage blijkt verder dat langs geen enkele weg in Noord-Holland de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico wordt overschreden. De oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt in Noord-Holland alleen langs een aantal delen van de A-10 overschreden.

⁵ De EPL is een overheidsinstrument om besparingen op fossiele brandstoffen in nieuwbouwlocaties te realiseren. De uitkomst van de berekening is een getal tussen de 0 en 10. Het getal 10 staat voor een ideale situatie waarin geen fossiele brandstof meer nodig is.

⁶ Elke bouwaanvraag moet begeleid worden met een berekening van de energieprestatie (Bouwbesluit). Deze prestatie wordt uitgedrukt in de EPC. De EPC bedraagt sinds 2000 1,0 voor woningen. Per 1 januari 2006 wordt de EPC aangescherpt naar 0,8. De EPC bij utiliteitsbouw varieert per gebouwfunctie.

3.7 Ruimtelijke beperkingen

Luchthavenindelingbesluit

Met ingang van 1 februari 2003 is het zogenoemde Luchthavenindelingbesluit (LIB) van kracht. In het LIB, onderdeel van de gewijzigde Wet Luchtvaart (ofwel de “Schipholwet”), is rond de luchthaven Schiphol een beperkingengebied aangewezen. Hierbinnen gelden regels omtrent beperking van bestemming en gebruik van grond in verband met het externe veiligheidsrisico en de geluidbelasting vanwege het luchthavenverkeer. Daarnaast worden regels gesteld omtrent beperkingen van de maximale hoogte van objecten, en van vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik. De hoogtebeperkingen zijn opgelegd om ervoor te zorgen dat vliegtuigen op een veilige manier van en naar de luchthaven Schiphol kunnen vliegen.

Voor het gehele bestemmingsplangebied gelden hoogtebeperkingen, van zuid naar noord oplopend van 70 tot 100 meter. Daarbij moet bedacht worden dat de hoogtematen gerelateerd worden aan de referentiehoogte van de luchthaven: -4.00 N.A.P. Dat betekent dat een hoogtemaat van 70 meter, een hoogtebeperking oplevert van +66.00 N.A.P. Er gelden voor het gehele plangebied, geen beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik.

4 BELEIDSUITGANGSPUNTEN

In dit hoofdstuk wordt het gemeentelijke beleid belicht, voor zover dat leidend is voor de stedelijke ontwikkeling van Delftwijk - Waterbuurt. In dit kader kunnen genoemd worden het “Structuurplan Haarlem 2020”, de “Woonvisie Haarlem 2006 - 2012”, de “Detailhandelsnota, Haarlem Winkelstad”, het “Haarlems Verkeers- en vervoerplan”, het “Integraal Waterplan Haarlem” en de “Nota milieuzonering”.

In bijlage 5 wordt kort ingegaan op de strategische beleidskaders van het rijk en de provincie Noord-Holland. Met het opstellen van een bestemmingsplan wordt namelijk niet alleen nader invulling gegeven aan gemeentelijk beleid, maar worden ook doelstellingen van hogere overheden nader uitgewerkt.

4.1 Structuurplan Haarlem 2020 (2005)

Het structuurplan legt voor de periode 2005 tot 2020 op hoofdlijnen de ambities en wensen vast die alles te maken hebben met ruimte en de verdeling van ruimte in Haarlem. Daarbij is de samenwerking in de Noordvleugel van de Randstad als stedelijk netwerk vertrekpunt. Het structuurplan vormt de ruimtelijke vertaling van de Toekomstvisie Haarlem uit 1999 en laat de mogelijkheden zien voor uitvoering van de stedelijke opgaven.

De speerpunten van beleid zijn profilering op een duurzaam goed woonklimaat, versterking van de zakelijke dienstverlening en versterking van de culturele en toeristische wervingskracht.

Het structuurplan geeft inzicht in de verandergebieden, dynamische knooppunten en de gebieden die consolideren. Het geeft de kaders en bestemmingsplannen zorgen vervolgens voor juridische verankering.

Het bestemmingsplan Delftwijk - Waterbuurt is op de structuurplankaart voor het merendeel aangeduid als woongebied (zie afbeelding 2). De Rijksstraatweg is daarbij een woonwerk-as en een zone voor het versterken met sociaal maatschappelijke functies. Ook zijn de stamlijnen bus op de Rijksstraatweg aangegeven.

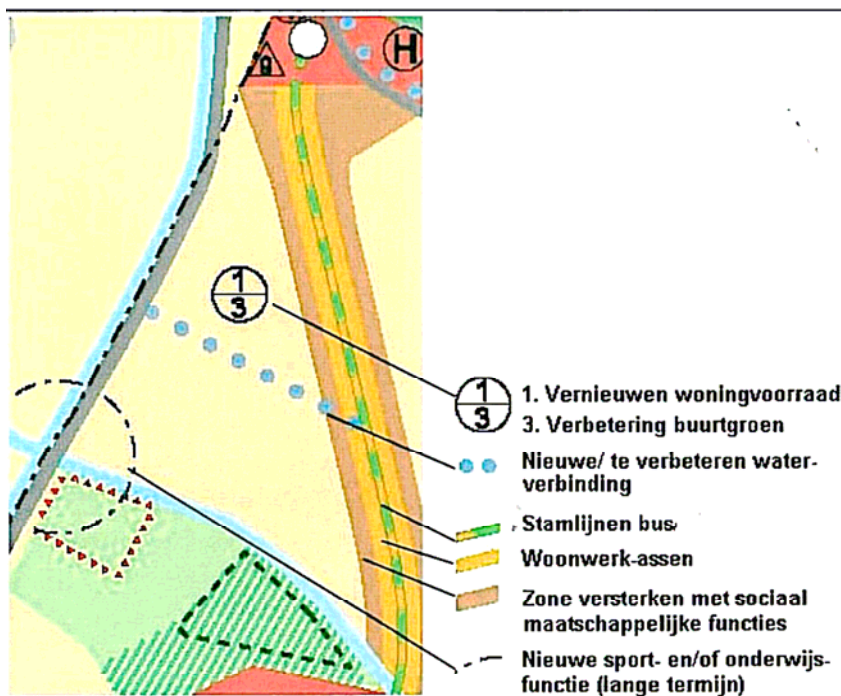
In het Structuurplan wordt eveneens de link gelegd met het Ontwikkelings Programma Haarlem (OPH) waarin is aangegeven dat Haarlem vooral wil investeren in het woon- en leefklimaat in aandachtswijken.⁷ Delftwijk is daar één van. De voorzieningenzone Rijksstraatweg sluit aan op Delftwijk. Met als ‘(bus)stamlijn’ een herkenbare, doorgaande route voor langzaam verkeer kan de voorzieningenzone een sterke en centrale as worden. Daarbij is verbetering van de openbare ruimte in deze gebieden

⁷ Aandachtswijken zijn wijken waar versterking van maatschappelijke participatie en afname van kwetsbaarheid nodig zijn.

essentieel uit oogpunt van leefbaarheid, levendigheid, onderscheid en identiteit. Ook wordt voorgesteld winkelconcentraties die in of nabij die wijken liggen te versterken met (meer) sociaal-maatschappelijke voorzieningen. Ook gebieden die herontwikkeld worden, zoals Delftwijk, zal een aantal voorzieningen moeten herbergen (functiemenging).

De Westelijke Randweg is eveneens aangeduid als wegverkeer. Tevens voorstaat het structuurplan ter hoogte van het Marsmanplein naar de Delft een nieuwe waterverbinding. Op de hoek Jan Gijzenkade – Westelijke Randweg staat voor de lange termijn aangegeven als zoekgebied ten behoeve van een nieuwe sport- en/of onderwijsfunctie.

Een ander belangrijk uitgangspunt voor de wijk is het vergroten van de gebruiksintensiteit van het bestaande groen in de stad. In Delftwijk door de inrichting van groengebieden beter af te stemmen op recreatief gebruik (verbetering buurtgroen). Ook heeft de realisatie van natuur- en ecologievriendelijke oevers een meerwaarde in gebieden waar de bebouwingsdichtheid laag is. Een voorbeeld hiervan is de Jan Gijzenkade.



Afb. 2 Fragment Structuurplankaart Haarlem 2020 (2005)

4.2 Woonvisie Haarlem 2006 - 2012

In de gemeentelijke Woonvisie zijn speerpunten geformuleerd ten aanzien van de ontwikkeling van de woningvoorraad. Kort samengevat zijn de speerpunten “meer, beter, dynamisch en betaalbaar”. In de Woonvisie zijn uiteenlopende maatregelen opgesomd die een bijdrage moeten leveren aan bovengenoemde speerpunten. Aan de maatregelen die een ruimtelijke impact hebben, en daarmee relevant zijn voor het bestemmingsplan, wordt in deze paragraaf aandacht besteed.

Op de eerste plaats zet Haarlem in op het opvoeren van de woningbouwproductie. Haarlem wil de woningvoorraad onder andere uitbreiden door het mogelijk maken en stimuleren van meervoudig ruimtegebruik en menging van de woonfunctie met werkfuncties. Het eventueel omzetten van een werkfunctie naar een woonfunctie is ook denkbaar, maar dit mag niet ten koste gaan van de spreiding van de werkfuncties.

Een betere woningvoorraad heeft met name betrekking op herstructurering, duurzaam bouwen en het bevorderen van sociaal-economisch gemengde buurten. Het creëren van een gedifferentieerd woningaanbod, het vernieuwen van de woningvoorraad, het vergroten van de toegankelijkheid en het verbeteren van de leefomgeving (met name de inrichting van de openbare ruimte) zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.

Om in te spelen op de vergrijzing legt de gemeente Haarlem tot 2015 een accent op de realisatie van woningen die geschikt zijn voor ouderen die vooralsnog zelfstandig willen blijven wonen. Daarnaast wil Haarlem inspelen op de behoefte van bewoners die weliswaar zorg nodig hebben, maar desondanks zelfstandig willen blijven wonen (dus niet in een instelling). Deze bevolkingsgroepen kunnen vervolgens gebruik maken van zogenaamde zorgsteunpunten in de buurt. Deze woningbehoefte van ouderen en gehandicapten vertaalt zich in het realiseren van gelijkvloerse woningen (met name appartementen) en kleinschalige beschermde woonvormen zoals begeleid wonen en groepswonen.

De op dit moment meest zichtbare behoefte betreft veelal een eengezinswoning, blijkens de Woonvisie. Toch wordt door de vergrijzing en nieuwe woonwensen een groeiende acceptatie van en vraag naar meer stedelijk wonen voorspeld en wordt een verschuiving in de behoefte richting appartementen verwacht. Het bouwen van woningen voor senioren zorgt overigens ook voor de meeste doorstroming op de Haarlemse woningmarkt. Doorstroming zorgt voor een dynamische woningmarkt. Haarlem zet dan ook om die reden in op de bouw van onder andere deze woningen.

4.3 Detailhandelsnota, Haarlem Winkelstad (2002 – 2012)

Het beleid van de gemeente heeft tot doel een fijnmazig netwerk van winkels te handhaven zodat iedere Haarlemmer binnen een redelijke afstand (500 meter) van zijn woning de dagelijkse boodschappen kan doen. In het bestemmingsplan krijgen de winkelcentra met een goede toekomst verwachting voor de verkoop van dagelijkse goederen een detailhandelsbestemming. De gemeente beoogt daarmee de verkoop van dagelijkse goederen zo veel mogelijk te bevorderen.

Winkelcentrum Marsmanplein

Gelet op de centrale ligging in het verzorgingsgebied Haarlem Noord-Noord, kan de positie van het winkelcentrum versterkt worden. De herstructurering van Delftwijk biedt mogelijkheden het winkelcentrum uit te breiden en aantrekkelijker te maken. Door toevoeging van een tweede supermarkt, speciaalzaken, diensten, horeca en dergelijke en door het realiseren van een ontmoetingsplein en gedeeltelijk ondergronds parkeren kan een volwaardig en compleet boodschappencentrum ontstaan.

4.4 Haarlems Verkeers- en vervoerplan (2003)

Het HVVP beschrijft het beleid op het gebied van verkeer en vervoer voor de komende 10 jaar. Het HVVP is een plan op hoofdlijnen. In het HVVP wordt een beschrijving gegeven van de hoofdstructuren voor het autoverkeer, het openbaar vervoer en de fiets, waarbij de voetganger een prominente plek heeft.

In het HVVP is het wegennet in de stad gecategoriseerd om binnen de stad grote stadsleefgebieden te creëren. Dit zijn gebieden waarin, ter wille van het leefgenot, geen gebiedsvreemd autoverkeer wordt toegelaten.

Een stadsleefgebied wordt samengesteld uit een aantal verblijfsgebieden (30 km/h). Het autoverkeer dat de stadsleefgebieden in of uit wil, wordt via ontsluitingswegen type B zo direct mogelijk naar de randen van het gebied geleid. Buiten de stadsleefgebieden liggen wegen van categorie A waarover het wijkvreemde en doorgaande verkeer wordt afgewikkeld. De invalswegen zijn aangemerkt als stroomwegen en als gebiedsontsluitingswegen en hebben een snelheid van 70 km/h of hoger.

De Westelijke Randweg wordt in het HVVP aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg 70 km/h. Gebiedsontsluitingswegen type B zijn in het plangebied de Rijksstraatweg en de Jan Gijzenkade. Overige wegen in het plangebied zijn woonstraten ofwel erftoegangswegen. Deze vallen onder een 30 km/h snelheidsregime en zijn of worden ingericht als verblijfsgebied. Dit betekent dat ook busroutes onder dit regime vallen. Wel

zal in die gevallen gestreefd worden de inrichting van de straten zo busvriendelijk mogelijk te maken. In het plangebied gaat het om de route Jan Campertstraat – P.C. Boutenstraat – Delftlaan (deels).

De Rijksweg, de P.C. Boutenstraat, De Generaal Spoorlaan en de Jan Gijzenkade vormen de hoofdfietsroutes.

4.5 Integraal Waterplan Haarlem (2004)

De gemeente Haarlem en het Hoogheemraadschap van Rijnland hebben eind 2004 het Integraal Waterplan Haarlem (IWP) vastgesteld. Doel van het IWP 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 (toename neerslag) 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 voor de periode tot 2015 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. Een algemene regel met betrekking tot de waterkwantiteit is het compenseren van een eventuele toename van verharding. Indien verharding in een gebied toeneemt zullen waterhuishoudkundige maatregelen getroffen moeten worden om waterbezwaar als gevolg van de toegenomen verharding te voorkomen. Indien er gebouwd wordt en hierbij wordt meer dan 500 m² onverhard oppervlak omgezet naar verhard oppervlak, dient 15% van dit verhard oppervlak als oppervlaktewater te worden aangebracht. Het uiteindelijk te compenseren oppervlak hangt af van overige maatregelen die de waterhuishouding in een gebied ten goede kunnen komen, zoals het vertraagd afvoeren van hemelwater. Voorbeelden zijn grassdaken en ontkoppeling van de verharding van het gemengde rioolstelsel, waarbij het ontkoppelde water in de bodem geïnfiltreerd wordt. Tevens onderschrijft het Waterplan de noodzaak op het vlak van baggeren, saneren overstorten, inrichten natuurvriendelijke oevers, afkoppelen schone verharding, en het creëren van extra open water ter compensatie van toegenomen verharding.

Compensatie verharding

Op de structuurplankaart is in het bestemmingsplangebied een ‘nieuwe/ te verbeteren waterverbinding’ opgenomen (zie §4.1), welkedeels is weergegeven in wijzigingsbevoegdheid 5, welke de mogelijkheid schept om naast de verbinding van de

nieuwe vijver in het wijkpark met de Delft, ook een verbinding met de Jan Gijzenvaart te realiseren.

4.6 Nota milieuzonering

Milieuzonering is bedoeld om indicatief te beoordelen in hoeverre de woon, werk en recreatieve functies, of (indirect) verkeer, belemmeringen voor elkaar opleveren.

Het gebruik van een milieuzonering in bestemmingsplannen biedt de mogelijkheid om gevoelige functies te vrijwaren van zware bedrijvigheid, maar biedt ook de mogelijkheid bepaalde bedrijvigheid te versterken. Bij milieuzonering staat de typering van (woon)gebieden centraal. Om de afweging te kunnen maken of een functie ergens wel of niet past wordt een koppeling gelegd tussen een gebiedstypering en een bedrijvenlijst.

Het grondgebied van Haarlem is in de Nota Milieuzonering onderverdeeld in verschillende gebieden. Deze onderverdeling is bepaald op basis van de specifieke kenmerken van die gebieden (aanwezige functies, bebouwingsdichtheid, ligging ten opzichte van wegen en stations e.d.).

Bij het plangebied Delftwijk - Waterbuurt is overwegend sprake van woongebieden (zowel flatwijken als wijken waar overwegend laagbouw voorkomt). Hiervoor geldt op basis van de Nota Milieuzonering een maximale milieucategorie B. Dat betekent dat in de wijken in Delftwijk - Waterbuurt, daar waar het bestemmingsplan het althans toelaat, zich categorie A en B bedrijven en/of voorzieningen mogen vestigen.

Doorgaande routes of verkeersassen met openbaar vervoer die een verbinding vormen met het centrum, worden in de Nota Milieuzonering beschouwd als “corridors / gemengd gebied”. De nadruk ligt op werkfuncties, menging met de woonfunctie is hier mogelijk. Toegestaan zijn bedrijfsactiviteiten met een maximale milieucategorie C. In bestemmingsplangebied Delftwijk - Waterbuurt is de Rijksstraatweg gekenmerkt als “corridor”.

4.7 Samenvatting beleidsuitgangspunten

Samengevat zijn voor het plangebied Delftwijk -Waterbuurt de volgende beleidsuitgangspunten van belang voor het bestemmingsplan:

- verbetering van de economische vitaliteit en de leefbaarheid in de grote steden. Het creëren van een gedifferentieerd woningaanbod, het vernieuwen van de woningvoorraad, het vergroten van de toegankelijkheid en het verbeteren van de leefomgeving (met name de inrichting van de openbare ruimte) zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.

- de Rijksstraatweg is een woonwerk-as en een zone voor het versterken met sociaal maatschappelijke functies;
- verbetering van de openbare ruimte in deze gebieden essentieel uit oogpunt van leefbaarheid, levendigheid, onderscheid en identiteit;
- vergroten van de gebruiksintensiteit van het bestaande groen in de stad. In Delftwijk door de inrichting van groengebieden beter af te stemmen op recreatief gebruik (verbetering buurtgroen);
- gebieden die herontwikkeld worden, zoals Delftwijk, zal een aantal voorzieningen moeten herbergen (functiemenging).

5 VISIE OP HET PLANGEBIED

Als reeds gezegd bestaat het plangebied uit twee wijken: Delftwijk en Waterbuurt. Delftwijk is een wijk waar de gemeente samen met de woningbouwcorporaties: Elan Wonen, De Woonmaatschappij en Pré Wonen de ambitie heeft om de wijk te verbeteren op zowel sociaal als fysiek en economisch vlak. Waterbuurt is een kleinere wijk waar niet geherstructureerd gaat worden. Hier bestaat de ambitie voornamelijk uit behoud van bestaande kwaliteiten en regulering van de verbouwingmogelijkheden van de woningen.

Hieronder wordt eerst de visie voor Delftwijk beschreven vervolgens wordt de visie voor de Water- of Rivierenbuurt toegelicht.

5.1 Delftwijk

De herstructurering van Delftwijk is een ambitie die eind jaren tachtig is aangevangen, door de vraag vanuit de wijkraad Delftwijk / Waterbuurt aan de gemeenteraad om het geleidelijk verval van de buurt te stoppen. Het toenmalige college van B&W heeft dit overgenomen, en vervolgens is men gestart met het ontwikkelen van plannen voor fysiek, sociaal en economische verbetering van de wijk (*B&W-besluit, gem Haarlem, 1988*). De ambitie is in verschillende vastgestelde documenten uitgewerkt. Deze zijn:

- Toekomstvisie Delftwijk Haarlem 2020 (*vastgesteld: raadsvergadering 13-09-2004*),
- Het stedenbouwkundig kader Delftwijk 2020 (*vastgesteld: raadsvergadering 22-12-2004*)
- Het Beeldkwaliteitplan Delftwijk (*vastgesteld: B&W vergadering 04-04-2006*),
- Programma van eisen Openbare Ruimte (*vastgesteld: 07-03-2006*)
- Het Algemeen Sociaal Plan (*vastgesteld: 11-08-2004*).

De toekomstvisie voor Delftwijk beschrijft de ambitie in hoofdlijnen. Een groot probleem in Delftwijk is het verouderde woningareaal. Er zijn veel kleine woningen in een bouwtechnische slecht staat. Het doel van de herstructurering is om ca. 800 portiek-etageflats te vervangen door ca. 1150 nieuwbouw appartementen en grondgebonden woningen. Daarnaast is het huidige winkelcentrum te klein waardoor het economisch niet goed rendeert. Om het winkelcentrum goed te renderen is een uitbreiding van minimaal 2500 m² extra winkeloppeervlak noodzakelijk. Deze uitbreiding wordt gekoppeld aan de doelstelling om de sociale cohesie in de wijk te verbeteren. Hiervoor is aan de uitbreiding van het winkelcentrum een autovrij winkelplein voorzien. Het plein dient als ruimte voor ontmoetingen, festiviteiten en eventueel een weekmarkt. Door het toegenomen autobezit is de oversteekbaarheid in de wijk slecht, waardoor mensen in hun

bewegingsvrijheid beperkt worden. Om de verbindingen in de wijk te versterken wordt een veilige wandelroute door de wijk aangelegd.

In het stedenbouwkundig kader Delftwijk 2020 is een verdere uitwerking gemaakt van de vernieuwing van de wijk. De wijk heeft in haar huidige opzet een duidelijke strokenverkaveling van 4-laagse portiekflats met daartussen veel groen. Hierdoor heeft de wijk een groen karakter. Nu er meer en grotere woningen gerealiseerd zullen worden en men parkeren inpandig wil oplossen zal het bouwvolume in het gebied toenemen. Er is daarom gekozen om het groen te compenseren in een centraal in de wijk te realiseren park. Het centrale deel van Delftwijk herbergt nu een school, twee kleine dagopvang complexen, een gymzaal, een jeu de boules vereniging en een woonwagenkamp. Het woonwagenkamp en één dagopvang krijgen een nieuw plek binnen Delftwijk. De school verhuist naar een nieuwe locatie, het Plesmanplein. De jeu de boules vereniging en een dagopvang worden buiten de wijk geplaatst. Op de vrijgekomen locatie zal het nieuwe park bijdragen aan betere verbindingen te maken tussen het noorden en zuiden van Delftwijk. De gebruikswaarde van het park zal veel meer zijn dan de huidige groenstroken in de wijk.

Door de toename van het bouwvolume in de wijk neemt het verhard oppervlak in de wijk ook toe. Volgens de norm van het waterschap zal hiervoor compensatie gezocht moeten worden in de vorm van het toevoegen van extra open water. Voor Delftwijk is gekozen dit integraal op te lossen. In het wijkpark zal een vijver gerealiseerd worden die gekoppeld is aan de Delft en in de toekomst de mogelijkheid heeft om doorgetrokken te worden naar de Jan Gijzenvaart.

In het beeldkwaliteitplan Delftwijk en het programma van eisen Openbare Ruimte zijn kwaliteitsuitgangspunten geformuleerd om de uiteindelijke uitwerking van de openbare ruimte en bebouwing in goede banen te leiden en tevens op elkaar af te stemmen. In het beeldkwaliteitplan zijn ook welstandscriteria opgenomen.

De geambieerde ruimtelijke ontwikkelingen in bovengenoemde beleidsdocumenten zijn in dit bestemmingsplan vertaald. Omdat de ene ontwikkellocatie in een verder stadium is dan de andere zijn deze in dit bestemmingsplan op een tweetal manier juridisch geregeld. Voor de projecten die voldoende concreet zijn zoals de locaties Slauerhoff(reeds vergund), uitbreiding Winkelcentrum, locatie Springplank(reeds vergund), het nieuw woonwagenkamp, het wijkpark en het project Delftlaan-Noord zijn positief bestemd op de plankaart. Dit betekent dat de bestaande situatie en/of de nieuw te ontwikkelen situatie als zodanig op de plankaart is aangegeven.

Voor locaties waarvan de planvorming minder concreet is zijn wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Dit is voornamelijk het gebied dat in de fasering is gepland tussen 2010 en 2020. Hier zijn met name de woningbouwlocaties in het midden en zuiden van Delftwijk in beeld, evenals de reeds gememoreerde waterverbinding tussen de nieuwe vijver in het wijkpark en de Jan Gijzenvaart. Tevens is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen betreft het verplaatsen van het SIG gebouw naar de strook langs de Delftlaan waar ook het nieuwe woonwagenkamp is voorzien. Op de locatie van het SIG gebouw kan dan het wijkpark worden uitgebreid, wat vooral van belang is voor een meer effectieve ontsluiting van het park en een meer rendabele aanleg van diverse waterpartijen.

Het college van Burgemeester en Wethouders kunnen met de in dit bestemmingsplan bepaalde kaders in de wijzigingsbevoegdheden overgaan tot wijziging van het betreffende gedeelte van het bestemmingsplan conform de nieuwe situatie. Op deze manier ontstaat er in kortere tijd een actueel juridisch kader voor de nieuwe ontwikkelingen.

Slauerhoff

Op de locatie Slauerhoff worden de oude 4-laagse portiekflats vervangen door ca. 200 woningen in drie bouwblokken. De bouwblokken worden een combinatie van appartementen in zes lagen aan het wijkpark en grondgebonden woningen aan de noord, oost en westzijde. Het gebied wordt ingericht als (woon)erf. Het parkeren vindt deels op eigen terrein binnen de bouwblokken plaats. De verkeerscirculatie rond de blokken wordt afgewikkeld op de PC Boutenstraat. Hierdoor wordt voorkomen dat het winkelend publiek en de Slauerhoff bewoners niet van dezelfde openbare parkeerplaatsen gebruik hoeven te maken.

Winkelcentrum Marsmanplein

De uitbreiding van het winkelcentrum is eveneens reeds verder uitgewerkt. Voor deze locatie is, om economisch beter te renderen, minimaal 2500 m² extra detailhandel nodig (dpo D&B, 2001). Naast detailhandel op de begane grond zullen op de verdiepingen woningen gerealiseerd worden. Deze functiemenging creëert een goede sociale controle op het winkelplein. Het winkelplein is ook een centraal punt in de wijk om sociale cohesie in de wijk te

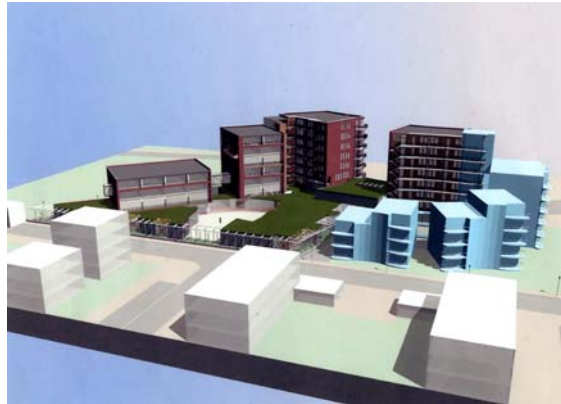


(uitbreiding winkelcentrum Marsmanplein)

versterken. Het plein wordt daarom autovrij en is geschikt voor een eventuele weekmarkt of een soortgelijk evenement. Onder het plein komt een parkeergarage om de verkeersdruk op te vangen. Uitgaande van het Beeldkwaliteitsplan Delftwijk gaat het om ca. 170 parkeerplaatsen, waarvan rond de 100 openbaar.

De Springplank

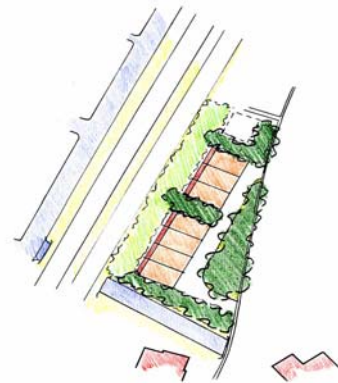
De locatie Springplank betreft een locatie waar reeds een bouwvergunning voor verleend is. Op deze locatie komt een kinderdagopvang met 37 woningen. De woningen kijken uit op het plein nabij het winkelcentrum. De parkeerdruk voor het project zijn in een ondergrondse parkeergarage (60 parkeerplaatsen) opgelost. Het bezoekers parkeren wordt in de openbare ruimte opgelost.



(Nieuwbouw locatie springplank)

Het woonwagenkamp

Het huidige woonwagenkamp is gesitueerd op de locatie van het toekomstige wijkpark. Om dit park te realiseren wordt het woonwagenkamp verplaatst naar de rand van de wijk op het huidige Kick Smit-trapveldje aan de P.C. Boutensstraat. Dit trapveldje komt terug in het wijkpark.



(Inrichtingsplan woonwagens)

Wijkpark en SIG gebouw

Het wijkpark van Delftwijk is in de bestaande situatie zoals hiervoor beschreven grotendeels bebouwd. De functies worden verplaatst dan wel uit de wijk geplaatst. De nieuwe invulling van het wijkpark zal bestaan uit een park, een watergang en of vijver, een trapveldje (Kick Smit veldje). In het park is, in combinatie met de groenstrook tussen de Delftlaan en het Marianne Philipsplantsoen, voor het huidige S.I.G. gebouw een wijzigingsbevoegdheid(W5) opgenomen. Hiermee zal op termijn het wijkpark kunnen worden uitgebreid en kan op de locatie tussen de Delftlaan en het Marianne Philipsplantsoen nieuwbouw worden gerealiseerd ten behoeve van de in het S.I.G. gebouw gevestigde maatschappelijke functies. Zolang van deze wijzigingsbevoegdheid nog geen gebruik is gemaakt zal, doordat het S.I.G. gebouw is gelegen aan de westzijde

van het park tegenover het nieuwe winkelplein, een looproute ontstaat die in het park voor extra levendigheid zorgt.

Water

In het Stedenbouwkundig Kader Delftwijk 2020 worden voorstellen gedaan voor een verbetering van het watersysteem. In het Middengebied wordt oppervlaktewater toegevoegd dat in verbinding staat met de Delft. Deze waterpartij zorgt voor extra waterberging en geeft aan het park extra verblijfskwaliteit.

Verder wordt in het Stedenbouwkundig Kader een reservering aangegeven voor een watergang in de Gerard van Eckerenstraat via het Artur van Schendelplantsoen en de Nico van Suchtelenstraat. Deze watergang vormt dan een verbinding tussen de Jan Gijzenvaart en de toekomstige vijver in het middengebied.

Als gevolg van de stedelijke vernieuwing neemt de verharding globaal als volgt toe:

Deelgebied	Toename verharding	Benodigde waterberging	Wanneer
Noord, incl. middengebied	5.580 m ²	840 m ²	Tot 2013
Zuid	16.550 m ²	2.480 m ²	Na 2013
Totaal	22.130 m ²	3.320 m ²	

Uitgangspunt is dat bovengenoemde compenserende berging in de parkvijver en eventueel in de waterverbinding Jan Gijzenvaart – parkvijver wordt gerealiseerd. De Jan Gijzenvaart is in 2006 gedeeltelijk van natuurvriendelijke oevers voorzien. Volgens planning zal het gedeelte van de Jan Gijzenvaart binnen Delftwijk in 2008 van natuurvriendelijk oevers worden voorzien. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de ecologische functie van deze vaart.

De Delft zorgt voor de opvang van schoon kwelwater uit de duinen. Door dit gebiedseigen water langer in de Delft (en andere watergangen langs de Binnenduinrand) vast te houden, kan het beter benut worden voor natuur en recreatie. In lijn met het Integraal Waterplan Haarlem werken Rijnland en de gemeenten langs de Binnenduinrand aan een Inrichtingsplan voor het duinwatersysteem.

In het kader van de Basisinspanning en het Waterkwaliteitsspoor zal de gemeente langs de Delft een bergbezinkbassin realiseren. Hiermee kunnen de twee overstorten in de Jan Gijzenvaart worden opgeheven. Het is van belang dat het bergbezinkbassin benedenstrooms van de toekomstige aantakking van de Delft met de parkvijver komt te liggen.

In verband met de wijkvernieuwing zal het gemengde rioolstelsel de komende jaren door een gescheiden rioolsysteem vervangen worden. Het systeem wordt zo aangelegd dat het schone hemelwater op de toekomstige parkvijver loost en op deze manier voor een verversing van het vijverwater zorgt. Indien voor een volledig gescheiden rioolsysteem wordt gekozen, zullen maatregelen getroffen moeten worden om verontreiniging van het oppervlaktewater door uitlopende bouwmetalen en straatvuil tegen te gaan.

Speelvoorzieningen.

In het Programma van eisen Openbare Ruimte (2006) wordt voor speelruimte in Delftwijk het volgende gesteld:

De bestaande plekken binnen het plangebied Delftwijk voorzien in een behoefte. Zij moeten dus worden behouden (bijvoorbeeld het mooi ingerichte Johan Limpers-plantsoen) of adequaat worden vervangen (bijvoorbeeld het Dr. De Liefdehof dat in huidige vorm weinig toegevoegde waarde heeft, of het Kick Smitveldje dat plaats moet maken voor woonwagens). Het is van belang de bewoners in de ontwerpfase bij (her)inrichting van de plekken te betrekken. Voor de verdeling over de wijk zijn de volgende uitgangspunten gekozen:

- Het Wijkpark moet ruim en open blijven.
- Er worden in Delftwijk speelvoorzieningen voor kinderen van alle leeftijden gerealiseerd. Dit betekent dat er ergens in de wijk een trapveldje moet komen; dat er diverse groene plekken zijn; dat er speelplekken voor de 10+-leeftijd zijn (bijvoorbeeld een skatebaan);
- De verschillende (binnen)hoven die zullen ontstaan bieden kansen voor private ruimtes met een publieke functie (afsluitbaar gedurende de nacht). Deze bevorderen de betrokkenheid van de bewoners bij hun omgeving en bieden plaats aan speelvoorzieningen voor kleine kinderen;

De voetbalkooi op het Delftplein zal een andere plek in de wijk moeten krijgen. Dit is weliswaar een locatie die buiten het plangebied valt maar wel in de buurt ligt. Het aanbod aan sport - en speelvoorzieningen in de buurt moet in samenhang bekeken worden.

5.2 Water- of Rivierenbuurt

De Waterbuurt betreft het gedeelte van de wijk dat in het zuidwesten ligt en dat globaal wordt begrensd door de Generaal Spoorlaan, Rijksstraatweg en de Jan Gijzenkade. Voor de Water- of Rivierenbuurt is in het bestemmingsplan gekozen voor een consoliderende benadering. De Water- of Rivierenbuurt is een wijk die ruimtelijk goed functioneert en waar de levendigheid groot is. Behoud van deze kwaliteit is het uitgangspunt. Dit houdt in dat bestaande bebouwingsvolumes en bestemmingen zijn vastgelegd. Aangezien het gebied grotendeels de woonfunctie betreft, is de bestemming “Woondoeleinden” ook overwegend aanwezig. Daar waar meerdere functies zijn toegestaan is de bestemming “Gemengde doeleinden” opgenomen. Het betreft hier de Rijksstraatweg die volgens het structuurplan Haarlem een belangrijke verbindend element door heel Haarlem noord vormt. Gekoppeld aan dit verbindend element zijn de functies winkel en of kantoor. Deze functies komen al veelvuldig voor aan de Rijksstraatweg.

Binnen het bestemmingsplan worden beperkte veel voorkomende uitbreidingsmogelijkheden geregeld zoals dakopbouwen. In de wijk worden tevens veel woningen voorzien van een 3^e woonlaag, aangezien een groot deel bestaat uit twee lagen met een plat dak. In het bestemmingsplan zijn drie mogelijke vormen van dakopbouwen opgenomen. De bestaande situatie is hierbij het uitgangspunt. Op basis van het bestaande straatbeeld is de reeds meest toegepaste dakopbouw als uitgangspunt gesteld voor de overige mogelijke woninguitbreiding. Hiermee wordt getracht een uniform en daarmee kwalitatief straatbeeld te behouden danwel te verkrijgen. Het risico van een druk en onevenwichtig straatbeeld wordt hiermee vermeden.

Bestaande groene plekken worden gehandhaafd en positief bestemd. Er wordt voorgestaan te voorzien in meer of betere openbare groenvoorzieningen (Perspectiefplan Noord, Groenstructuurplan), om de kwaliteit van de woonomgeving te verhogen. Dit is niet iets wat rechtstreeks via een bestemmingsplan geregeld hoeft te worden. Wel kan hiervoor in het bestemmingsplan enige ruimte worden opgenomen door bijvoorbeeld binnen de verkeersbestemming groenvoorzieningen (bomen, bermen, bloembakken, geveltuinen e.d.) mogelijk te maken.

Er speelt één individuele uitbreidingsmogelijkheid in de Water- of Rivierenbuurt. Het betreft hier een bouwplan voor Rijksstraatweg 433. Dit pand is in de huidige situatie een partyzaal van één bouwlaag. In het bestemmingsplan is het mogelijk gemaakt om binnen de contouren van nummer 417, 419 en 431 een woongebouw te realiseren.

6 PLANBESCHRIJVING

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de in de hoofdstukken 2 en 4 beschreven analyses en beleidsuitgangspunten vertaald naar de juridische opzet van het plan. Zowel de bestaande situatie als de gewenste ontwikkelingen spelen een rol in de wijze waarop bebouwing en openbare ruimte bestemd worden. De in hoofdstuk 3 beschreven milieuaspecten geven inzicht in de eventuele belemmeringen voor het mogelijk maken van nieuwe functies.

6.1 Algemeen

Algemeen uitgangspunt voor het bestemmingsplan Delftwijk - Waterbuurt is dat de gronden en de bestaande bebouwing in principe conform het huidige gebruik bestemd worden, mits dit gebruik wenselijk is binnen de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Het is van belang om voor de bestaande bebouwing en functies een bestemmingsregeling te ontwerpen, die mogelijkheden biedt voor het voortzetten van wenselijke functies, met in achtneming van de effecten van voortzetting en uitbreiding van die functies op de omgeving. Hierbij dient dus rekening gehouden te worden met ontwikkelingen die zich binnen dat gebruik kunnen voordoen (zoals behoeften ten aanzien van het verbouwen- en gebruik van woningen of andere functies in de komende planperiode).

Uitgangspunt is een bestemmingsregeling voor de bestaande en toekomstige bebouwing en functies, welke zo veel mogelijk ruimte biedt voor verandering en aanpassing aan veranderende wensen. Het plan dient, met andere woorden, flexibel en doelmatig te zijn, en dient rechtszekerheid te bieden omtrent de ruimte voor verandering. Daar staat tegenover, dat het plan de nodige bescherming moet bieden tegen ontwikkelingen die schadelijk zijn voor anderen. Bescherming tegen een zodanige ontwikkeling wordt samengevat in de term rechtsbescherming.

In dit plan heeft een en ander geleid tot de volgende principeopzet:

1. Aan de gebruiker van gronden en opstallen worden zo veel mogelijk vrijheden gegeven om zijn eigen beleid te voeren, zonder dat de overheid daarin regels stelt. Deze vrijheden worden zonder beperking als recht in het plan geformuleerd.
2. Indien in veel gevallen een mogelijke beschadiging van de belangen van andere burgers wordt verwacht, geeft het plan als recht iets beperktere mogelijkheden. Voor uitzonderingssituaties biedt het plan in dat geval wel verruimde mogelijkheden, maar deze zijn voorwaardelijk in het plan opgenomen, in de vorm van nadere eisen, vrijstellingen of, voor zwaardere gevallen, een wijzigingsbevoegdheid.

In dit soort situaties is het niet goed mogelijk om vooraf te bepalen onder welke voorwaarden en in welke situatie deze extra-mogelijkheid zal kunnen worden toegekend dan wel de extra beperking noodzakelijk zal zijn. Daarom is maatwerk nodig in de vorm van de genoemde voorwaardelijk opgenomen verruimingsbepalingen.

De plankaart is zo opgesteld dat flexibiliteit kan worden geboden om ontwikkelingen mogelijk te maken zonder de stedenbouwkundige structuur van de wijk onevenredig aan te tasten.

De bouwgrenzen geven het gebied aan waarbinnen mag worden gebouwd. In de meeste gevallen laten de bouwgrenzen op de plankaart en de bebouwingsregelingen in de voorschriften, verbetering, vernieuwing, bescheiden vergroting of vervanging met gelijkwaardige bouw toe. Daarbij is rekening gehouden met de nodige flexibiliteit, de nodige kwaliteitseisen voor de bebouwing, de woonomgeving en bereikbaarheid ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen.

Over het algemeen wordt in het plangebied een verruiming van de woning mogelijk gemaakt. Door het opnemen van een bouwhoogte staat het bewoners vrij om bij uitbreiding van de woning te kiezen voor een plat dak of een woning met een kap, in welke vorm dan ook. Alleen geldt dat de maximale hoogte niet meer mag bedragen dan de op de plankaart aangegeven bouwhoogte.

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de afzonderlijke in het bestemmingsplan opgenomen bestemmingen.

6.2 Juridische planopzet

Bestemming Woondoeleinden (artikel 5 van de voorschriften)

- bestaande woningen in het plangebied zijn positief bestemd als Woondoeleinden (W);
- voor zover ruimtelijk mogelijk zijn (beperkte) uitbreidingen van de bestaande woningen toegestaan (door middel van het 'rechttrekken' van achtergevelrooilijnen);
- onder voorwaarden (maximaal 35% van het bruto vloeroppervlak van een woning tot een maximum van 50 m²) zijn beroepsmatige activiteiten aan huis toegestaan.

Uitbreiding van de woning

Bij bestaande woningen neemt in den regel de wens tot veranderingen in en aan de woning bij de zittende bewoner of een nieuwe bewoner toe naarmate de woning ouder wordt. Aanvragen hebben meestal betrekking op de uitbreiding van de woonruimte, luxer maken van de woning, dan wel een grotere berging/ garageruimte in de achter- of zijtuin. Nieuwe wensen hangen voor een groot deel samen met een verandering van levensfase (bijvoorbeeld kinderen de deur uit, hoger inkomen, pensionering). Ook maatschappelijke veranderingen, zoals de wens om ouderen zo lang mogelijk zelfstandig te

laten wonen, kunnen een reden zijn voor uitbreiding.

Het bestemmingsplan biedt mogelijkheden voor genoemde bouw wensen. Daarbij moet worden aangetekend dat de uitbreiding van de woningen niet ongelimiteerd kan zijn. De ruimte is vaak beperkt. Uitbreidingen aan de woning bijvoorbeeld kunnen hinderlijk zijn voor de burens, omdat de ruimte tussen woningen in veel situaties te gering is. Daarbij spelen ook de stedenbouwkundige opzet, de architectuur en welstand een rol.

Beroepsmatige activiteiten aan huis

Door een sterkere verwevenheid van wonen en werken kan een bijdrage worden geleverd aan het plaatselijk (m.n. dienstverlenend) voorzieningenniveau. Bovendien kan 'werken-aan-huis' een stimulans geven aan de economische ontwikkeling. Veel ondernemers zijn op deze manier begonnen. Binnen de ruimtelijk-functionele opzet van bestaande woonwijken zijn de mogelijkheden van het toestaan van beroepsmatige activiteiten aan huis uiteraard beperkt. Immers, voorkomen dient te worden dat er overlast voor het wonen ontstaat, omdat bijvoorbeeld het verkeerssysteem en de verkaveling niet inspelen op andere functies en de gevolgen van die andere functies. Kortom: de gemeente staat in principe positief tegenover deze ontwikkeling zonder de mogelijke nadelen uit het oog te verliezen.

Het gebruiken en inrichten van woningen en bijgebouwen voor beroepsmatige activiteiten aan huis is mogelijk mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Zo zijn alleen dienstverlenende beroepen mogelijk en mag er geen overlast voor de woonomgeving ontstaan. Bovendien geldt als uitgangspunt dat de woonfunctie in overwegende mate gehandhaafd dient te blijven. De omvang van de bedrijfsmatige activiteiten wordt daarom in de voorschriften gelimiteerd: 35% van het bruto vloeroppervlak van een woning, tot een maximum van 50 m², mag voor beroepsmatige activiteiten aan huis worden gebruikt.

Aan huis verbonden, dienstverlenende beroepen kunnen bijvoorbeeld zijn kleine adviesbureaus, kleine financiële instellingen, pedicures en praktijkruimten voor de zogenaamde vrije beroepen, zoals arts, tandarts en notaris.

Bestemming Tuin (artikel 6 van de voorschriften)

- de in het plangebied niet voor gebouwen bedoelde gronden worden bestemd als Tuin (T);
- binnen deze bestemming zijn onder voorwaarden wel bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan (zoals bijvoorbeeld erfafscheidingen);

Bestemming Erf (artikel 7 van de voorschriften)

- de in het plangebied bij verschillende bestemmingen behorende gronden waar wel gebouwen zijn toegestaan, worden bestemd als Erf (E);
- op de als Erf bestemde gronden mogen onder voorwaarden aan- en bijgebouwen worden gebouwd mits met niet meer dan 50% bebouwd, met een maximum van 40 m²;

Bestemming Maatschappelijke doeleinden (artikel 8 van de voorschriften)

- bestaande maatschappelijke voorzieningen zijn bestemd als Maatschappelijke doeleinden (M);
- bestaande nutsgebouwen met een groter oppervlak dan 10 m² zijn bestemd als Maatschappelijke doeleinden, nader aangeduid als nutsvoorzieningen;
- per voorziening zijn, voor zover ruimtelijk mogelijk en wenselijk, uitbreidingen toegestaan;
- functieverandering naar andere maatschappelijke functies wordt toegestaan (het soort maatschappelijke voorzieningen is gelimiteerd in de voorschriften);

Indien een bestaande maatschappelijke voorziening zijn functie verliest, is het wenselijk dat in hetzelfde pand een andere maatschappelijke voorziening gevestigd kan worden (bijvoorbeeld een culturele voorziening in een leegstaande school). In de voorschriften wordt gelimiteerd welke maatschappelijke functies mogelijk zijn. Om die reden hoeven maatschappelijke voorzieningen in den regel niet specifiek benoemd te worden, zodat enige ruimte blijft voor uitwisseling van (maatschappelijke) functies.

Bestemming Woondoeleinden/Woonwagens (artikel 9 van de voorschriften)

De volgende gronden zijn bestemd voor Woondoeleinden/woonwagens (Ww):

- gronden die in gebruik zijn als woonwagenstandplaats met bijbehorende voorzieningen;

Bestemming Gemengde doeleinden (artikel 10 van de voorschriften)

Er zijn twee typen gemengde doeleinden: Gemengde Doeleinden a (GDa) en Gemengde Doeleinden b (GDb). Hieronder worden ze nader toegelicht:

- Binnen de vestigingen bestemd als Gemengde Doeleinden a (GDa) wordt voor de begane grond verdieping ruimte geboden voor de functies wonen, kantoren, atelierruimten, praktijkruimten en dienstverlening. Alle overige bouwlagen zijn gereserveerd voor woondoeleinden.
- Binnen de bestemming Gemengde doeleinden b (GDb) wordt op de begane grond ruimte geboden voor de functies wonen, kantoren, atelierruimten, praktijkruimten,

dienstverlening, detailhandel, bedrijfsdoeleinden (met inachtneming van het bepaalde in artikel 5 van de voorschriften). Tevens is horeca op de begane grond toegestaan indien en zoals aangeduid op de plankaart. De overige bouwlagen zijn bestemd voor woondoeleinden.

Aanduiding Horeca

- Binnen de bestemming gemengde doeleinden en centrumvoorzieningen zijn op de plankaart enkele panden aangeduid met horeca. De horeca is daarbij alleen toegestaan op de begane grond. Er wordt een onderscheid gemaakt in horeca 1, horeca 2 en horeca 3 (H1, H2 en H3).
- H1 betreft: cafébedrijven, dancings, discotheken en gelijkwaardige horecabedrijven. Binnen de bestemming H1 zijn dancings, discotheken en gelijkwaardige horecabedrijven alleen toegestaan indien de plankaart is voorzien van de aanduiding “discotheek / bar-dancing toegestaan”.
- H2 betreft: restaurants, eethuisjes, fastfoodzaken, cafetaria’s en gelijkwaardige horecabedrijven.
- H3 betreft: complementaire daghoreca zoals lunchrooms, ijssalons, koffie- en/of theehuis en gelijkwaardige horecabedrijven.

Bestemming Recreatieve doeleinden (artikel 11 van de voorschriften)

Gronden met de bestemming Recreatieve doeleinden zijn bestemd voor recreatief dagverblijf. Daar wordt in verstaan: verblijfrecreatieve voorzieningen, dagrecreatieve voorzieningen, speelvoorzieningen, clubgebouwen en/of dienstgebouwen.

Bestemmingen Verkeers- en verblijfsdoeleinden, Groenvoorzieningen, Water en Garages (resp. artikel 12, 13, 14 en 15 van de voorschriften)

- de in het plangebied voorkomende wegen, met bijbehorende bermen, parkeerplaatsen, fiets- en voetpaden en speelplaatsen zijn ondergebracht in een verzamelbestemming verkeers- en verblijfsdoeleinden; binnen deze bestemming behoort een herinrichting tot de mogelijkheden;
- aparte autostallingsmogelijkheden buiten de straatruimten zijn bestemd als garagebox;
- de grotere groengebieden van structurele aard zijn specifiek bestemd als Groenvoorzieningen; de overige kleinere groene gebieden, zoals de bermen langs wegen, zijn betrokken binnen de bestemming verkeers- en verblijfsdoeleinden;
- voor eventuele toekomstige uitbreidingsbehoeften van speelfaciliteiten of –terreinen binnen het plangebied, wordt ruimte geboden binnen de gronden die bestemd zijn als groenvoorzieningen en als verkeers- en verblijfsdoeleinden;

- zowel binnen verkeers- en verblijfsdoeleinden als groenvoorzieningen is de bouw van bouwwerken ten behoeve van de bestemming verkeers- en verblijfsdoeleinden respectievelijk groenvoorzieningen toegestaan, w.o. nutsgebouwtjes,abri's, (ondergrondse) afval- en recyclebakken en reclameborden en andere bouwwerken.
- De oppervlakte van gebouwen mag per bouwwerk niet meer bedragen dan 10 m² en de hoogte niet meer dan 3 meter;
- de in het plangebied voorkomende waterwegen en waterpartijen zijn ondergebracht in de bestemming Water. Onder deze bestemming is, naar aanleiding van opmerkingen van het Hoogheemraadschap Rijnland, het verbod opgenomen de oppervlakte van de bestemming water te verkleinen, waarvan het college van Burgemeester en Wethouders vrijstelling kan verlenen na verkregen advies van datzelfde Hoogheemraadschap.

Binnen de verkeers- en verblijfsdoeleinden bestemming moet ruimte gelaten worden om zonodig veranderingen te kunnen aanbrengen in de inrichting van de openbare ruimte, afgestemd op wijzigende behoeften.

Er is plaats voor zowel kleine groen- en speelvoorzieningen als diverse verkeerstechnische elementen, met onder meer de rijbaan, parkeerplaatsen, fietsparkeervoorzieningen, verkeersdrempels en fiets- en voetpaden.

In de voorschriften wordt de bestemming “verkeers- en verblijfsdoeleinden” zodanig ruim omschreven dat deze wijzigingen in de openbare ruimte doorgevoerd kunnen worden zonder dat het bestemmingsplan gewijzigd hoeft te worden.

Bij de inrichting van de openbare ruimte moeten gebruik, veiligheid en beeldkwaliteit samengaan.

Dubbelbestemming Leiding-Leidingstrook (artikel 16)

- Naast de daarvoor aangewezen andere bestemmingen zijn de op de plankaart voor ‘Leiding – Leidingstrook’ aangewezen gronden, mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van een ondergrondse drinkwatertransportleiding met een veiligheidsstrook ter breedte van 2,5 meter aan weerszijde van de hartlijn van de leiding.
- Deze dubbelbestemming is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden aan toegekende enkelbestemmingen.

Wijzigingsbevoegdheid I t/m V (artikel 17 t/m 22 van de voorschriften)

WI (artikel 17)

Wijzigingsgebied 1 (Aart van der Leeuwstraat) ligt in het midden van de wijk en direct ten zuiden van het toekomstige wijkpark. Aan de oostzijde ligt de Generaal Spoorlaan, aan de westzijde de P.C. Boutensstraat. Aan de noordzijde liggen kleinere woningen van 1 laag met een kap. Het wijzigingsgebied bestaat uit een 8-tal portiekflats.

In de toekomstige situatie komen er ca 170 appartementen en grondgebonden woningen in vier bouwblokken. Aan de parkzijde komt maximaal 6,5 bouwlaag en aan de zuidzijde maximaal 3,5 bouwlaag. Aan de parkzijde dient op de begane grond, in het verlengde van het nabij gelegen winkelcentrum, ruimte te zijn voor andere functies zoals bedrijf aan huis, atelierwoningen of praktijkruimte. In de openbare ruimte dient er naast ruimte voor verkeer en groen ook ruimte te zijn voor water, om een watergang mogelijk te maken tussen het wijkpark en de Jan Gijzenvaart.



(voorbeelduitwerking uit stedenbouwkundig kader Delftwijk 2020)

Het parkeren ca. 169 plaatsen., vindt volgens het stedenbouwkundig kader, grotendeels inpandig plaats. Het parkeren in de openbare ruimte, ca. 101 plaatsen, wordt verdeeld op basis van het beeldkwaliteitplan Delftwijk.

WII (artikel 18)

Wijzigingsgebied 2 (Delftlaan Zuid) is gelegen aan de randweg in het zuidwesten van Delftwijk. Aan de oostzijde ligt de P.C. Boutensstraat, een doorgaande busverbinding. Aan de noord en zuidzijde is de locatie ingeklemd tussen twee woontorens.

In de nieuwe situatie komen in het gebied twee woonblokken met ca. 197 appartementen. Aan de randwegzijde zal deze maximaal 6,5 halve bouwlaag hoog zijn en aan de P.C. Boutensstraat maximaal 4,5 bouwlaag. De parallelweg, de Delftlaan, komt te vervallen, de ontsluiting vindt derhalve plaats via de P.C. Boutensstraat. Op basis van het beeldkwaliteitplan is het parkeren in dit wijzigingsgebied verdeeld in ca. 150 plaatsen op eigen terrein en ca. 90 in de openbare ruimte .



(voorbeelduitwerking uit stedenbouwkundig kader Delftwijk 2020)

WIII (artikel 19)

Wijzigingsgebied 3 (Van Moerkerkenstraat) vormt de zuidrand van Delftwijk. In de huidige situatie staan er 6 portiekflats. Deze locatie staat als laatste op de rol om aangepakt te worden in het kader van de herstructurering van Delftwijk.

Aan de noordzijde liggen kleine woningen van 1 laag met kap, aan de westzijde ligt de P.C. Boutenslaan, aan de oostzijde staat een torenflat van 13 verdiepingen. Aan de zuidzijde ligt de Jan Gijzenvaart met het Schoterbos (park) daarachter.

De nieuwbouw op de locatie bestaat uit een drietal woonblokken. De bouwhoogte aan het park is 6,5 bouwlaag en aan de noordzijde is de hoogte 3,5 bouwlaag. Net als bij wijzigingsgebied 2 dient er in dit gebied naast ruimte voor parkeren en groen ruimte worden gerealiseerd voor een mogelijke watergang tussen het wijkpark en de Jan Gijzenvaart. Het parkeren is grotendeels inpandig voorzien en verdeeld in ca. 169 plaatsen op eigen terrein, en ca. 101 plaatsen in de openbare ruimte, welke zijn aangegeven in het beeldkwaliteitsplan Delftwijk.



(voorbeelduitwerking uit stedenbouwkundig kader Delftwijk 2020)

W IV (Artikel 20)

Wijzigingsgebied 4 (SIG Gebouw) bestaat uit het westelijke gedeelte van het toekomstige wijkpark, waar het huidige SIG gebouw is gesitueerd, en de strook tussen de Delftlaan en de P.C. Boutensstraat, naast het woonwagenkamp, waar nieuwbouw voor het SIG zou kunnen worden gerealiseerd. In de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen dat realisatie van een nieuw SIG gebouw op bovengenoemde locatie slechts mogelijk is als de huidige locatie is verlaten en wordt gesloopt zodat dit vrijkomende deel bij het wijkpark kan worden getrokken.

W V (Artikel 21)

Wijzigingsgebied 5 (Water in Delftwijk) geeft vorm aan de eis van het Hoogheemraadschap Rijnland om meer oppervlaktewater in het plan op te nemen als compensatiemaatregel. In het onderhavige (ontwerp)stadium van het plan is ook de vijver in het wijkpark in de wijzigingsbevoegdheid opgenomen, echter deze wordt bij het tijdig beschikbaar komen van het Definitief Ontwerp voor het wijkpark overgenomen op de plankaart.

W VI (Artikel 22)

Wijzigingsgebied 6 ligt op het Marmsmanplein en hierin is opgenomen dat de bestemming gewijzigd kan worden in GDb (Gemengde Doeleinden b) met de aanduiding horeca 2, ten behoeve van een horecapaviljoen op het Marsmanplein.

Anti-dubbeltelbepaling (artikel 3)

Deze bepaling in de voorschriften houdt in dat dezelfde oppervlakte van gronden, die als maatstaf heeft gediend voor het bepalen van de toelaatbare oppervlakte van (bijvoorbeeld) bouwwerk A, niet nog eens mag dienen als maatstaf voor het bepalen van de toelaatbare oppervlakte van bouwwerk B, voor zover daardoor de oppervlakte van bouwwerk A niet meer aan de betreffende planbepaling voldoet. Deze bepaling dient dus om te voorkomen dat door het "verschuiven" van gronden tussen percelen (m.n. via al of niet tijdelijke eigendomsoverdrachten) op een van de of op alle betrokken percelen uiteindelijk een bebouwde oppervlakte ontstaat, die groter is dan het plan blijkens de voorschriften beoogt toe te staan. Ook de oppervlaktebepaling van bijvoorbeeld de functie "praktijkruimte" als percentage van de oppervlakte van de woning plus bijbehorende bijgebouwen valt binnen het bereik van deze anti-dubbeltelbepaling.

6.3 Hoofdopzet plankaart

Bebouwingsgrenzen

Uitgaande van de bestaande bebouwing en bestaand gebruik zijn op de plankaart bebouwingsgrenzen en in de voorschriften bebouwingsregelingen aangegeven. De bebouwingsgrenzen geven het gebied aan waarbinnen mag worden gebouwd. In de meeste gevallen laten de bebouwingsgrenzen op de plankaart en de bebouwingsregelingen in de voorschriften, verbetering, vernieuwing, bescheiden vergroting of vervanging met gelijkwaardige bouw toe. Daarbij is rekening gehouden met de nodige flexibiliteit, de nodige kwaliteitseisen voor de bebouwing, de woonomgeving en bereikbaarheid ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen. Over het algemeen zijn de bebouwingsgrenzen van de vigerende bestemmingsplannen overgenomen.

Binnen enkele percelen is een bebouwingspercentage opgenomen. Deze bebouwingspercentages zijn waar wenselijk ten opzichte van de bestaande bebouwing verruimd, zodat ook daar enige ruimte voor uitbreiding van de bebouwing wordt geboden.

Bouwhoogte

De bestaande goothoogte van gebouwen is op de plankaart aangegeven (via vrijstelling mag de bestaande goothoogte met maximaal 1 meter worden verhoogd). Boven de goothoogte is een kap toegestaan tot een maximale hoogte van 3,5 meter. Hierop zijn twee uitzonderingen mogelijk:

- via een vrijstelling is een kap tot maximaal 5 meter toegestaan;
- via een vrijstelling is een platte afdekking in plaats van een kap mogelijk. In dat geval is de op de plankaart aangegeven goothoogte tevens de maximale hoogte van het gebouw.

Voor bestaande bebouwing die om stedenbouwkundige redenen niet mag worden verhoogd, is geregeld dat de hoogte niet meer mag bedragen dan de aangegeven hoogte. Deze beperking heeft betrekking op bestaande, relatief hoge gebouwen.

Ten aanzien van de vormgeving van de daken, de hellingshoek van de kap en het aanbrengen van dakkapellen en dakopbouwen zijn stedenbouwkundige bepalingen in de voorschriften opgenomen. Bij specifieke bouw aanvragen zal de gemeentelijke commissie Welstand en Monumenten een welstandstoets uitvoeren. Voor de blokken op de plankaart waar een I of II in staat vermeld dient de overeenkomstig artikel 6 verplichte variant in dakopbouw te worden toegepast.

De bouw van dakterrassen is alleen toegestaan op aanbouwen. In situaties van bijvoorbeeld een bovenwoning geeft dit de gelegenheid voor de bewoners van die bovenwoning een buitenruimte te creëren. Overigens gelden er privaatrechtelijke regels met betrekking tot de aan te houden afstand tot perceels- en erf grenzen in geval van aanleg van een dakterras.

7 OVERLEG EN UITVOERBAARHEID

7.1 Resultaten participatie

Het ontwikkelingsprogramma Haarlem (OPH) geeft twee lijnen aan om te komen tot een duurzaam goed woonmilieu: de lijn van de participatie en de lijn van de versterking van het woon- en leefklimaat. De sociale programmalijnen uit het OPH dragen hieraan bij, hetzij door participatie te bevorderen, hetzij door zorg te dragen voor randvoorwaarden. Middels participatie heeft de wijkraad Delftwijk/Waterbuurt een belangrijke steen bijgedragen bij de voorbereiding van dit plan.

De versterking van het woon- en leefklimaat heeft zowel een sociale als een ruimtelijk-fysieke component. Uitgangspunt is het zorgvuldig omgaan met de schaarse ruimte binnen Haarlem. Het mengen van functies, waarbij de veiligheid van de omgeving niet aangetast mag worden, is een belangrijk instrument om woonwijken levendig te maken.

Overleg Hoogheemraadschap van Rijnland

In het kader van de wettelijk verplichte watertoets (het in een zo vroeg mogelijk stadium van planvorming betrekken van de waterbeheerder) is het concept voorontwerp bestemmingsplan voor commentaar opgestuurd aan het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het préadvies is als bijlage 4 bij het voorontwerp bestemmingsplan gevoegd. Verder zijn de Keur van Rijnland en de bijbehorende Beleidsregels van toepassing. De Keur en de Beleidsregels gaan uit van het principe van waterneutraal bouwen. Dit principe stelt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak toeneemt en/of het waterbergend vermogen afneemt maatregelen getroffen moeten worden om de negatieve effecten te voorkomen. Uitgangspunt is dat dit plaatsvindt binnen het plangebied. Concreet moet 15% van de toename aan verharding als open water binnen het plangebied gerealiseerd worden – of zoveel minder indien watervertragende maatregelen worden toegepast.

7.2 Resultaten inspraak

De ingekomen inspraakreacties zijn met de reactie van de gemeente daarop opgenomen in de bij deze toelichting behorende bijlagen.

7.3 Resultaten overleg ex art. 3.1.1. Bro.

De in dit kader ingekomen reacties zijn eveneens met de reactie van de gemeente daarop opgenomen in de bij deze toelichting behorende bijlagen.

(in bijlage 5 is een lijst met deelnemers wettelijk vooroverleg opgenomen)

7.4 Zienswijzen

In het kader van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn een twintigtal zienswijzen ingebracht welke in de bijlagen zijn opgenomen. De verwerking van deze zienswijzen is weergegeven in het vaststellingsbesluit dat bij dit bestemmingsplan hoort.

7.5 Economische uitvoerbaarheid

Behoudens de ontwikkelingslocaties: Delftlaan-Noord en het winkelcentrum Marsmanplein voorziet het bestemmingsplan voorlopig niet in grote stedenbouwkundige veranderingen in het plangebied. De ontwikkeling en invulling van deze twee locaties vindt - uiteraard binnen de randvoorwaarden die de gemeente in dit plan stelt en het in de Wro bepaalde omtrent grondexploitatie - plaats voor risico van de marktpartij. Om dit te verzekeren zijn met de betrokken marktpartijen overeenkomsten gesloten. Bovendien zijn betreft deze locaties de exploitatieplannen opgenomen in het Meerjaren Perspectief Grondexploitaties. Betreft de mogelijke ontwikkelingen in de toekomst zijn een zestal wijzigingsbevoegdheden opgenomen waarvoor apart een economische paragraaf is vereist wanneer van deze wijzigingsbevoegdheden gebruik zal worden gemaakt. Middels overeenkomsten met de betrokken marktpartijen en de in het Meerjaren Perspectief Grondexploitaties vastgelegde exploitatieplannen is voor deze wijzigingsbevoegdheden de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd.

7.6 Handhaving

Met dit plan wordt beoogd een voor de burgers duidelijk en herkenbaar beleid te formuleren. Op grond daarvan mag dan ook van de gemeente verwacht worden dat er door haar wordt opgetreden als de regels van het bestemmingsplan niet worden nageleefd. Immers, de ruimtelijke kwaliteit van het gebied loopt gevaar als er in strijd met het bestemmingsplan wordt gebouwd of indien het gebouwde in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Het achterwege laten van handhaving of het niet goed uitvoeren ervan kan ertoe leiden dat zich ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen voordoen, die negatieve gevolgen hebben voor de ruimtelijke kwaliteit en de veiligheid. **Derhalve dient hier het beleid van de gemeente inzake handhaving uiteen gezet te worden en te worden aangegeven hoe de handhaving van het bestemmingsplan zal worden opgepakt. De landelijke Stuurgroep Handhaven op Niveau heeft het concept programmatisch handhaven ontwikkeld. Eens in de vier jaar wordt een integraal handhavingsbeleid opgesteld waarin de prioriteiten staan aangegeven die zullen worden aangepakt. De prioritering van de gemeente laat onverlet dat altijd als eerste prioriteit zal gelden dat calamiteiten met een levensbedreigend karakter, waarbij men moet denken aan instortings- en brandgevaar en asbestvervuiling, 100% zullen worden aangepakt.**

De opzet van het programmatisch aanpakken is dat niet alle illegale situaties worden opgepakt, maar wel een werkbaar aantal zaken, dat een uitstralend effect zal hebben. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een prioriteitenladder (ontwikkeld door Gemeente Haarlem) met een bijbehorend puntensysteem, dat de mate van prioriteit tot handhavend optreden aangeeft. Naast zaken die voldoende capaciteit hebben om het direct inzetten ervan te rechtvaardigen pakt de gemeente zaken projectmatig aan. Nieuw vastgestelde bestemmingsplannen lenen zich bij uitstek voor een projectmatige aanpak. Handhaving van de bestemmingsplannen vindt in de gemeente Haarlem plaats middels bestuursrechtelijke weg. Rechtszekerheid en gelijke behandeling van burgers staat hierbij voorop. Daarbij is ook communicatie zeer belangrijk en hier kan bovendien een preventieve werking van uitgaan. Hierbij zal men name onder de aandacht worden gebracht de relatie met de na te streven beleidsdoelstellingen, zodat voor iedere inwoner, eigenaar en ondernemer duidelijk mag zijn hoe en wanneer er gehandhaafd zal worden.

Handhaving bij nieuwbouwprojecten

Voor het plangebied zal handhaving van de kaders van het bestemmingsplan in eerste instantie plaatsvinden via de te verstrekken bouwvergunningen en eventuele aanlegvergunningen. Het gemeentelijk toezicht tijdens de bouw is gewaarborgd doordat in Haarlem volgens het Landelijk Toezichtprotocol (erkend door VROM) wordt gewerkt. Projecten worden volgens het protocol geclassificeerd, waardoor de noodzakelijke frequentie en het niveau van de controles tijdens de bouw bepaald wordt. De rapportage van deze controles wordt digitaal opgeslagen.

Bij dit nieuwbouwproject ligt strijdig gebruik van de opstallen bij de eerste in gebruik name en in de eerste gebruiksjaren, niet voor de hand. Het beoogde gebruik van de gebouwen is in de regel helder door het ontwerp en voorkomen van de gebouwen. Bij alle deelnemende marktpartijen is het toegestane gebruik eveneens helder. Globale gebiedscontrole vind plaats doordat in Haarlem de toezichthouders gebiedsgericht werken en 'hun' gebied daardoor goed kennen. Indien er in de toekomst signalen komen van strijdigheden in het gebied zal met de handhavende afdeling bepaald moeten worden of aanpak van incidenten de aangewezen weg is of dat een integrale gebiedsgerichte aanpak noodzakelijk is.

BIJLAGEN

Bij toelichting van het bestemmingsplan Delftwijk - Waterbuurt

BIJLAGEN

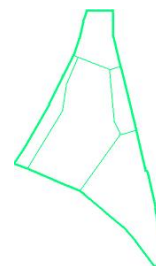
BIJLAGE 1	DOCUMENTENLIJST
BIJLAGE 2A	STATISTIEK BEVOLKING BESTEMMINGSPLAN DELFTWIJK
BIJLAGE 2B	STATISTIEK BEVOLKING BUURT DELFTWIJK & RIVIERENBUURT
BIJLAGE 2C	STATISTIEK BEVOLKING HERSTRUCTURERINGSGEBIED DELFTWIJK
BIJLAGE 3A	MILIEUONDERZOEK
BIJLAGE 3B	LUCHTKWALITEIT DELFTWIJK
BIJLAGE 4	WATERADVIES
BIJLAGE 5	RIJKS- EN PROVINCIAAL RUIMTELIJK BELEID
BIJLAGE 6	DEELNEMERS WETTELIJK VOOROVERLEG
BIJLAGE 7	INSPRAAKPLAN
BIJLAGE 8	INSPRAAKREACTIES
BIJLAGE 9	VERWERKING INSPRAAKREACTIES
BIJLAGE 10	ARTIKEL 10 REACTIES
BIJLAGE 11	VERWERKING ARTIKEL 10 REACTIES
BIJLAGE 12	ZIENSWIJZEN

Bijlage 1 Documentenlijst

- Cammen, H. van der & Klerk, L.A. de - *Ruimtelijke Ordening – van plannen komen plannen* – 3^e druk; Uitgeverij Het Spectrum BV, Utrecht (1996)
- Cock, J.K. de - *Bijdrage tot historische geografie van Kennemerland in de middeleeuwen op fysisch-geografische grondslag* - 1^e druk, Groningen: Wolters; 1965
- Gemeente Haarlem, afdeling Economische Zaken (2002) - *Detailhandelsnota, Haarlem Winkelstad toekomstvisie 2002-2012*
- Gemeente Haarlem, afdeling Milieu (2002) - *Nota Milieuzonering*
- Gemeente Haarlem, afdeling Natuur en Landschap (1997) - *Meer Natuur in Haarlem*
- Gemeente Haarlem, afdeling O&S, 2003 - *Statistiek bevolking Haarlem 2003*
- Gemeente Haarlem, afdeling O&S; 2004/5 - *Statistiek bevolking Haarlem 2004*
- Gemeente Haarlem, afdeling O&S, 2006 - *Statistiek Bevolking Haarlem 2006*
- Gemeente Haarlem, afdeling O&S - *Jaarstatistiek 1993*
- Gemeente Haarlem, afdeling O&S - *Jaarstatistiek 1995*
- Gemeente Haarlem, afdeling O&S - *Jaarstatistiek 1998*
- Gemeente Haarlem, afdeling O&S - *Jaarstatistiek 2003*
- Gemeente Haarlem, afdeling O&S - *Jaarstatistiek 2006*
- Gemeente Haarlem, afdeling O&S - *Leefbaarheidsmonitor 2000*
- Gemeente Haarlem, afdeling O&S - *Leefbaarheidsmonitor 2002*
- Gemeente Haarlem, afdeling O&S - *Leefbaarheidsmonitor 2005*
- Gemeente Haarlem, afdeling O&S - *Wonen in Haarlem 2001*
- Gemeente Haarlem, afdeling Samenlevingsopbouw en Ouderenbeleid, Ontwerpbureau van Speelomgevingen en Gebouwen voor de Jeugd te Amsterdam(1998) - *Speelruimteplan Haarlem*
- Gemeente Haarlem, afdeling Verkeer en Vervoer (2003) - *Haarlems Verkeers- en Vervoerplan, een leefbare en bereikbare stad*
- Gemeente Haarlem, afdeling Verkeer & Vervoer (2004) - *Parkeernota*
- Gemeente Haarlem, afdeling Wonen (1998) - *Wonen, zolang de voorraad strekt*
- Gemeente Haarlem, B&W-nota (2006) – *Het wijkgericht werken aangescherpt*
- Gemeente Haarlem, Elan Wonen, Pré Wonen en de Woonmaatschappij (2004) - *Een levenlang Delftwijk, de 2^e ronde – uitwerking projectaanvraag in het kader van het InvesteringsProgramma Stedelijke Vernieuwing (IPSV) 2004*
- Gemeente Haarlem, Elan Wonen, Pré Wonen, De Woonmaatschappij; Beaumont communicatie & management bv (2004) - *Toekomstvisie Delftwijk 2020 – Delftwijk 2020*
- Gemeente Haarlem, Elan Wonen, Pré Wonen, De Woonmaatschappij; Op ten Noort Blijdenstein architecten en ingenieurs (2004) - *Stedenbouwkundig Kader Delftwijk 2020*
- Gemeente Haarlem, Hoogheemraadschap van Rijnland (2004) - *Integraal Waterplan Haarlem*
- Gemeente Haarlem (1994) - *Perspectiefplan*
- Gemeente Haarlem (1999) - *Ontwikkelingsprogramma Haarlem 2000 – 2004 (OPH)*
- Gemeente Haarlem (1999) - *Toekomstvisie 2000 – 2010*
- Gemeente Haarlem, Sector Stedelijke Ontwikkeling (2005) - *Structuurplan Haarlem 2020*
- Haan, T.W.R. de (onder red.) - *Zeven heerlijkheden – Uit de geschiedenis van Oud-Schoten* - 1^e druk, Den Haag Kruseman's uitgeversmaatschappij n.v.; 1966
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1999) - *Vierde Nota Waterhuishouding*
- Ministerie van VROM (2000) - *Nota Wonen – Mensen Wensen Wonen*
- Ministerie van VROM (2004) - *De kracht van de stad – praktijkboek stedelijke herstructurering 2004-2005*
- Ministerie van VROM (2004) - *De wijk ontrafeld – waarderingsinstrument om fysiek ruimtelijke kwaliteiten van wijken in kaart te brengen*
- Ministerie van VROM (2006) - *Nota Ruimtelijke Ordening*
- Provincie Noord-Holland (2003 internetversie) – *CHW*
- Provincie Noord-Holland (2003) - *Streekplan Noord-Holland Zuid*
- Ridder, J. de - *150 jaar parochie in Schoten* - Haarlem (1994)
- Ruigrok, W.P. & Wieringa, H.C. - *Schoten toen Haarlem-Noord nog Schoten was deel 2 (over de brug: van Jan Gijzenvaart tot slaperdijk) - een wandeling door de voormalige gemeente Schoten aan de hand van oude foto's uit de jaren 1900-1940; Santpoort-Zuid;– 1986*
- Tauw (2007) – *Luchtkwaliteit Delftwijk*.
- Tellinga, J. - *De Grote Verbouwing – Verandering van naoorlogse woonwijken –*; 1^e druk; Uitgeverij 010, Rotterdam; Nederlands Architectuurinstituut (2004)
- Woud, A. van der - *CIAM het nieuwe bouwen – Volkshuisvesting Stedebouw-* 1^e druk; Delft University Press, Rijksmuseum Kröller-Müller, Otterlo (1983)

Bijlage 2a Statistiek bevolking bestemmingsplan Delftwijk

Statistieken betreffende bestemmingsplangebied Delftwijk. Dit plangebied wordt begrensd door het Delftplein, Rijksstraatweg, Jan Gijzenkade en Westelijke Randweg.



Eigendomsverhouding woningen in Delftwijk per 1 januari 2007

Tabel A

	Koop		Sociaal huur		Particulier huur		Totaal	
	Absoluut	Relatief	Absoluut	Relatief	Absoluut	Relatief	Absoluut	Relatief
Herstruc. Delftwijk	344	18,9%	1291	70,9%	187	10,3%	1822	100%
Rivierenbuurt	439	71,3%	141	22,9%	36	5,8%	616	100%
Totaal BP Delftwijk	783	32,1%	1432	58,7%	223	9,2%	2438	100%

Verhouding sociale huur – particuliere huur in Delftwijk per 1 januari 2007

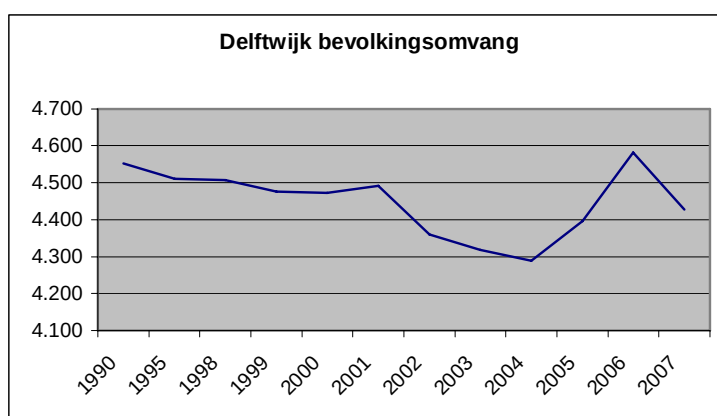
Tabel B

	Sociale huur		Particuliere huur		Totaal	
	Absoluut	Relatief	Absoluut	Relatief	Absoluut	Relatief
BP Delftwijk	1432	86,5%	223	13,5%	1655	100%

Bevolkingsomvang Delftwijk

Tabel C

	Delftwijk	Haarlem
	Totaal	Totaal
1990	4.553	149.269
1995	4.511	148.908
1998	4.507	147.834
1999	4.476	148.252
2000	4.472	148.478
2001	4.492	148.377
2002	4.360	147.837
2003	4.318	147.519
2004	4.289	147.352
2005	4.397	146.790
2006	4.582	147.015
2007	4.428	146.986



Gemiddelde woningbezetting per 1 januari 2007

Tabel D

	Haarlem	Delftwijk	Herstruc. Delftwijk	Rivierenbuurt
Aantal inwoners	146.986	4.428	3.026	1.402
Aantal woningen	69.309	2.438	1.822	616
Gemiddelde woningbezetting	2,12	1,81	1,66	2,27

Leeftijdsofbouw bevolking naar geslacht per 1 januari 2007

Tabel E (absoluut)

	Bestemmingsplan Delftwijk	Haarlem
--	---------------------------	---------

	m	v	totaal	m	v	totaal
0-19	432	416	848	16.309	15.733	32.042
20-44	805	785	1.590	27.487	27.440	54.927
45-64	533	561	1.094	18.584	19.111	37.695
65+	333	563	896	8.846	13.476	22.322
totaal	2.103	2.325	4.428	71.226	75.760	146.986

Tabel F (percentage)

	Bestemmingsplan Delftwijk			Haarlem		
	m	v	totaal	m	v	totaal
0-19	10%	9%	19%	11%	11%	22%
20-44	18%	18%	36%	19%	19%	38%
45-64	12%	13%	25%	12%	13%	25%
65+	7%	13%	20%	6%	9%	15%
totaal	47%	53%	100%	48%	52%	100%

Leeftijdsofbouw alleenstaanden naar geslacht per 1 januari 2007

Tabel G (absoluut)

	Bestemmingsplan Delftwijk			Haarlem		
	m	v	totaal	m	v	totaal
0-19	11	7	18	377	503	880
20-44	434	313	747	13.691	11.023	24.714
45-64	206	188	394	5.638	5.701	11.339
65+	102	360	462	2.692	8.308	11.000
totaal	753	868	1.621	22.398	25.535	47.933

Tabel H (percentage)

	Bestemmingsplan Delftwijk			Haarlem		
	m	v	totaal	m	v	totaal
0-19	0%	0%	0%	0%	0%	1%
20-44	10%	7%	17%	9%	7%	17%
45-64	5%	4%	9%	4%	4%	8%
65+	2%	8%	10%	2%	6%	7%
totaal	17%	20%	37%	15%	17%	33%

Opleidingsniveau

Tabel I Opleidingsniveau per 1 januari 2005

	Delftwijk	Haarlem
Laag	51,3%	30%
Midden	32,3%	40%
Hoog	16,4%	30%

(Bron: Gemeente Haarlem, afdeling O & S)

Inkomensniveau Delftwijk

Tabel J Inkomensniveau per 1 januari

		1994	1996	1998	2000	2004
Delftwijk	Laag	58%	59%	59%	60%	59%
	Midden	33%	33%	34%	31%	32%
	Hoog	9%	8%	7%	7%	8%
Haarlem	Laag	44%	44%	43%	44%	44%
	Midden	38%	38%	38%	37%	38%
	Hoog	18%	18%	19%	19%	18%

(Bron: Jaarstatistiek 1997, 1999, 2000/2001, 2006 en Inkomens in Haarlem 2000; Gemeente Haarlem, afdeling O & S)

Werkzoekende werklozen

Tabel K Werkzoekende werklozen

	Delftwijk		Haarlem	
	Abs.	Perc.	Abs.	Perc.
1992	242	9,0%	7.689	8,1%
1996	300	11,1%	7.709	7,7%
1997	285	10,5%	7.033	7,0%
1998	260	9,5%	6.244	6,2%
1999	231	8,5%	5.336	5,3%
2000	190	6,8%	4.380	4,4%
2006	235	8,5%	5.537	5,5%

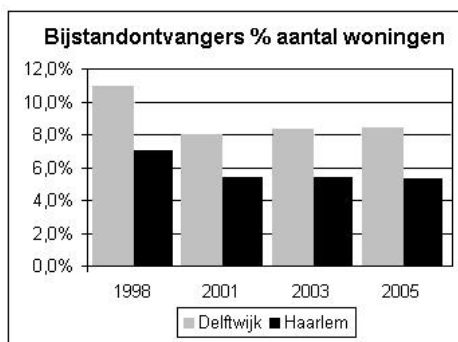
(Bron: Jaarstatistiek 1994, 1997, 1998, 1999, 2000/2001, 2006; Gemeente Haarlem, afdeling O & S)

Ontvangers van bijstand

Tabel L Ontvangers van bijstand als percentage van het aantal woningen in de buurt

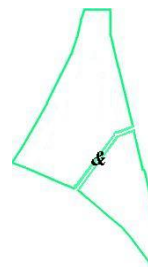
	Delftwijk	Haarlem
1998	10,9%	7,1%
2001	7,9%	5,4%
2003	8,3%	5,4%
2005	8,4%	5,3%

Bron: Wonen in Haarlem 2003 en 2005, Gemeente Haarlem, Onderzoek en Statistiek.



Bijlage 2b Statistiek bevolking buurt Delftwijk & Rivierenbuurt

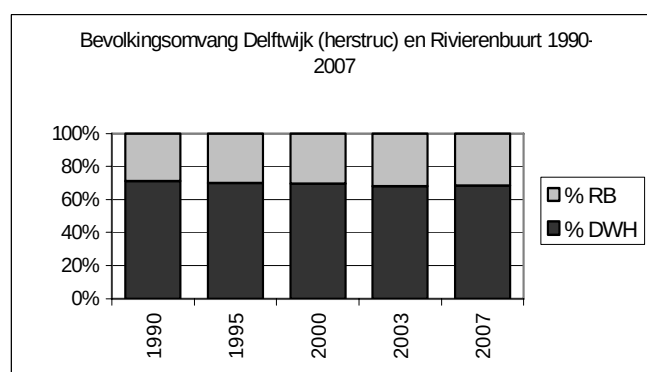
Statistieken betreffende bestemmingsplan Delftwijk gespecificeerd naar deelbuurten Delftwijk en Rivierenbuurt. Delftwijk wordt begrensd door het Delftplein, Rijksstraatweg, Generaal Spoorlaan, Jan Gijzenkade en Westelijke Randweg. Rivierenbuurt wordt begrensd door Marsmanplein, Rijksstraatweg, Jan Gijzenkade en Generaal Spoorlaan.



Bevolkingsomvang

Tabel A. Bevolkingsomvang per 1 januari

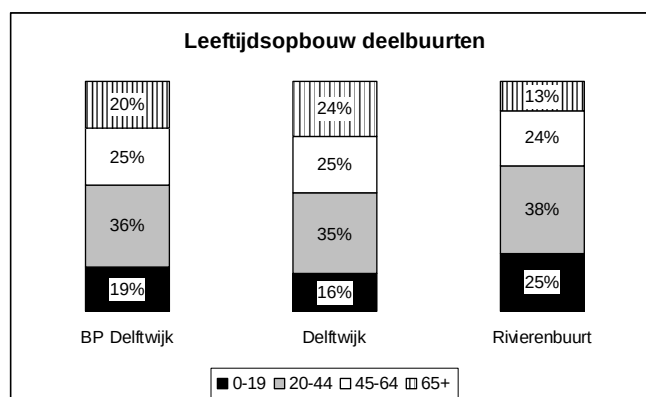
	Delftwijk (herstruc)		Rivierenbuurt		Delftwijk		Haarlem
	Bewoners (absoluut)	Percentage t.a.v. Haarlem	Bewoners (abs.)	Percentage t.a.v. Haarlem	Totaal	% DWH	Totaal
1990	3.244	2,2%	1.309	0,9%	4.553	71,2%	149.269
1995	3.152	2,1%	1.359	0,9%	4.511	69,9%	148.908
2000	3.118	2,1%	1.354	0,9%	4.472	69,7%	148.478
2003	2.944	2,0%	1.374	0,9%	4.318	68,2%	147.519
2007	3.026	2,1%	1.402	1,0%	4.428	68,3%	146.986



Leeftijdsopbouw bevolking deelbuurt Delftwijk en Rivierenbuurt

Tabel B per 1 januari 2007

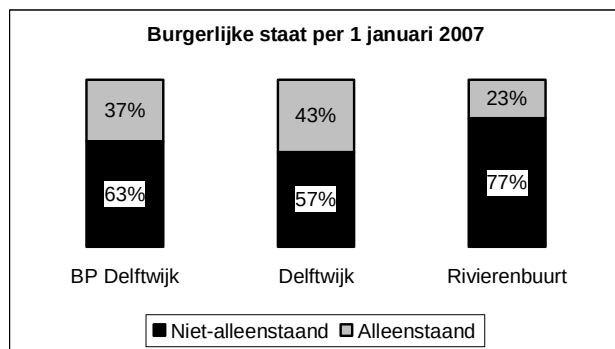
	Bp Delftwijk	Delftwijk (herstruc)	Rivierenbuurt
0-19	19%	16%	25%
20-44	36%	35%	38%
45-64	25%	25%	24%
65+	20%	24%	13%
	100%	100%	100%



Alleenstaanden per 1 januari 2007

Tabel C

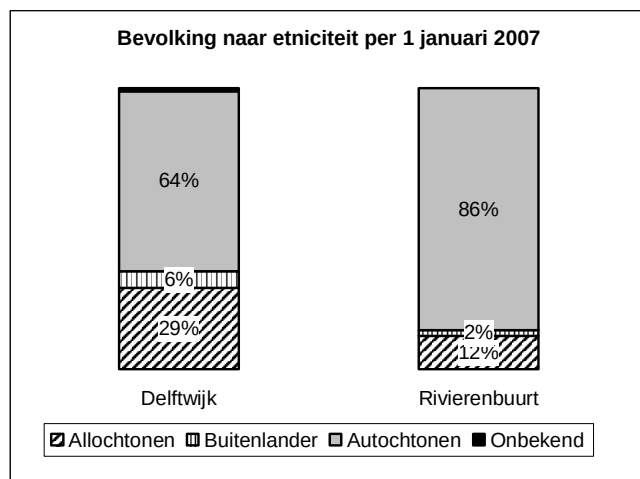
	Bestemmingsplan Delftwijk		Delftwijk		Rivierenbuurt	
Alleenstaand	1621	37%	1299	43%	322	23%
Niet- alleenstaand	2807	63%	1727	57%	1080	77%
Totaal	4428	100%	3026	100%	1402	100%



Bevolking naar etniciteit

Tabel D Verhouding allochtonen, buitenlanders en autochtonen per 1 januari 2007

	Delftwijk		Rivierenbuurt	
Allochtonen ¹	867	29%	167	12%
Buitenlanders ²	175	6%	33	2%
Autochtonen	1.951	64%	1.201	86%
Onbekend	33	1%	1	0%



¹ Allochtonen: inwoners die zelf in het buitenland zijn geboren, of anders van wie één of beide ouders in het buitenland zijn geboren.

² Buitenlanders: inwoners zonder Nederlandse nationaliteit maar met één of meer buitenlandse nationaliteiten.

Tabel A Leeftijdsopbouw t.a.v. Haarlem (per 1 januari)

(Bron: afdeling O &S, Gemeente Haarlem)



Tabel B. Aantal alleenstaanden deelbuurt Delftwijk naar geslacht, totaal en leeftijdsklasse (per 1 januari)

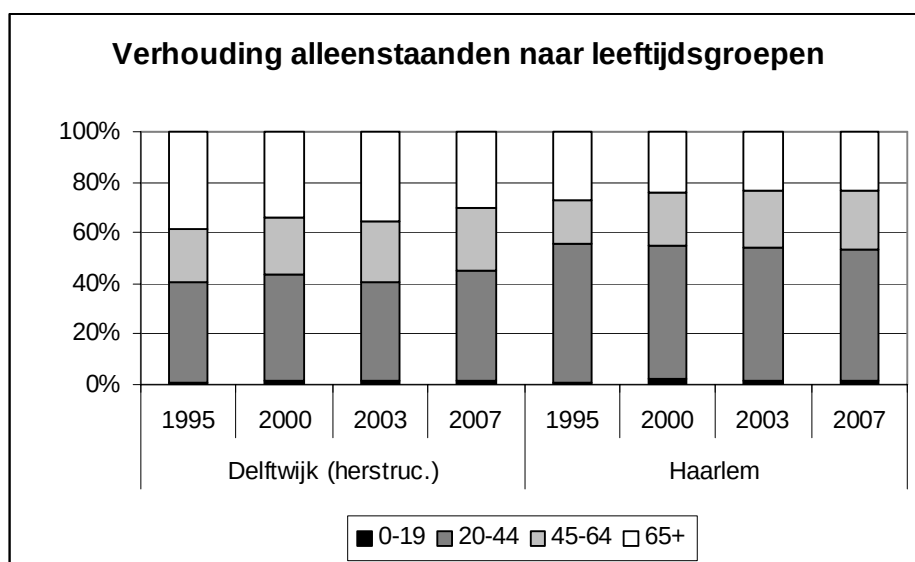
Tabel C. Percentages alleenstaanden in deelbuurt Delftwijk naar geslacht, totaal en leeftijdsklasse (per 1 januari)

[illegible]

Alleenstaanden

Tabel E Verhouding alleenstaanden naar leeftijdsgroepen deelbuurt Delftwijk en Haarlem (per 1 januari)

	Delftwijk (herstruc.)				Haarlem			
	1995	2000	2003	2007	1995	2000	2003	2007
0-19	0,2%	0,7%	0,6%	0,6%	0,3%	0,6%	0,6%	0,6%
20-44	13,7%	16,7%	15,5%	18,9%	16,4%	16,8%	16,8%	16,8%
45-64	7,1%	9,2%	9,7%	10,6%	5,2%	6,6%	7,1%	7,7%
65+	13,2%	13,4%	13,9%	12,9%	8,0%	7,7%	7,6%	7,5%
Totaal	34,1%	40,0%	39,7%	42,9%	29,9%	31,7%	32,1%	32,6%



Bijlage 3A Milieuonderzoek

1. Geluidhinder

Inleiding.

In Delftwijk vindt een grootschalige herstructurering plaats. Oude woningen, vaak in de vorm van portiekwoningen, worden vervangen door nieuwe woningen in meerdere lagen in meestal een grotere dichtheid.

Daarnaast wordt in overleg met de Provincie de maximumsnelheid op de Delftlaan verlaagd naar 70 km/uur. Tevens wordt het wegdek vervangen door een stille variant, waarschijnlijk een dunne dichte deklaag.

Om inzicht te kunnen verkrijgen hoe de geluidssituatie zich wijzigt ten opzichte van de huidige situatie zijn twee varianten uitgerekend. In zowel de bestaande als de toekomstige situatie is de bebouwing ingevoerd in een model, met rijlijnen met daarop voertuigintensiteiten. In de toekomstige situatie rijdt het verkeer 70 km/uur, in de huidige situatie 100 km/uur.

Naast de herstructurering van Delftwijk wordt de “knoop” ter hoogte van het Delftplein ontwikkeld; het plan voorziet in de bouw van onder meer 300 a 400 woningen. Dit onderdeel is apart van de herstructurering beschouwd omdat het een geheel nieuwe ontwikkeling is.

Wet geluidhinder.

De geluidbelasting op de nieuw te bouwen woningen, al of niet na sloop, moet worden getoetst aan de normen voor de Wet geluidhinder.

De voorkeursgrenswaarde in de Wet geluidhinder voor wegverkeerslawaaï bedraagt 50 dB(A). Onder specifieke voorwaarden kan in bepaalde situaties worden afgeweken van deze waarde. In de tabel hieronder staan een aantal situaties die voor dit project gelden.

<i>Situatie weg</i>	<i>Vervangende nieuwbouw</i>	<i>nieuwbouw</i>
Binnenstedelijk	70	65
buitenstedelijk	65	55

De Delftlaan ten noorden van de Jan Gijzenkade is op dit moment een **buitenstedelijke weg**. Het is mogelijk om van de Delftlaan een binnenstedelijke weg te maken, net als het zuidelijke gedeelte van deze weg. Daarmee worden de mogelijkheden voor nieuwbouw verruimd.

Een tweede aspect van de Wet geluidhinder is de toetsing op bestemmingsplanniveau, in het geval van sloop/nieuwbouw wat in het kader van de wet “vervangende nieuwbouw” wordt genoemd. De definitie van vervangende nieuwbouw is volgens artikel 83 van de Wet geluidhinder (kort samengevat):

- “- het bouwplan leidt niet tot een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige functie of structuur;
- het bouwplan leidt niet tot een wezenlijke toename van het aantal geluidgehinderden bij toetsing op bouwplanniveau voor ten hoogste 100 woningen”

Dit aspect wordt ook beschouwd.

Modellering van de varianten.

Voor de twee varianten is de geluidbelasting berekend op de gevels van de woningen die veelal in complexen zijn gebouwd, of als flat. Op enkele plaatsen in Delftwijk vindt men eengezinswoningen

Bij de modellering is de werkelijke gebouwhoogte ingevoerd. Voor de berekening van de geluidbelasting is steeds uitgegaan van de maximaal optredende geluidbelasting. Meestal is dit rond een waarneemhoogte vanaf 5 meter.

Met betrekking tot de verkeersgerelateerde gegevens zijn de volgende data aangehouden.

1. Bestaande situatie.

Bebouwing: volgens huidige situatie 2005.

Snelheid: 100 km/uur, voor vrachtwagens 80 km/uur.

Wegdek: westelijke rijbaan fijn asfalt, oostelijke rijbaan 1-laags ZOAB.

2. Situatie 70/2020.

Bebouwing volgens “stedenbouwkundig kader Delftwijk 2020” van oktober 2004.

Snelheid: 70 km/uur.

Wegdek: westelijke en oostelijke rijbaan fijne dunne deklaag of tweelaags ZOAB.

In beide situaties is gerekend met de volgende verkeersintensiteiten (in voertuigen per uur in de nachtperiode). Deze zijn ontleend aan het HVVP, peiljaar 2010:

Categorie:	1	2	3	4
Aantal:	8	150	6	2

De categorie-indeling is als volgt

categorie 1: motorrijwielen;

categorie 2: lichte motorvoertuigen;

categorie 3: middelzware motorvoertuigen;

categorie 4: zware motorvoertuigen.

Feitelijk zou men het peiljaar 2005 (huidig) met 2020 moeten vergelijken, maar aangezien men hier geïnteresseerd is in het effect van de verlaging van de maximumsnelheid en de aanleg van een geluidarm wegdek, is het effect van een autonome verkeersgroei buiten beschouwing gelaten.

Resultaat

In alle varianten zijn geluidbelaste woningen geteld en ingedeeld in een geluidklasse. Daarbij is een ondergrens van gehanteerd van 50 dB(A). Het resultaat is als volgt (alle waarden inclusief aftrek art. 103):

<i>Geluidklasse</i>	<i>Bestaande situatie, 100 km/uur</i>	<i>2020, 70 km/uur</i>
50 t/m 54	130	101
55 t/m 59	123	118
60 t/m 64	112	159
65 t/m 69	156	163
Totaal	521	541

In de huidige situatie is de maximale geluidbelasting in het gebied 66 dB(A). Deze komt voor op alle woningen langs de Delftlaan in het zuidelijke gedeelte (Delftlaan 425 t/m 463).

In de nieuwe situatie bedraagt de maximale geluidbelasting 65 dB(A), op vergelijkbare woningen die dan vervangen zijn, en dichterbij de Delftlaan zijn gebouwd.

Dit betekent dat ook de bestaande woningen die niet worden gesloopt zullen profiteren van de verlaagde maximum snelheid. Bij alle woningen in de flat P.C. Boutensstraat 127 t/m 221 daalt de geluidbelasting met 2 dB op alle gevels. Hetzelfde geldt voor de sterflat aan de Victor van Vrieslandstraat.

Bespreking.

Uit het overzicht blijkt dat het aantal geluidbelaste woningen volgens de voorgestane invulling licht gaat toenemen. In de twee laagste klassen, tot en met 59 dB(A) neemt het aantal woningen nog af. In de hoogste klasse, 65 t/m 69 dB(A), neemt het aantal woningen nog licht toe, maar in de klasse 60 t/m 64 dB(A) neemt het aantal woningen flink toe van 112 naar 159. Dit komt niet zo zeer doordat de geluidbelasting per woning toeneemt, maar door toevoeging van woningen langs de Delftlaan ten opzichte van het huidige woningaantal. Door de toepassing van geluidarm asfalt en de verlaging van de maximumsnelheid daalt de geluidbelasting per woning wel. Dit is ook goed te zien aan de ligging van de 55 dB(A)-contour. Die neemt in de bestaande situatie aanzienlijk meer oppervlakte in beslag dan in de toekomstige situatie.

Uit deze getallen blijkt dat de toename van het aantal geluidbelaste woningen, zoals de Wet geluidhinder deze definieert, ruimschoots beneden het aantal van 100 blijft.

De geluidbelasting daalt absoluut beschouwd minder doordat in sommige gevallen de te herbouwen woningen dicht bij de Delftlaan worden gebouwd, wat de verwachte afname van de geluidbelasting vermindert.

Conclusie.

Door de herstructurering neemt het aantal geluidbelaste woningen toe, ondanks de verlaging van de maximumsnelheid op de Delftlaan en de aanleg van geluidarm asfalt. Dit is volledig te wijten aan het per saldo toevoegen van woningen; er wordt met een hogere dichtheid gebouwd. Op bestaande woningen langs de Delftlaan is het effect van beide maatregelen een reductie van ruim 2 dB bij 70 km/uur.

Door de verlaging van de maximumsnelheid en de aanleg van geluidarm asfalt neemt de hoeveelheid geluidbelast oppervlak af.

2. Bodem

Algemeen

Het gebied Delftwijk is in de jaren '50 van de 20e eeuw bebouwd. Voor het plangebied bestaat een toekomstvisie. Uit deze visie blijkt dat aanpassingen in deze wijk nodig zijn.

Algemene bodembeschrijving

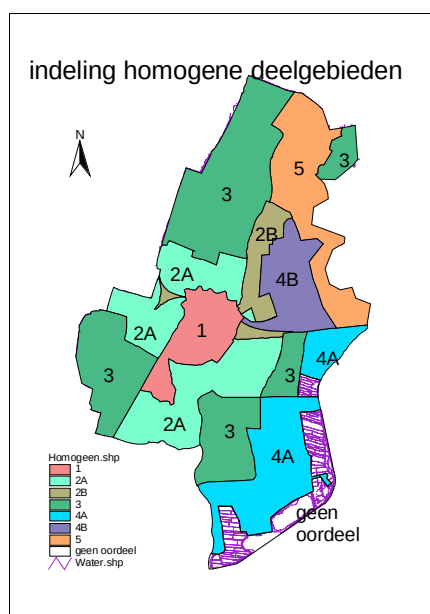
Het plangebied Delftwijk is gelegen aan de oostzijde van de duinen. De bodemopbouw voor dit gebied bestaat uit veen op strandwalzand. Voor het bouwrijp maken van het gebied is in de jaren '50 van de 20e eeuw een zandlaag aangebracht.

Door de ligging nabij de duinen is een kwelsituatie van het grondwater mogelijk.

Milieukwaliteit van de bodem

Op basis van reeds uitgevoerde bodemonderzoeken op onverdachte terreinen is de Haarlemse bodemkwaliteitskaart vastgesteld (zie figuur 1). In de Haarlemse bodemkwaliteitskaart worden homogene deelgebieden onderscheiden. Per deelgebied is de gemiddelde bodemkwaliteit vastgesteld. Het bestemmingsplangebied Delftwijk is gelegen in deelgebied 3. In onderstaande tabel zijn de achtergrondgehalten en de P90-waarden van het betreffende deelgebied weergegeven.

Figuur 1



Stof	Arseen	Cadmium	Chroom	Koper	Kwik	Lood	Nikkel	Zink	Pak's
P90 bovengrond									
Deelgebied 3	9,0 -	0,5 -	18,0 -	38,0 s	0,3 s	290,0 t	11 -	390 i	16,8 s
P90 ondergrond									
Deelgebied 3	14,0 -	0,3 -	16,0 -	40,5 s	0,3 s	170,0 s	14 -	125 -	8,5 s
P50, bovengrond (achtergrondgehalte)									
Deelgebied 3	5,0 -	0,2 -	11,0 -	13,0 -	0,1 -	50,0 -	6 -	59 -	1,05 s
P50, ondergrond (achtergrondgehalte)									
Deelgebied 3	5,0 -	0,2 -	7,0 -	6,1 -	0,05 -	16,0 -	5 -	22 -	0,5 -

toelichting:

- : gehalte kleiner dan streefwaarde (niet verontreinigd)
- s : gehalte groter dan streefwaarde (licht verontreinigd)
- t : gehalte groter dan toetsingswaarde (matig verontreinigd)
- i : gehalte groter dan interventiewaarde (ernstig verontreinigd)

Deelgebied 3

In deelgebied 3 is gemiddeld in de bovengrond een licht verhoogd gehalte PAK (teerachtige stoffen in bijvoorbeeld koolas) aanwezig. In de ondergrond is gemiddeld in dit deelgebied geen bodemverontreiniging aanwezig.

Voor grondverzet in het deelgebied 3 moet op basis van het Grondstromenbeleid van de gemeente Haarlem rekening gehouden te worden met een partijkeuring. De ondergrond kan zonder partijkeuring binnen homogeen deelgebied gebruikt worden. Voor toepassing van grond van deelgebied 3 in andere deelgebieden moet rekening gehouden worden met een partijkeuring.

Specifieke gegevens

De algemene milieukundige kwaliteit vormt geen belemmering voor de functies in het bestemmingsplangebied.

Uit de uitgevoerde onderzoeken zijn uit het plangebied drie gevallen van verontreiniging bekend. In alle 3 de gevallen is de oorzaak een ondergrondse brandstoftank.

Het betreft de volgende locaties:

Generaal Spoorlaan 91, Marianne Philipsplantsoen 1 en dr. de Liefdestraat 2-10. De eerste betreft een geval van ernstige verontreiniging. Voor de aanpak van dit geval zal een saneringsplan opgesteld moeten worden.

De laatste twee zijn geen ernstige verontreinigingen, wel dient bij het werken in de verontreinigde grond rekening gehouden te worden met deze verontreiniging.

Van de overige locaties waarvan bodemonderzoek bekend is geven de resultaten geen afwijkend beeld ten opzichte van de bodemkwaliteitskaart.

3. Milieuzonering

Het gebruik van een milieuzonering biedt de mogelijkheid om gevoelige functies te vrijwaren van zware bedrijvigheid, maar biedt ook de mogelijkheid bepaalde bedrijvigheid te versterken.

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit.

In de milieuzonering staat de typering van (woon)gebieden centraal. Bij het wel of niet toelaten van bepaalde bedrijvigheid in (woon) gebieden is gelet op onder andere de ligging van (potentiële) bedrijven ten opzichte van de omgeving, de mate van eventueel te verwachten hinder en het na te streven karakter van de buurt/wijk.

Door middel van een passende bestemmings- en gebruiksregeling kan het bestemmingsplan een bijdrage leveren aan een afname van overlast binnen het plangebied, door niet passende bedrijvigheid of activiteiten zo veel mogelijk te weren, te reduceren, of door hinder beperkende maatregelen te treffen. In geval van wegbestemming zal een financiële regeling moeten worden getroffen en/of zal er een verplaatsing moeten worden geregeld.

Categorisering van bedrijven in het plangebied

Het grondgebied van Haarlem is ingedeeld in gebieden of zones. Deze opdeling is bepaald door de specifieke kenmerken van die gebieden. Het plangebied Delftwijk is getypeerd als flatwijk en heeft de functie wonen. Hierbij hoort een maximale bedrijfscategorie 2.

De Rijksstraatweg die langs het plangebied loopt is aan te merken als een corridor, ofwel een doorgaande route. Hier kan de functie wonen gemengd worden met bedrijven met maximaal categorie 3.

Bedrijven die bij een hogere categorie behoren dan de genoemde zone, zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Naam	Adres	Categorie	Soort bedrijf
Auto Noord	Dokter de Liefdestraat 2-10	3	Benzineservicestation zonder LPG en garagebedrijf

Naam	Adres	Categorie	Soort bedrijf
Garage Aslan	Dokter de Liefdestraat 44	3	Autoherstelinrichting
Auto Broekhof	Dokter de Liefdestraat 44	3	Autoherstelinrichting
Stomerij Garant	Generaal Spoorlaan	3	Stomerij-chemische wasserij
Dansschool DSG	Martinus Nijhofflaan 15	3	Dansschool

Bij deze bedrijven is aanvullend onderzocht in hoeverre voldaan wordt aan de milieuwetgeving. Alle bedrijven voldoen aan de milieuwetgeving. Alleen Stomerij Garant levert geurklachten op, maar omdat het bedrijf aan de regelgeving voldoet zijn nadere maatregelen onnodig. Alle bedrijven worden daarom als zodanig bestemd in het plan.

4. Luchtverontreiniging

Voor het plangebied zijn in 2007 door advies- en ingenieursbureau Tauw berekeningen uitgevoerd om de luchtkwaliteit vast te stellen. Het onderzoeksrapport is als bijlage 3B toegevoegd.

Tauw heeft het onderzoek uitgevoerd op basis van het CAR II rekenmodel, versie 5.1, conform standaardrekenmethode 1 van het "Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit". De resultaten zijn beoordeeld aan de hand van het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat in geen van de beoordeelde situaties sprake is van een overschrijdingssituatie.

Aangezien door de herstructurering een gering toename aan woningen is, is er tevens een geringe toename van verkeersbewegingen te verwachten. Door het realiseren van woningen ter hoogte van het Delftplein is tevens een beperkte toename van verkeersbewegingen te verwachten. Aangezien de luchtkwaliteit ruim aan de grenswaarden voldoet hebben de toename geen overschrijdingen tot gevolg. De invloed van de herstructurering op de luchtkwaliteit is gering.

Tevens blijkt uit het onderzoek dat de snelheidsverlaging op de Delftlaan de luchtkwaliteit slechts marginaal verslechterd. Hierdoor treden er nog steeds geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde op. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uursgemiddelde grenswaarde neemt met maximaal 1 dag toe. In samenhang met de planontwikkelingen zal er geen overschrijdingssituatie optreden.

Concluderend

De conclusie luidt dat uit de berekeningsresultaten blijkt dat er geen sprake is van overschrijdingen van de normen, zoals genoemd in het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

Ook in het toekomstjaar 2015 is er geen sprake van overschrijdingen.

De invloed van de herstructurering op de luchtkwaliteit is gering.

5. Duurzaamheid

Bij de nieuwbouw binnen het plangebied, dienen minimaal de vaste maatregelen uit de nationale pakketten duurzaam bouwen te worden uitgevoerd. Dit betreft dus zowel utiliteitsbouw, grond- weg- en waterbouw als woningbouw.

Daarbij moet gedacht worden aan gunstige oriëntatie op het zuiden voor het toepassen van zonneboilers en (in de toekomst) zonnecellen, compact bouwen en afkoppelen van regenwaterafvoer. Bij voorkeur wordt nu reeds rekening gehouden met een mogelijke verandering van bestemming in de toekomst. Dit staat ook bekend als flexibel bouwen.

Paragraaf Energievisie:

Vanuit het Klimaatbeleidsplan dient bij een aantal nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een energievisie te worden opgesteld. De energievisie is gericht op het realiseren van een optimale energie-infrastructuur. Dit is het geval wanneer in het plangebied:

- 250 nieuwe woningen of meer worden gebouwd en/of;
- 12.500m² of meer utiliteitsbouw gerealiseerd zal worden.

In de energievisie worden doelstellingen voor het plangebied vastgelegd. Een belangrijk middel hierbij is de zogenaamde Energie Prestatie op Locatie³ (EPL) als prestatienorm. Op stedenbouwkundig niveau maakt deze EPL verschillende vormen van energie-opwekking, -distributie en -vraag⁴ vergelijkbaar. De doelstelling voor het plangebied is tenminste een EPL-score van 6.0 in een bestaande wijk en een EPL-score van 6.5 bij een nieuwbouwwijk.

6. Externe veiligheid

Inrichtingen

Volgens art. 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) moet gekeken worden naar inrichtingen in de omgeving van het plangebied. Voor zover nu valt na te gaan zijn in het plangebied geen bedrijven die onder artikel 2 van het Bevi vallen.

Opgemerkt dient te worden dat er in de toekomst nieuwe categorieën van bedrijven en activiteiten zullen worden aangewezen, die binnen de werkingssfeer van het Bevi gaan vallen.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Over de Delftlaan / Westelijke Randweg vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. In de rapportage “Risico’s wegtransport gevaarlijke stoffen provincie Noord-Holland peiljaar 2001” komt deze weg niet als relevante route naar voren. Uit de rapportage blijkt verder dat langs geen enkele weg in Noord-Holland de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico wordt overschreden. De oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt in Noord-Holland alleen langs een aantal delen van de A-10 overschreden.

³ De EPL is een overheidsinstrument om besparingen op fossiele brandstoffen in nieuwbouwlocaties te realiseren. De uitkomst van de berekening is een getal tussen de 0 en 10. Het getal 10 staat voor een ideale situatie waarin geen fossiele brandstof meer nodig is.

⁴ Elke bouw aanvraag moet begeleid worden met een berekening van de energieprestatie (Bouwbesluit). Deze prestatie wordt uitgedrukt in de EPC. De EPC bedraagt sinds 2000 1,0 voor woningen. Per 1 januari 2006 wordt de EPC aangescherpt naar 0,8. De EPC bij utiliteitsbouw varieert per bouwfunctie.

Aanvulling t.b.v. toelichting voor geluidsparagraaf in het bestemmingsplan Delftwijk-Waterbuurt, bij vaststelling, d.d. 15 oktober 2009

1. WETTELIJK KADER voor wegverkeerslawaai.

De geluidbelasting L_{den} (day, evening, night) voor wegverkeerslawaai is het gewogen energetisch gemiddelde van drie equivalente geluidniveaus waarbij twee van deze geluidniveaus zijn verhoogd met een vaste waarde. Dit omdat de hinder van geluid in de avondperiode en de nachtperiode groter is.

Bij de bepaling van L_{den} wordt het etmaal verdeeld in drie perioden:

1. het equivalente geluidniveau gedurende de dagperiode (7.00-19.00 uur);
2. het equivalente geluidniveau gedurende de avondperiode (19.00-23.00 uur), vermeerderd met 5 dB;
3. het equivalente geluidniveau gedurende de nachtperiode (23.00-7.00 uur), vermeerderd met 10 dB.

Deze drie waarden worden energetisch gemiddeld waaruit de geluidbelasting in L_{den} volgt.

Volgens de Wet geluidhinder geldt voor wegverkeerslawaai een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Hierbij moet opgemerkt worden dat alvorens toetsing plaatsvindt van de berekende waarde maximaal 5 dB mag worden afgetrokken voor wegen in stedelijk gebied (50 km/uur). Voor wegen met een snelheid van 70 km/uur of meer geldt een aftrek van 2 dB.

De aftrek heeft betrekking op het stiller worden van het wegverkeer in de toekomst (artikel 110g Wet geluidhinder).

Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde mag het college van Burgemeester en Wethouders een hogere waarde vaststellen. De maximale ontheffingswaarde voor zogenaamde “nieuwe situaties” bedraagt 63 dB en voor bestaande situatie 68 dB.

Binnen het plangebied wordt tevens een woonwagenstandplaats gecreeerd. De maximale ontheffingswaarde voor een woonwagenstandplaats bedraagt 53 dB.

Voordat ontheffing wordt verleend zal het college van B&W eerst moeten nagaan of er maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting te verlagen. Daarbij verdienen maatregelen aan de bron de voorkeur. Is dat niet mogelijk dan moet men overwegen of maatregelen in de overdrachtsweg van het geluid mogelijk zijn. Het bouwen van een geluidsscherm is een voorbeeld van een maatregel in de overdrachtsweg. Niet alleen technische, maar ook landschappelijke, financiële en stedenbouwkundige overwegingen voor het wel of niet bouwen van geluidsschermen spelen bij deze overwegingen een belangrijke rol.

2. TOEPASSINGSVOLGORDE GELUIDREDUCERENDE MAATREGELEN.

Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, ongeacht de bron van het geluid (weg-, rail- of industrielawaai) is de volgorde van toepassing van geluidreducerende maatregelen als volgt:

1. bronmaatregelen;
2. maatregelen in de overdrachtsweg;
3. geluidwerende maatregelen in of aan de gevel.

ad 1. Bronmaatregelen.

Een voorbeeld van een bronmaatregel bij wegverkeer, die binnen de competentie van de lokale overheid ligt is het aanbrengen van geluidreducerend asfalt. De praktische mogelijkheden en de te bereiken reducties zijn de laatste jaren verder ontwikkeld. Ook binnenstedelijk zijn er tegenwoordig reducties te behalen. Het college van B&W van Haarlem heeft in 2005 de nota “geluidarm asfalt” bekrachtigd, waarin op bepaalde wegen geluidarm asfalt wordt aangelegd als het wegdek aan vervanging toe is, of als er een reconstructie van de weg is gepland.

ad 2. Maatregelen in de overdrachtsweg.

Voorbeelden van maatregelen in de overdrachtsweg zijn geluidschermen of geluidwallen. In de Haarlemse praktijk worden deze weinig toegepast, vanwege stedenbouwkundige bezwaren en financiële drempels. De kans dat een geluidscherm wordt gebouwd is bij railverkeerslawaaï groter dan bij wegverkeerslawaaï.

ad 3. Geluidwerende maatregelen.

Geluidwerende maatregelen, ook wel gevelmaatregelen genoemd, worden veruit het meest toegepast bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De maatregelen hebben als doel het beperken van het geluidniveau in de woning tot een waarde (het “binnenniveau”) zoals die in het Bouwbesluit is vastgelegd. Een nadeel van deze maatregel is dat het geluidniveau buiten nog steeds te hoog is. Dit doet afbreuk aan de leefbaarheid van de omgeving, zowel de privé-terreinen (tuinen) als de openbare terreinen (park, plein, straat).

Voor nieuw te bouwen woningen bedraagt het binnenniveau maximaal 33 dB in geluidgevoelige ruimten.

Bij elk bestemmingsplan moet nagegaan worden of de bovengenoemde maatregelen kunnen worden toegepast.

3. UITGANGSPUNTEN

Algemeen

Het bestemmingsplangebied Delftwijk is een gedeeltelijk consoliderend bestemmingsplan en kent een aantal zogenaamde “nieuwe situaties” die op de kaart zijn aangegeven als een wijzigingsbevoegdheid. De specifieke invulling is nog onzeker.

De geluidbelasting van de overige locaties is steeds berekend voor de huidige bebouwing.

Wegverkeer

De wegverkeerintensiteiten zijn voor de binnenstedelijke wegen zijn ontleend aan een opgave van de afdeling Verkeer en Vervoer van de gemeente Haarlem. Zie tabel 1. Op deze wegen is de maximale rijsnelheid 50 km/uur.

De verkeersintensiteit van de Delftlaan, de N208, zijn een gebaseerd op gegevens van de Provincie Noord-Holland gecombineerd met gegevens van de afdeling Verkeer en Vervoer. Alle verstrekte gegevens zijn gebaseerd op het peiljaar 2019. Zie bijlage A. De rijsnelheid op de Delftlaan bedraagt in 2019 70 km/uur.

Het wegdek van alle relevante wegen binnen het plangebied bestaat uit fijn asfalt, met uitzondering van de Delftlaan. Op deze weg wordt in 2008 door de Provincie Noord-Holland een geluidreducerend wegdek aangelegd met een reductie van 4 dB ten opzichte van het referentiewegdek.

Tabel 1: etmaalintensiteit per weg en verdeling over het etmaal

Weg	etmaal 2019	% daguur	% avonduur	% nachtuur
Delftlaan	37000	6.64	3	1.05
Rijksstraatweg	5200	6.5	3.9	0.8
Jan Gijzenkade t.o.v. Gen. Spoorlaan	2200	6.5	3.9	0.8
Jan Gijzenkade t.w.v. Gen. Spoorlaan	4300	6.5	3.9	0.8
P.C. Boutensstraat	1000	6.5	3.9	0.8
Generaal Spoorlaan	2100	6.5	3.9	0.8

Meer verkeersgegevens zijn terug te vinden in bijlage 3A.

De overige wegen binnen het plangebied kennen een (zeer) gering aantal voertuigbewegingen. De invloed daarvan op de geluidbelasting is niet relevant.

4. GELUIDBELASTING T.G.V. WEGVERKEER

Delftlaan

Door het plangebied loopt de Delftlaan. Deze weg is veruit het drukst bereden. Omdat het geluid van deze weg ook wat verder in het plangebied dringt, is de bijdrage van deze weg apart berekend. De hieronder genoemde geluidbelastingen zijn inclusief een aftrek vanwege het stiller worden van het wegverkeer in de toekomst.

De overige wegen in het plangebied leiden niet tot een gecumuleerde geluidbelasting op woningen en zijn in een model betrokken.

De 6 nieuw te realiseren woongebouwen.

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Delftlaan bedraagt circa 59 dB op 55 meter van de wegas. Naarmate de woningen dichterbij de weg staan wordt de geluidbelasting uiteraard hoger. Op de noordelijke flats die nieuw worden gerealiseerd bedraagt de geluidbelasting 51 tot 63 dB. De waarde van 51 dB wordt bereikt op de voorgevel van het meest noordelijke gebouw. De waarde van 63 dB wordt bereikt op het meest zuidelijk gelegen gebouw, wat tevens het dichtst bij de Delftlaan ligt. De geluidbelasting op dit gebouw is gelijk aan de maximale ontheffingswaarde voor nieuwe situaties. De overige 5 te realiseren gebouwen liggen tussen deze waarden in.

Deze woningen liggen in een uitwerkingsgebied. De nieuw te realiseren woningen in dit uitwerkingsgebied zullen gerealiseerd worden zonder de maximale ontheffingswaarde te overschrijden. Om de geluidbelasting zo laag mogelijk te houden, wordt de Delftlaan in 2009 van een geluidreducerend wegdek voorzien met een reductie van 4 dB t.o.v. fijn asfalt. Tevens wordt de maximaal toegestane rijnsnelheid verlaagd van 100 naar 70 km/uur.

De 3 blokken in het middengebied.

De in het middengebied gelegen blokken, 3 in totaal, hebben een geluidbelasting vanwege de Delftlaan van maximaal 58 dB. De hoogste geluidbelasting treedt op aan de westzijde van het meest westelijk gelegen gebouw. Dit gebouw kan 26 meter hoog worden, waardoor de geluidbelasting relatief hoog is; er is immers geen afscherming van voorliggende gebouwen met betrekking tot het wegverkeerslawaai vanwege de Delftlaan. Bij de andere twee gebouwen wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden.

Wijzigingsgebied.

Een groot gedeelte van het gebied tussen de Delftlaan en de Generaal Spoorlaan is in het plan opgenomen als een wijzigingsgebied. Er bestaan echter nog geen plannen voor de inrichting van het gebied. De grens van het te wijzigen gebied loopt tot aan de wegas van de Jan Gijzenkade, en tot aan de rand van de Delftlaan (dus letterlijk tot aan de rand van het wegdek). Op de wegas is het uiteraard niet mogelijk om een geluidbelasting te bepalen.

De wat schuin op de weg gebouwde portiekwoningen in het zuidelijke gedeelte zullen op termijn gesloopt worden en vervangen worden door nieuwbouw. Ook hier zal de geluidbelasting op nieuwbouw niet hoger zijn dan de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaai voor bestaande situaties, 63 dB.

In de situatie 2019 bedraagt de geluidbelasting op de huidige bebouwing 63 tot 65 dB, indien de bestaande bebouwing dan nog aanwezig is. De nieuwbouw zal dus wat verder van de Delftlaan moeten worden gerealiseerd om de maximale ontheffingswaarde niet te overschrijden.

De geluidbelasting aan de zuidzijde van het wijzigingsgebied vanwege het verkeer op de Jan Gijzenkade bedraagt 58 dB op 10 meter uit de wegas.

Sterflat.

Op de hoek van de Delftlaan en de Jan Gijzenkade staat een flat die geen onderdeel is van de sloop/nieuwbouw. De geluidbelasting op deze flat vanwege de Delftlaan bedraagt maximaal 65 dB in 2019, na aanleg van het geluidreducerende asfalt in 2009.

Woonwagenstandplaats.

De geluidbelasting op de grens van de woonwagenstandplaats bedraagt maximaal 53 dB, wat tevens de maximale ontheffingswaarde is voor woonwagenstandplaatsen. Om deze waarde te bereiken wordt een talud gecreeerd met daarop een betonnen keerwand. Deze keerwand is aan de Delftlaanzijde 4 meter hoog. De dwarse stukken van de keerwand (die dwars op de Delftlaan staan), lopen in hoogte af van 4 meter aan de Delftlaanzijde tot 2 meter. Op deze wijze wordt een geluidwerende maatregel getroffen ten behoeve van de woonwagenstandplaats en haar bewoners.

Rijksstraatweg.

De meeste woningen langs de Rijksstraatweg ondervinden een geluidbelasting van 54 tot 59 dB in de situatie 2019 (inclusief aftrek.).

Voor deze weg is geen geluidreducerend asfalt voorzien.

Op de nieuw te realiseren bebouwing aan de Rijksstraatweg, ter hoogte van het Marsmanplein, wordt een geluidbelasting van 55 dB berekend voor het peiljaar 2019. De geluidbelasting op de bestaande bebouwing varieert van 54 tot 59 dB.

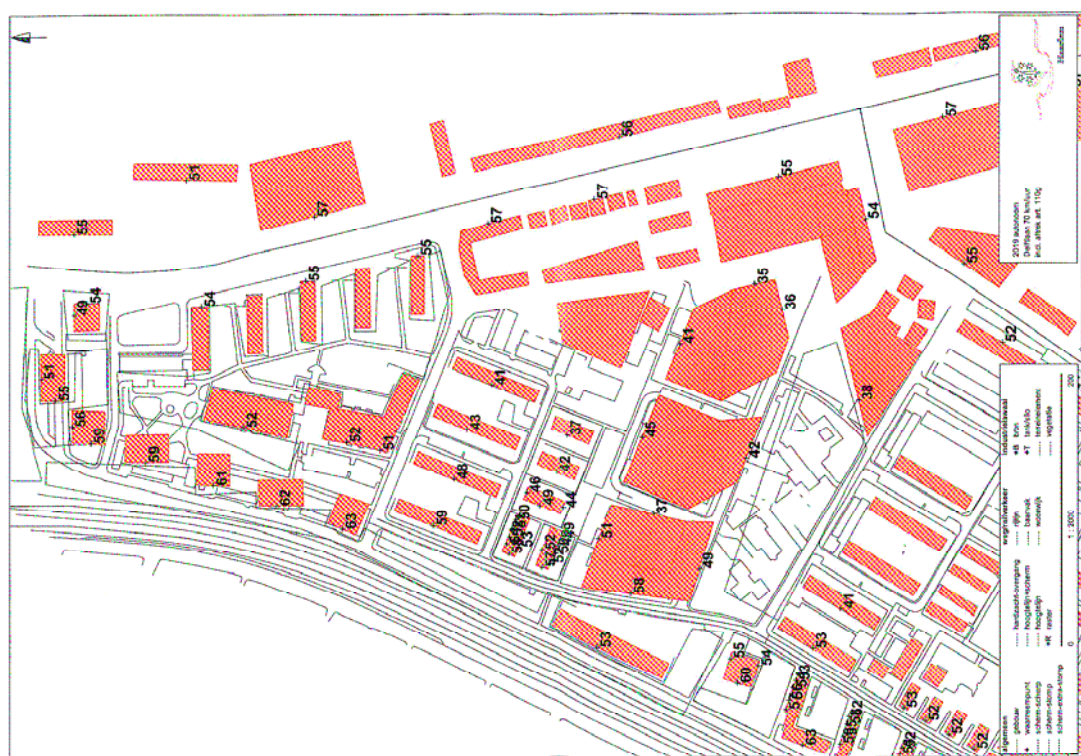
Jan Gijzenkade.

Het westelijk gedeelte van de Jan Gijzenkade is drukker bereden dan het gedeelte ten oosten van de Generaal Spoorlaan. De geluidbelasting op de gevels van de woningen langs de Jan Gijzenkade bedraagt (inclusief aftrek) 50 tot 57 dB, afhankelijk van de afstand tot de weg.

Generaal Spoorlaan.

De woningen langs de Generaal Spoorlaan ondervinden een geluidbelasting van 51 tot 54 dB. Op het stukje nieuwbouw wat grenst aan het Marsmanplein bedraagt de geluidbelasting 55 dB in 2019.

PC Boutensstraat.

© 2000 Blackwell Science Ltd *Journal of Internal Medicine* 247: 399–405

Bijlage 3B Luchtkwaliteit Delftwijk

Luchtkwaliteit Delftwijk

13 februari 2007

Luchtkwaliteit Delftwijk

Verantwoording

Titel	Luchtkwaliteit Delftwijk
Opdrachtgever	Gemeente Haarlem
Projectleider	ing. G. J. (Gijs) Duijst
Auteur(s)	ing. N. R. (Nils) Yntema en ing. E. (Esther) Gort-Krijger
Projectnummer	4461945
Aantal pagina's	30 (exclusief bijlagen)
Datum	13 februari 2007
Handtekening	

Colofon

Tauw bv
Vestiging Amsterdam
Zekeringstraat 43 g
1014 BV Amsterdam
Telefoon (020) 606 32 22
Fax (020) 684 89 21

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

Inhoud

Verantwoording en colofon	5
1 Inleiding	9
1.1 Aanleiding onderzoek	9
1.2 Doelstelling onderzoek	9
1.3 Leeswijzer	10
2 Situatie	11
2.1 Plangebied Delftwijk	11
2.2 Studiegebied	11
3 Wettelijk kader	13
3.1 Plannen	13
3.2 Besluit luchtkwaliteit	13
3.3 Grenswaarden	14
4 Uitgangspunten	17
4.1 Planologische ontwikkelingen	17
4.2 Rekenmethode	17
4.3 Bronbijdragen	18
4.4 Referentiejaren	19
4.5 Invoergegevens	20
4.6 Verkeersintensiteiten	21
4.6.1 Huidige en autonome situatie	21
4.6.2 Plansituatie	23
5 Resultaten en beschouwing	25
5.1 Resultaten en toetsing PM ₁₀ (fijn stof)	25
5.2 Resultaten en toetsing NO ₂ (stikstofdioxide)	26
5.3 Resultaten benzeen, SO ₂ , CO en BaP	27
5.4 Beschouwing resultaten	27
6 Conclusie	29

Bijlage(n)

1. Figuur situatie
2. Invoergegevens CAR II
3. Resultaten CAR II (exclusief zeezoutaf trek)

1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Haarlem heeft Tauw een luchtkwaliteitonderzoek verricht ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing voor de herstructurering van de Delftwijk te Haarlem.

1.1 Aanleiding onderzoek

De gemeente Haarlem heeft het voornemen over te gaan tot herstructurering van de wijk Delftwijk. De herstructurering bestaat onder andere uit de sloop en herbouw van woningen, het creëren van woningdifferentiatie en het opwaarderen van de openbare ruimte

De gemeente heeft Tauw gevraagd te adviseren tijdens de voorbereiding van de besluitvorming voor de herstructurering van Delftwijk voorzover het de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit betreft. In dit kader is door Tauw een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd

1.2 Doelstelling onderzoek

De doelstelling van dit luchtkwaliteitonderzoek is tweeledig en kan als volgt worden omschreven:

- Het inzichtelijk maken van de blootstellingsconcentraties (voor de stoffen in het Besluit luchtkwaliteit) ter plaatse van Delftwijk en de directe omgeving daarvan
- Het inzichtelijk maken van het effect van de herstructurering van Delftwijk op de luchtkwaliteit

Door het inzichtelijk maken van de luchtkwaliteit wordt duidelijk op welke wijze voldaan kan worden aan de wettelijke bepalingen voor de luchtkwaliteit. De volgende vragen zijn daarbij van belang:

- Is er sprake van een overschrijdingssituatie?
- Wat is de invloed van de ontwikkelingen in Delftwijk op de luchtkwaliteit?

Om de luchtkwaliteit inzichtelijk te maken zijn berekeningen voor de voor luchtkwaliteit relevante wegen uitgevoerd, op basis van rekenmethode 1 uit het "Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit", met behulp van het rekenprogramma CAR II versie 5.1.

1.3 Leeswijzer

Een beschrijving van het plan- en onderzoeksgebied Delftwijk is opgenomen in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 gaat nader in op het wettelijk kader en in hoofdstuk 4 vindt u de uitgangspunten van het onderzoek. De resultaten zijn samengevat en nader beschouwd in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 vindt u de conclusie van het onderzoek.

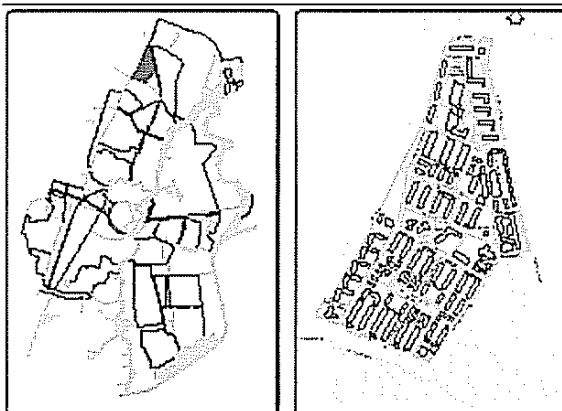
In de bijlagen vindt u figuren van de situatie(s), invoergegevens en resultaten van de luchtkwaliteitsberekeningen

2 Situatie

De herstructurering vindt plaats in Delftwijk te Haarlem. In dit hoofdstuk wordt het plangebied Delftwijk en het studiegebied beschreven.

2.1 Plangebied Delftwijk

Het plangebied Delftwijk is in het noorden van Haarlem gesitueerd. Delftwijk wordt begrensd door de Delftlaan (N208), Rijkstraatweg, Marsmanplein, Generaal Spoorlaan en de Jan Gijzenkade. In figuur 2.1 is een afbeelding van Haarlem opgenomen, waarin de Delftwijk rood gearceerd is en een overzichtsvier van Delftwijk. In figuur 1 van bijlage 1 is de huidige kadastrale situatie weergegeven. Bij dit onderzoek is de mogelijke bebouwing bij het Delftplein met 250 woningen meegenomen.



Figuur 2.1 Ligging van de Delftwijk in Haarlem en de huidige situatie van de Delftwijk

De belangrijkste wegen die van invloed zijn op de luchtkwaliteit in het plan- en effectgebied zijn: Delftlaan, Rijkstraatweg, Marsmanplein, Generaal Spoorlaan, J. Gijzenkade, J. Camperstraat en P.C. Boutensstraat.

2.2 Studiegebied

In bijlage 1 is een figuur van het plangebied Delftwijk weergegeven. De tekening is aangevuld met de ligging van het studiegebied en de rekenpunten (CAR II) ten behoeve van het luchtkwaliteitsonderzoek.

Het studiegebied bestaat uit het wegprofiel van de voor luchtkwaliteit meest relevante wegvakken in het plangebied Delftwijk. De herstructurering van Delftwijk is grotendeels conservatief en zal geen of nauwelijks invloed hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving van Delftwijk. Daarom is gekozen voor de omvang van het onderzoeksgebied zoals weergegeven in bijlage 2. Binnen het onderzoeksgebied is de luchtkwaliteit bepaald.

3 Wettelijk kader

Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van het Besluit luchtkwaliteit 2005 (verder genoemd Blk 2005). In de volgende paragrafen is aangegeven waarom een luchtkwaliteitonderzoek nodig is. Tevens is een korte beschrijving van het Blk 2005 en de plandrempel- en grenswaarden gegeven.

3.1 Plannen

Met het opstellen, toetsen en goedkeuren van plannen en programma's, waarin voor de lange of korte termijn een koers uitgezet wordt op het gebied van milieu en/of van de ruimtelijke ordening, worden bevoegdheden uitgeoefend die van doorslaggevend belang zijn voor het bewerkstelligen van een goede luchtkwaliteit (leefkwaliteit). Deze plannen zijn bindend of richtinggevend voor andere besluiten. Door in het stadium van planvorming te verzekeren dat lucht de noodzakelijke aandacht krijgt, wordt bewerkstelligd dat ook daarop gebaseerde besluiten gericht zijn op het realiseren van een goede luchtkwaliteit.

Door luchtkwaliteit in de plannen van doorslaggevende betekenis te laten zijn kan niet alleen bewerkstelligd worden dat het korte en lange termijn beleid van overheden gericht is op het realiseren van een goede luchtkwaliteit, maar kunnen ook problemen ten aanzien van lucht worden voorkomen. Bij ruimtelijke plannen wordt verwacht dat de aspecten luchtkwaliteit vanaf het begin van het traject aandacht krijgen en expliciet getoetst worden aan de grenswaarden. Is de verwachting dat het plan zal leiden tot overschrijding van normen dan dient naar een zodanig alternatief gezocht te worden, dat wel aan de eisen kan worden voldaan.

3.2 Besluit luchtkwaliteit

Ingevolge het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Staatsblad 2005, 316) nemen bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben bepaalde grenswaarden voor luchtkwaliteit in acht. In het Besluit zijn grenswaarden gesteld aan concentraties van stikstofdioxide (NO_2), stikstofoxiden (NO_x), fijn stof (PM_{10}), benzeen, zwaveldioxide (SO_2), lood (Pb) en koolmonoxide (CO) in de buitenlucht. De grenswaarden gelden in zijn algemeenheid, behoudens de werkplek.

Artikel 7 (derde lid onderdeel a en b) van het Blk 2005 biedt de mogelijkheid om directe toetsing aan de grenswaarden in sommige gevallen los te laten. Bestuursorganen kunnen afwijken indien de concentratie van de bovengenoemde stoffen in de buitenlucht per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft.

In het besluit is tevens de mogelijkheid opgenomen om projecten die leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit te salderen met samenhangende maatregelen of optredende effecten die een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben. Saldering wordt volgens een advies van de Raad van State echter beperkt naar inhoud, plaats en tijd¹

Van belang is dat de uitvoering van het compenserende deel van het project of de afzonderlijke compenserende maatregel gegarandeerd is door middel van een besluit van hetzelfde bestuursorgaan. Wat betreft de beperking naar plaats is het uitgangspunt dat de compensatie in de directe nabijheid van het project gezocht wordt. Tenslotte wordt gesteld dat de verslechtering en de compensatie tegelijkertijd gerealiseerd worden.

3.3 Grenswaarden

De grenswaarden voor de genoemde stoffen in het Blk 2005 ter bescherming van de gezondheid van de mens zijn vermeld in tabel 3.1. Vanaf 2010 dient aan de grenswaarden te worden voldaan.

Tabel 3.1 Grenswaarden Besluit luchtkwaliteit 2005

Stof	Jaargemiddelde grenswaarde [µg/m ³]	8 uurgemiddelde grenswaarde [µg/m ³]	Uurgemiddelde grenswaarde [µg/m ³]	24-uurgemiddelde grenswaarde [µg/m ³]	Maximaal aantal overschrijdingen uur- en 24- uurgemiddelde grenswaarde
NO ₂	40	-	200	-	18x per jaar
PM ₁₀	40	-	-	50	35x per jaar
CO	-	10.000	-	-	-
benzeen	5	-	-	-	-
SO ₂	-	-	350	125	24x per jaar/3x per jaar
BaP	1	-	-	-	-
Lood*	0,5	-	-	-	-

* Wordt niet berekend in het CAR II rekenmodel en valt daarom buiten de scope van dit onderzoek

Indien een plan voor 2010 wordt gerealiseerd, dient tot die tijd ook aan plandrempels voor stikstofdioxide (NO₂) en benzeen te worden getoetst. Plandrempels (tabel 3.2) geven een kwaliteitsniveau van de buitenlucht aan waarboven het maken van plannen ter verbetering van de luchtkwaliteit verplicht is. Die plannen zijn erop gericht om aan de grenswaarden in 2010 te voldoen.

¹ Tweede kamer, vergaderjaar 2004-2005, 30 175, nr 8 brief Staatssecretaris VROM aan Tweede kamer

Het niveau van de plandrempels ligt boven dat van de grenswaarden en wordt jaarlijks aangescherpt tot het jaar wanneer de plandrempels op hetzelfde niveau liggen als de grenswaarden. Aan de grenswaarden voor fijn stof (PM_{10}), koolmonoxide (CO), zwaveldioxide (SO_2), benzo-a-pyreen (BaP) en lood dient vanaf 2005 al te worden voldaan

Tabel 3.2 Plandrempels blootstellingsconcentraties

Stof	Kalenderjaar				
	2005	2006	2007	2008	2009
NO_2 jaargemiddelde [$\mu g/m^3$]	50	48	46	44	42
NO_2 uurgemiddelde [$\mu g/m^3$]	250	240	230	220	210
Benzeen jaargemiddelde [$\mu g/m^3$]	-	9	8	7	6

Op grond van het Bk 2005 mogen natuurlijke bronnen van fijn stof die geen schadelijke effecten hebben voor de gezondheid, zoals zeezout, bij de beoordeling van de luchtkwaliteit buiten beschouwing worden gelaten. Uit de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 kan worden afgeleid dat in het geval van Haarlem de volgende correcties op de berekende resultaten van fijn stof mogen worden toegepast:

- -6 $\mu g/m^3$ voor de jaargemiddelde concentratie PM_{10}
- -6 dagen voor het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde PM_{10}

4 Uitgangspunten

De resultaten van het onderzoek worden grotendeels bepaald door de uitgangspunten. In de volgende paragrafen is het plan nogmaals kort beschreven, waarna de toegepaste rekenmethode en de referentiejaar worden behandeld. Tevens zijn bronbijdragen van de omgeving, verkeersintensiteiten en de invoergegevens voor de rekenmethode opgesomd.

4.1 Planologische ontwikkelingen

Het bestemmingsplan Delftwijk heeft een conserverend karakter met herstructurering. De herstructurering bestaat onder andere uit de sloop en herbouw van woningen, het creëren van woningdifferentiatie en het opwaarderen van de openbare ruimte.

Verspreid in de wijk en in de directe omgeving worden in totaal 410 extra woningen gerealiseerd. Dit is inclusief de geplande nieuwbouw van 250 woningen ter hoogte van het Delftplein. De overige 160 woningen worden verspreid in de wijk gesitueerd. De 160 woningen zullen in 2010 gerealiseerd zijn en de 250 woningen pas in 2015.

4.2 Rekenmethode

Het "Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit" (verder te noemen MRL) is onlangs van kracht geworden en is bij dit onderzoek gehanteerd.

In het MRL zijn twee standaardrekenmethoden opgenomen. Bij toepassing van rekenmethode 1 moet de beschouwde situatie aan de volgende voorwaarden voldoen:

- De weg ligt in een stedelijke omgeving
- De maximale rekenafstand is de afstand tot de bebouwing, met een maximum van 30 meter ten opzichte van de wegas
- Er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen weg en omgeving
- Langs de weg bevinden zich geen afschermende constructies
- De weg is vrij van tunnels

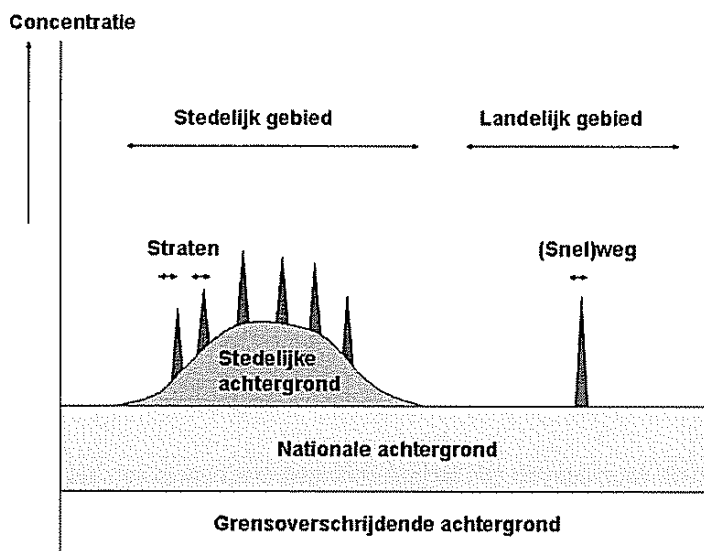
Aangezien de situatie voldoet aan de voorwaarden zijn de berekeningen met behulp van het vrij beschikbare CAR² rekenmodel berekend. In het onderzoek is de meest recente versie, versie 5.1 van CAR II gebruikt.

² CAR is standaardrekenmethode 1

4.3 Bronbijdragen

De concentratie van stoffen in de buitenlucht is de som van verschillende bijdragen: grensoverschrijdende bijdrage, nationale bijdrage, stedelijke bijdrage en straatbijdrage. De verhoudingen van de verschillende bijdragen kunnen per locatie en per stof verschillend zijn (zie figuur 4.1)

Het MNP-RIVM levert jaarlijks generieke concentraties in Nederland (GCN) van diverse luchtverontreinigende stoffen. De generieke concentraties zijn concentraties welke heersen op locaties zonder een sterke lokale emissiebron in de directe omgeving en zijn representatief voor een gebied van 5x5 km². Het betreft zowel diagnostische (het voorbije jaar) als prognostische gegevens (voor bijvoorbeeld 2010). De diagnostische gegevens worden primair gebruikt voor het evalueren van milieu en beleid, de prognostische concentraties voor ramingen en verkenningen en worden gebruikt als input voor luchtverspreidingsmodellen (STACKS en CAR II). Bij modelberekeningen van de lokale luchtkwaliteit worden generieke concentraties meestal gebruikt als benadering van de achtergrondconcentratie. De lokale luchtkwaliteit wordt dan beschreven door de som van de berekende lokale bijdrage van de bron (weg) plus de generieke concentratie.



Figuur 4.1 Opbouw van concentraties in de buitenlucht



De stedelijke bijdrage in het plangebied Delftwijk wordt met name bepaald door verkeer en vervoer. Over het algemeen is de bijdrage van verkeer op de concentratie NO₂ groter dan de bijdrage op de concentratie fijn stof. In de achtergrondconcentraties is rekening gehouden met verkeersbronnen op grote afstand van het plangebied. De bijdrage van de wegen grenzend aan het plangebied is bepaald in dit luchtkwaliteitonderzoek. In het plangebied en de omgeving daarvan zijn geen luchtkwaliteit relevante industriële bronnen aanwezig (bron: Rapportage Luchtkwaliteit 2004, gemeente Haarlem). De invloed van overige luchtkwaliteit relevante bronnen (huishoudens, brommers, et cetera) is lokaal marginaal en als zodanig gecumuleerd in de achtergrondconcentraties

4.4 Referentiejaren

Voor de onderbouwing van de ruimtelijke plannen en verkeersplannen dient voor meerdere jaren de luchtkwaliteit inzichtelijk te worden gemaakt. In overleg met de gemeente, is in dit onderzoek gekozen voor de voor de volgende referentie jaren en situaties (tussen haakjes):

- 2007 (huidige situatie)
- 2010 (autonome/plan ontwikkeling)
- 2015 (autonome/plan ontwikkeling)
- 2020 (autonome/plan ontwikkeling)

Ten behoeve van een goede beoordeling van de blootstellingsconcentraties en de effecten voor de luchtkwaliteit is een duidelijke definiëring van de referentiejaren van belang

2007 Huidige situatie

De huidige situatie is gebaseerd op de huidige verkeersintensiteiten. Bij de berekeningen van de luchtkwaliteit is uitgegaan van meerjarige meteorologische omstandigheden en prognose van emissiefactoren voor motorvoertuigen in 2007. De verkeersintensiteiten zijn bepaald middels lineaire interpolatie tussen 1998 en 2010.

Autonome ontwikkeling (2010, 2015 en 2020)

Dit is in feite de huidige situatie (zoals hierboven beschreven) na autonome ontwikkeling. Daarbij is uitgegaan van autonome groei van het autoverkeer (0,5 % per jaar tussen 2010 en 2020) en beperkte uitvoering van het Haarlemse Verkeers- en Vervoersplan (HVVP, raadsbesluit 12 maart 2003). Bij de berekeningen van de luchtkwaliteit is uitgegaan van meerjarige meteorologische omstandigheden en prognose van emissiefactoren voor motorvoertuigen.

Planontwikkeling

Het nieuwe bestemmingsplan heeft slechts beperkte invloed op de verkeersintensiteiten en de luchtkwaliteit. In de berekeningen zijn de verkeersgegevens in de plansituatie gelijk aan de autonome situatie.

4.5 Invoergegevens

Bij CAR-berekeningen wordt uitgegaan van de volgende kenmerken van de weg:

- Etmaalintensiteiten
- Fractie middelzwaar vrachtverkeer
- Fractie zwaar vrachtverkeer
- Fractie bussen
- Snelheidstype
- Wegtype
- Bomenfactor
- Afstand wegas - rekenpunt

In paragraaf 4.6 zijn de gehanteerde etmaalintensiteiten en voertuigverdelingen opgenomen. Binnen CAR II zijn 5 snelheidstyperingen opgenomen. Voor de Delftlaan is voor het gedeelte met de maximale snelheid van 100 km/uur het type "snelweg" en voor het wegvak waar een maximale snelheid van 70 km/uur geldt het type "buitenweg", voor de Rijksstraatweg is "doorstromend stadsverkeer" en voor de overige wegvakken "normaal stadsverkeer" gehanteerd.

De snelheid op de Delftlaan zal mogelijk worden verlaagd van 100 km/uur naar 70 km/uur. In het onderzoek zijn daarom tevens berekeningen uitgevoerd met het wegtype "buitenweg" voor de gehele Delftlaan.

In CAR zijn 5 wegtypen opgenomen en in de Standaardrekenmethode 4. De gehanteerde wegtypen zijn in tabel 4.1 opgenomen.

Tabel 4.1 Gehanteerde wegtypen

Wegvak(ken)	Wegtype		Omschrijving
	MRL	CARII	
Rijksweg (Delft-Camperstr)	1	3A	Beide zijden van de weg min of meer aaneengesloten
Rijksweg (Marsman-Maasstr)			bebouwing, afstand tussen wegas en gevel is kleiner dan 3
Marsmanplein			maal de hoogte van de bebouwing, maar groter dan 1,5
Generaal Spoorlaan			maal de hoogte van de bebouwing
J. Camperstraat			
P.C. Boutensstraat			
Rijksweg (Camperstr-Marsmanpl)	2	3B	Beide zijden van de weg min of meer aaneengesloten
			bebouwing, afstand tussen wegas en gevel is kleiner dan 1.5
			maal de hoogte van de bebouwing
Delftlaan	3	4	Eenzijdige bebouwing, weg met aan één zijde min of meer
J. Gijzenkade			aaneengesloten bebouwing op een afstand van minder dan
			3 maal de hoogte van de bebouwing
-	4	2	Alle wegen in een stedelijke omgeving, anders dan de
			andere wegtypen.

Voor alle wegen is een bomenfactor van 1 aangehouden. In de MRL wordt voor stikstofdioxide een rekenafstand van maximaal 5 meter en voor fijn stof een afstand van maximaal 10 meter opgegeven. De luchtkwaliteit is beoordeeld op een afstand van 5 meter van de rand van de weg

4.6 Verkeersintensiteiten

4.6.1 Huidige en autonome situatie

Door de gemeente zijn verkeersintensiteiten en voertuigverdelingen aangeleverd. De verkeersintensiteiten zijn afkomstig uit de Verkeersmilieukaart die door Goudappel Coffeng is gemaakt. De gemeente heeft verkeersgegevens aangeleverd van 1998 en 2010, waarbij in 2010 ervan uit is gegaan dat het HVVP (Haarlems Verkeers- en Vervoersplan van 12 maart 2003) in praktijk is gebracht

Aangezien de huidige situatie tevens van belang is voor de ruimtelijke plannen is met behulp van lineaire interpolatie de etmaalintensiteit in 2007 bepaald. In tabel 4.2 zijn de etmaalintensiteiten en voertuigverdelingen opgenomen.

Tabel 4.2 Etmaalintensiteiten wegvakken

Wegvak	Van	Tot	Maximale snelheid [km/uur]	Etmaalintensiteit [mvv/etm]				
				1998	2007	2010	2015	2020
Delftlaan (N208)	Rotondeweg	V. v. Vrieslandstraat	100	36.665	37.887	38.303	39.270	40.262
Delftlaan (N208)	V. v. Vrieslandstraat	J. Gijzenkade	100	36.927	38.184	38.613	39.588	40.588
Delftlaan (N208)	J. Gijzenkade	-	70	40.721	41.653	41.969	43.029	44.115
Rijksstraatweg	Delftplein	Delftlaan	50	8.907	6.276	5.585	5.726	5.871
Rijksstraatweg	Delftlaan	J. Camperstraat	50	8.319	5.792	5.134	5.264	5.397
Rijksstraatweg	J. Camperstraat	Marsmanplein	50	7.256	4.774	4.152	4.257	4.364
Rijksstraatweg	Marsmanplein	Maasstraat	50	7.041	3.648	2.930	3.004	3.080
Marsmanplein			50	3.454	3.341	3.304	3.387	3.473
Generaal Spoorlaan			50	2.333	2.438	2.474	2.536	2.601
Jan Gijzenkade	Generaal Spoorlaan	v. Moerkerkenstraat	50	2.291	3.213	3.596	3.687	3.780
Jan Gijzenkade	v. Moerkerkenstraat	v. Moerkerkenstraat	50	2.073	2.974	3.354	3.439	3.526
Jan Gijzenkade	v. Moerkerkenstraat	P.C. Boutensstraat	50	2.928	3.824	4.180	4.286	4.394
Jan Gijzenkade	P.C. Boutensstraat	Delftlaan	50	5.674	6.859	7.307	7.492	7.681
Jan Camperstraat	Rijksstraatweg	Dr. De Liefdesstraat	50	2.068	1.983	1.955	2.004	2.055
P.C. Boutensstraat	J. Gijzenkade	V. v. Vrieslandstraat	30*	2.585	2.764	2.826	2.897	2.971

* In de huidige situatie bedraagt de snelheid 50 km/uur, maar het wordt volgens het HVVP een 30 km/uur-weg

De etmaalintensiteiten in 2015 en 2020 zijn berekend met 0,5% groei per jaar vanaf 2010

Bij de berekeningen van de luchtkwaliteit voor alle toekomstige referentiejaar (2010/2015/2020, autonome situatie en plansituatie) is rekening gehouden met de invoering van buslijnen rijdend op aardgas vanaf begin 2006. Vooral nog is er vanuit gegaan dat 50 % van de bussen op aardgas rijdt. In de toekomst is dit aandeel mogelijk groter of rijdt het aandeel overige bussen met roetfilters waardoor de resultaten van de berekeningen dus een overschatting kunnen zijn

Vanwege de aanwezigheid van gescheiden dichtbij aan elkaar gelegen rijbanen van de Delftlaan, is gebruik gemaakt van de mogelijkheid in CAR II om deelbijdragen op te tellen. In het onderzoek is de luchtkwaliteit langs deze wegen om deze reden voor elke rijbaan afzonderlijk bepaald en door middel van deelbijdrage bij de andere rijbaan opgeteld.

4.6.2 Plansituatie

In totaal worden in onderhavig plan en in de directe omgeving 410 extra woningen gerealiseerd. De gemeente heeft aangegeven dat door de verspreiding van de woningen de verkeersintensiteit op enkele wegvakken slechts beperkt toeneemt. De gemeente Haarlem heeft in april 2006 een onderzoek verricht naar de verslechtering van de luchtkwaliteit ten aanzien van de verkeersbewegingen ten gevolge van een ander bouwplan, namelijk het Deliterrein. Uit onderzoek blijkt dat dit bouwplan bestaande uit 450 woningen een toename van 1675 voertuigbewegingen veroorzaakt. Uit het onderzoek blijkt tevens dat bij een toename van 1675 voertuigbewegingen de concentraties PM_{10} en NO_2 dusdanig toeneemt dat het aantal overschrijdingsdagen voor PM_{10} met 1 dag toeneemt.

Ter hoogte van het Delftplein worden de meeste woningen gerealiseerd, waardoor hier de grootste toename verkeersbewegingen zal plaats vinden. Het betreft hier 250 woningen, waardoor er plaatselijk sprake zal zijn van een toename van 625 extra voertuigbewegingen volgens opgave van de gemeente. Deze toename is beduidend lager dan de 1675, waardoor het aantal overschrijdingsdagen met minder dan 1 dag toeneemt. In het onderzoek zijn voor de autonome en plansituatie derhalve dezelfde verkeersintensiteiten gehanteerd en is aan de hand van de berekeningsresultaten onderbouwd dat een toename van 1 overschrijdingsdag wel of geen overschrijdingssituatie tot gevolg heeft.

Kenmerk R001-4461945NRY-irb-V02-NL

5 Resultaten en beschouwing

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van het onderzoek samengevat en getoetst aan de plandrempe- en grenswaarden in het Blk 2005. Een compleet overzicht van de berekeningsresultaten is opgenomen in bijlage 3.

5.1 Resultaten en toetsing PM₁₀ (fijn stof)

In de tabellen 5.1 en 5.2 zijn de berekeningsresultaten voor PM₁₀ samengevat. De resultaten zijn inclusief zeezoutcorrectie weergegeven. Tussen haakjes zijn de resultaten weergegeven als de maximale snelheid van de Delftlaan wordt verlaagd van 100 naar 70 km/uur

Tabel 5.1 Resultaten jaargemiddelde concentratie PM₁₀

Situatie	Jaargemiddelde concentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]			
	Huidig	Autonoom/plan		
Referentiejaar	2007	2010	2015	2020
Grenswaarde	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Delftlaan (Rotondeweg-Vrieslandstr)	24,4 (24,5)	23,0 (23,2)	21,8	21,3
Delftlaan (Vrieslandstr-Gijzenkade)	25,0 (25,1)	23,5 (23,7)	22,1	21,6
Delftlaan (gijzenkade-)	24,2	23,0	21,4	20,9
Rijksstraatweg (Delftplein-Delftlaan)	21,0	20,2	19,4	19,2
Rijksstraatweg (Delftlaan-camperstr)	21,0	20,1	19,4	19,2
Rijksstraatweg (Camperstr-Marsmanpl)	21,4	20,3	19,6	19,3
Rijksstraatweg (Marsmanpl-Maasstr)	20,6	19,8	19,2	19,0
Marsmanplein	20,5	19,9	19,3	19,0
Generaal Spoorlaan	20,2	19,7	19,1	18,9
J. Gijzenkade (Spoorln-Moerkerkstr)	20,6	20,1	19,4	19,1
J. Gijzenkade (Moerkerkstr-Moerkerkstr)	20,6	20,1	19,3	19,1
J. Gijzenkade (Moerkerkstr-Boutersestr)	20,8	20,2	19,4	19,2
J. Gijzenkade (Bouetrsestr-delftln)	22,1	21,2	20,1	19,7
J. Camperstraat (Rijksstraatweg-Liefdestr)	20,2	19,7	19,1	18,9
P.C. Boutersestraat (Gijzenkade-Vrieselandstr)	20,4	19,8	19,2	19,0

Uit tabel 5.1 blijkt, dat de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ in geen van de berekende jaren wordt overschreden. Uit tabel 5.2 blijkt dat de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ niet vaker dan de toegestane 35 keer wordt overschreden en voldoet aan het besluit

Zoals in paragraaf 4.1 is aangegeven zal door het ontwikkelen van de nieuwe woningen een toename van minder dan één overschrijdingsdag van de 24-uursgemiddelde grenswaarde tot gevolg heeft. Het aantal berekende overschrijdingsdagen is minimaal 2 dagen lager dan de toegestane 35, waardoor een toename van 1 dag geen overschrijdingssituatie tot gevolg heeft.

Tabel 5.2 Resultaten overschrijdingsdagen 24-uursgemiddelde grenswaarde PM₁₀

Situatie	Aantal overschrijdingsdagen 24-uursgemiddelde grenswaarde PM ₁₀ [dagen]			
	Huidig	Autonoom/plan		
Referentiejaar	2007	2010	2015	2020
Grenswaarde	35 dagen	35 dagen	35 dagen	35 dagen
Delftlaan (Rotondeweg-Vrieslandstr)	27 (27)	23 (23)	20	18
Delftlaan (Vrieslandstr-Gijzenkade)	28 (29)	24 (24)	20	19
Delftlaan (gijzenkade-)	26	23	19	18
Rijksstraatweg (Delftplein-Delftlaan)	18	16	15	14
Rijksstraatweg (Delftlaan-camperstr)	18	16	15	14
Rijksstraatweg (Camperstr-Marsmanpl)	19	16	15	14
Rijksstraatweg (Marsmanpl-Maasstr)	17	15	14	14
Marsmanplein	17	16	14	14
Generaal Spoorlaan	16	15	14	14
J. Gijzenkade (Spoorln-Moerkerkstr)	17	16	14	14
J. Gijzenkade (Moerkerkstr-Moerkerkstr)	17	16	14	14
J. Gijzenkade (Moerkerkstr-Boutersestr)	17	16	15	14
J. Gijzenkade (Bouetrsestr-delftln)	20	18	16	15
J. Camperstraat (Rijksstraatweg-Liefdestr)	16	15	14	14
P.C. Boutersestraat (Gijzenkade-Vrieselandstr)	17	15	14	14

5.2 Resultaten en toetsing NO₂ (stikstofdioxide)

Naast PM₁₀ (fijn stof) is NO₂ (stikstofdioxide) de meest kritische stof voor luchtkwaliteit, aangezien de grenswaarde voor NO₂ in Nederland regelmatig wordt overschreden. In tabel 5.3 zijn de resultaten samengevat. Tussen haakjes zijn de resultaten weergegeven als de maximale snelheid van de Delftlaan wordt verlaagd van 100 naar 70 km/uur.

Tabel 5.3 Resultaten jaargemiddelde concentratie NO₂

Situatie	Jaargemiddelde concentratie NO ₂ [µg/m ³]			
	Huidig	Autonoom/plan		
Referentiejaar	2007	2010	2015	2020
Plandrempel/Grenswaarde	46 µg/m³	40 µg/m³	40 µg/m³	40 µg/m³
Delftlaan (Rotondeweg-Vrieslandstr)	39,5 (39,9)	36,3 (36,8)	32,5	32,2
Delftlaan (Vrieslandstr-Gijzenkade)	40,7 (41,1)	37,3 (37,8)	33,4	33,1
Delftlaan (gijzenkade-)	39,3	36,3	32,0	31,3
Rijksstraatweg (Delftplein-Delftlaan)	29,4	27,6	24,9	24,7
Rijksstraatweg (Delftlaan-camperstr)	30,1	27,9	25,1	24,9
Rijksstraatweg (Camperstr-Marsmanpl)	31,5	28,7	25,8	25,6
Rijksstraatweg (Marsmanpl-Maasstr)	28,8	26,9	24,3	24,2
Marsmanplein	27,6	26,7	24,1	24,0
Generaal Spoorlaan	26,7	26,1	23,6	23,5
J. Gijzenkade (Spoorln-Moerkerkstr)	27,9	27,2	24,5	24,4
J. Gijzenkade (Moerkerkstr-Moerkerkstr)	27,7	27,1	24,4	24,3
J. Gijzenkade (Moerkerkstr-Boutersestr)	28,3	27,4	24,7	24,6
J. Gijzenkade (Bouetrsestr-delftln)	32,3	30,3	27,1	26,9
J. Camperstraat (Rijksstraatweg-Liefdestr)	26,5	25,9	23,5	23,4
P.C. Boutersestraat (Gijzenkade-Vrieselandstr)	27,7	26,6	24,1	23,9

Uit de berekeningsresultaten in tabel 5.3 blijkt dat de plandrempel in 2007 voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ niet wordt overschreden. Tevens wordt de grenswaarde in geen van de beoordeelde jaren overschreden.

5.3 Resultaten benzeen, SO₂, CO en BaP

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de optredende concentraties benzeen, SO₂, CO en BaP voldoen aan het Besluit luchtkwaliteit.

Parkeergarages kunnen invloed hebben op de optredende benzeenconcentraties. In onderhavig onderzoek is geen nader onderzoek gedaan naar bijdrage van parkeergarages.

5.4 Beschouwing resultaten

Uit landelijke ervaring en de uitgevoerde berekeningen blijkt dat voor de stoffen benzeen, SO₂, CO en BaP geen knelpunten bestaan of naar verwachting ontstaan. Uit de berekeningsresultaten blijkt dit tevens. Bij de beschouwing van de luchtkwaliteit is daarom voornamelijk gekeken naar de invloed van de concentraties NO₂ en PM₁₀ op de luchtkwaliteit.

In het kader van een bestemmingsplanprocedure dient inzichtelijk te worden gemaakt op welke wijze voldaan wordt aan de wettelijke bepalingen ten aanzien van de luchtkwaliteit. De volgende vragen zijn dan van belang:

- Is er sprake van overschrijdingen van grenswaarden?
- Wat is de invloed van de ontwikkelingen op de luchtkwaliteit?

Binnen het plangebied van Delftwijk en de omgeving daarvan zijn geen overschrijdingen van de jaargemiddelde plandrempel- en grenswaarden voor PM_{10} en NO_2 berekend. De 24-uursgemiddelde grenswaarde voor PM_{10} wordt in geen van de situaties vaker dan de toegestane 35 overschreden.

In het plangebied Delftwijk en in de directe nabijheid daarvan is in de huidige en toekomstige situaties geen sprake van overschrijdingssituaties.

Om de invloed van het plan Delftwijk op de luchtkwaliteit vast te kunnen stellen dient de plansituatie te worden vergeleken met de autonome situatie. De gemeente heeft aangegeven dat door de toename van het aantal verkeerbewegingen, het aantal overschrijdingsdagen voor PM_{10} met minder dan 1 dag toeneemt. Doordat het aantal overschrijdingsdagen minimaal zes dagen lager is dan het toegestane aantal van 35 dagen, kan worden afgeleid dat er geen sprake zal zijn van een overschrijdingssituatie door het realiseren van herstructurering van Delftwijk en de woningen aan het Delftplein. Gesteld kan wel worden dat de luchtkwaliteit in geringe mate verslechterd.

Tevens blijkt uit het onderzoek dat de snelheidsverlaging op de Delftlaan de luchtkwaliteit slechts marginaal verslechterd. Hierdoor treden er nog steeds geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde op. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uursgemiddelde grenswaarde neemt met maximaal 1 dag. In samenhang met de planontwikkelingen zal er geen overschrijdingssituatie optreden.

De herstructurering van Delftwijk heeft geen relevante invloed op de luchtkwaliteit

6 Conclusie

De gemeente Haarlem heeft het voornemen over te gaan tot herstructurering van de wijk Delftwijk. Tauw heeft in opdracht van de gemeente een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd en in dit hoofdstuk zijn de conclusie van het onderzoek samengevat.

Tauw heeft het onderzoek uitgevoerd op basis van het CAR II rekenmodel, versie 5.1, conform standaardrekenmethode 1 van het "Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit". De resultaten zijn beoordeeld aan de hand van het Besluit luchtkwaliteit 2005.

In het onderzoek zijn de blootstellingscontraties inzichtelijk gemaakt en de volgende vragen zijn beantwoord:

- Is er sprake van een overschrijdingssituatie?
- Wat is de invloed van de herstructurering van Delftwijk op de luchtkwaliteit?

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat in geen van de beoordeelde situaties sprake is van een overschrijdingssituatie.

Aangezien door de herstructurering een geringe toename aan woningen is, is er tevens een geringe toename van verkeersbewegingen te verwachten. Door het realiseren van woningen ter hoogte van het Delftplein is tevens een beperkte toename van verkeersbewegingen te verwachten. Aangezien de luchtkwaliteit ruim aan de grenswaarden voldoet hebben heeft de toename geen overschrijdingen tot gevolg. De invloed van de herstructurering op de luchtkwaliteit is gering.

Tevens blijkt uit het onderzoek dat de snelheidsverlaging op de Delftlaan de luchtkwaliteit slechts marginaal verslechterd. Hierdoor treden er nog steeds geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde op. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uursgemiddelde grenswaarde neemt met maximaal 1 dag. In samenhang met de planontwikkelingen zal er geen overschrijdingssituatie optreden.

Kenmerk R001-4461945NRY-irb-V02-NL

Bijlage 4 Wateradvies

Bijlage 5 Rijks- en provinciaal ruimtelijk beleid

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat. Het ruimtelijk beleid van het rijk, vastgelegd in de Nota Ruimte “Ruimte voor ontwikkeling”, richt zich vervolgens op vier algemene doelen:

1. de versterking van de internationale concurrentiepositie;
2. het bevorderen van krachtige steden en vitaal platteland;
3. het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
4. het borgen van de veiligheid.

Ten aanzien van de steden stimuleert het rijk revitalisering, herstructurering en transformatie van zowel (verouderde) wijken als bedrijventerreinen in het algemeen. Door het intensiveren en transformeren van stedelijk gebied en de combinaties van functies kan het gebruik van bestaand stedelijk gebied worden geoptimaliseerd.

Bij de bundeling van verstedelijking dient optimaal aangesloten te worden op het watersysteem. Het beleid dat tot doel heeft duurzame en veilige watersystemen in stand te houden of tot stand te brengen, staat in de Vierde Nota Waterhuishouding (NW4, 1988) en in het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21^e eeuw: “Anders omgaan met water”. De hoofddoelstelling van de NW4 luidt “het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd.”

In de NW4 wordt een integraal waterbeheer nagestreefd met meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu.

Ten aanzien van de watersystemen moet schade worden voorkomen, het goede worden behouden en zo mogelijk ruimte worden geschapen voor nieuwe kansen. Verder moet de veerkracht worden vergroot, waterconservering en waterbuffering worden bevorderd.

Dit beleid vormt ook de basis voor de watertoets, die het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 voor alle ruimtelijke plannen voorschreef en waar het Besluit ruimtelijk ordening 2008 op aansluit.

Daarnaast heeft de rijksoverheid, samen met provincies, gemeenten en waterschappen, het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, 2003) ondertekend. Met de ondertekening van het NBW onderstreepden alle partijen het belang van een gezamenlijke en integrale aanpak.

Het akkoord heeft tot doel om in de periode tot 2015 het watersysteem in Nederland op orde te krijgen en daarna op orde te houden. Het gaat daarbij om het aanpakken van de gevolgen van de zeespiegelstijging, bodemdaling en een veranderend klimaat. Nederland krijgt als gevolg hiervan namelijk steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes.

In het buitengebied van de gemeente Haarlem liggen kansen om extra waterberging te creëren.

Een goede waterkwaliteit vinden we belangrijk in Nederland. Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig.

Daarom is sinds eind 2000 de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Die moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is.

In Nederland vertaalt de rijksoverheid de KRW in landelijke beleidsuitgangspunten, kaders en instrumenten.

De KRW heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

1. van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
2. de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
3. het aquatisch milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
4. de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Het beleid van de kaderrichtlijn wordt momenteel geïmplementeerd in de Waterwet (medio 2009).

De Nota Mobiliteit, een verkeerskundige uitwerking van de Nota Ruimte, geeft de volgende beleidsdoelen aan:

1. het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
2. het verbeteren van de interne en onderling bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
3. een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
4. het inzetten van proces- en technologie-innovatie ter realisering van beleidsdoelen.

De optimalisering van het bestaand stedelijk gebied is een belangrijk uitgangspunt in het streekplan Noord-Holland Zuid (2003). Om gemeenten te stimuleren het bestaand stedelijk gebied beter te benutten, hanteert de provincie rode contouren. Buiten de rode contouren is verdere verstedelijking niet toegestaan. In Haarlem valt de rode contour samen met het verstedelijkte gebied. Het bestemmingsplangebied valt in zijn geheel binnen de rode contour.

Binnen het verstedelijkte gebied hanteert de provincie het compacte-stadbeleid, wat zeggen wil dat voor alle stedelijke functies, inclusief stedelijke groenstructuren, in eerste instantie ruimte wordt gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. Tevens wordt ingezet op zuinig en efficiënt ruimtegebruik door het ruimtebeslag te beperken en in de steden, waar mogelijk te verdichten door ICT (Intensiveren, Combineren en Transformeren).

In het Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland geeft de provincie haar visie op het tegengaan van knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Daar waar sprake is van een onevenwichtige woon-werkbalans en een achterstand in investeringen in het infrastructuurnetwerk wil de provincie deze tegen gaan. Ook is aandacht nodig voor geluidsoverlast, uitstoot van schadelijke stoffen, ruimtebeslag en het aantal dodelijke ongelukken in het verkeer.

Een belangrijk uitgangspunt voor mobiliteit is deze te accommoderen. De provincie richt zich daarbij met name op het stimuleren van ketenverplaatsingen. Ruimtelijke ordening is daarbij een belangrijk principe: door een goede afstemming tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer kan een gunstiger woon-werkbalans bewerkstelligd worden, is milieuwinst te behalen door het terugdringen van de reisafstanden en kunnen vervoerswijzen zoals de fiets en het openbaar vervoer op een efficiënte wijze ingezet worden.

Ten aanzien van verstedelijking acht de provincie het gezien het bovenstaande van belang dat verdichting (en functiemenging) in bestaand bebouwd gebied plaatsvindt. Verstedelijking bij stations biedt perspectief voor het verkeer- en vervoersbeleid. Fiets- en OVgebruik kan daardoor gestimuleerd worden.

In het Provinciaal Milieubeleidsplan geeft de provincie aan extra aandacht te besteden aan de waterkwaliteit, toenemende geluidsoverlast, veiligheid en gezondheid. Duurzaamheid is daarbij de rode draad in het provinciale milieubeleid. Belangrijke opgaven zijn, mede in relatie tot ruimtelijke ordening, het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.

Door het verdichten binnen bestaand stedelijk gebied blijven natuur- en landschappelijke kwaliteiten van het buitengebied behouden. Dit is van belang voor de kwaliteit van de leefomgeving van de stedeling.

In het Provinciale Waterplan constateert de provincie dat intensiever gebruik van de ruimte en daarmee samenhangend de toenemende economische waarde van wat beschermd moet worden leidt tot hogere eisen aan het watersysteem.

Voor het op orde houden van de waterberging is uitgangspunt om problemen op te lossen waar deze zich voordoen. Dit betekent dus ook dat waar nodig ruimte voor water in bestaand stedelijk gebied gevonden dient te worden.

Wat waterkwaliteit betreft is het de bedoeling dat deze niet slechter mag worden. Duurzame maatregelen, zoals afkoppelen van hemelwater kunnen de waterkwaliteit ten goede komen.

Bijlage 6 Deelnemers wettelijk vooroverleg

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het voorontwerp bestemmingsplan toegestuurd aan:

- Connexxion, Postbus 514, 2003 RM Haarlem
- Eerstaanw. Ing. Dir. Ministerie van Defensie, Directie West-Nederland, Postbus 90027, 3509 AA Utrecht
- Energie Noord West E-Trans NV, Postbus 9111, 1800 GC Alkmaar
- Gasunie West, Coenecoop 7, 2741 PG Waddinxveen
- Hoogheemraadschap van Rijnland, t.a.v. Dijkgraaf Hoogheemraden, Afdeling IPP (integrale plannen en projecten), Postbus 156, 2300 AD LEIDEN
- Horeca Nederland, Afdeling Haarlem, Dhr. J. Proper, Lange Veerstraat 45, 201 DA Haarlem
- Kamer van Koophandel en Fabrieken, Dhr. D. Hulsebosch, Nassauplein 2-6, 2011 PG Haarlem
- KPN Telecom BV, Afdeling Projectering Bouw Haarlem, A. Hofmanweg 1 B-C, 2031 BH Haarlem
- Milieufederatie Noord-Holland, Stationsstraat 38, 1506 DH Zaandam
- NS Railinfrabeheer, Afdeling G.J.Z., Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
- NUON - ENW, Oudeweg 85, 2031 CC Haarlem
- NV Nederlandse Spoorwegen, afdeling Bedrijfs- en Productontwikkeling, Hoofdgebouw IV kamer 18.k.03, Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
- Provincie Noord Holland, Vakafdeling RWB, Houtplein 33, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem
- Rijksconsulent Economische Zaken, Jansweg 15, 2011 KL Haarlem
- Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Postbus 1001, 3700 BA Zeist
- Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, Postbus 1001, 3700 BA Zeist
- Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, Toekanweg 7, 2035 LC Haarlem
- VROMinspectie regio Noord-West, Kennemrplein 6-8, postbus 1006, 2001 BA Haarlem
- Vrouwen Advies Commissie, Postbus 479, 2000 AL Haarlem
- Waterleidingbedrijf Zuid Kennemerland, Rijksweg 501, 1991 AS Velsersbroek
- Waterschap Groot Haarlemmermeer, Postbus 82, 2130 AB Hoofddorp
- Winkeliersvereniging City Haarlem, Postbus 5582, 2000 GN Haarlem
- Wijkraad Delftwijk/Waterbuurt, Jan Prinslaan 3, 2025 NE Haarlem

Bijlage 7 **Inspraakplan**

1. Inleiding

Burgemeester en wethouders hebben besloten voor Delftwijk - Waterbuurt een nieuw bestemmingsplan te maken. Voor een groot deel van het plangebied gelden een verouderde bestemmingsplannen en voor een deel is alleen de Haarlemse Bouwverordening van kracht. Het nieuwe bestemmingsplan is met name noodzakelijk om het plangebied een goede bescherming te bieden tegen ongewenste ontwikkelingen.

2. Inspraak

Op grond van artikel 151 van de Gemeentewet heeft de gemeenteraad de Inspraakverordening vastgesteld. Hierin zijn regels gegeven met betrekking tot de wijze waarop belanghebbenden bij de voorbereiding van onder meer bestemmingsplannen dienen te worden betrokken. Naast de inspraakverordening heeft de raad inspraakrichtlijnen vastgesteld, die bij het verlenen van inspraak in acht dienen te worden genomen. Deze inspraakrichtlijnen spreken onder meer over het opstellen van een inspraakplan.

3. Object van de inspraak

Object van de inspraak is het bestemmingsplan Delftwijk – Waterbuurt.

4. Aan wie wordt inspraak verleend?

Inspraak wordt verleend aan een ieder. Hieronder zijn zowel natuurlijke als rechtspersonen, wijkraden en groepen begrepen. Omdat de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), in samenhang met de afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), de mogelijkheid biedt aan een ieder om bezwaren in te dienen tegen bestemmingsplannen, is dit begrip ook in de inspraakprocedure gehanteerd.

5. De inspraakprocedure

Het voorontwerp-bestemmingsplan dat gemaakt wordt, wordt gelijk met het wettelijk vooroverleg (artikel 10 Bro) om advies voorgelegd aan de wijkraad Delftwijk/Waterbuurt en aan de winkeliersvereniging City Haarlem. Daarnaast wordt een inspraakavond in de buurt belegd. Voor deze avond worden, via de wijkraden, de omwonenden uitgenodigd. Daarnaast zal in de publicatie in het plaatselijke weekblad, mededeling worden gedaan van deze bijeenkomst.

Het voorontwerp bestemmingsplan met de resultaten van het wettelijk vooroverleg ex artikel 10 Bro en de reacties van de wijkraden en insprekers, wordt aan de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling voorgelegd. Een ieder die een inspraakreactie heeft ingediend zal voor deze vergadering worden uitgenodigd. Vervolgens zal het ontwerp-bestemmingsplan conform artikel 23 WRO juncto afdeling 3:4 Awb ter visie worden gelegd.

6. Beklagrecht

Overeenkomstig de Inspraakverordening en inspraakrichtlijnen kan een ieder binnen 30 dagen na de besluitvorming, aan het slot van de voor een fase gestelde termijn, schriftelijk bij burgemeester en wethouders een klacht indienen omtrent de uitvoering van de inspraakverordening of van de door de gemeenteraad vastgestelde inspraakrichtlijnen in de desbetreffende fase.

In deze bijlage worden de binnengekomen inspraakreacties op het voorontwerp bestemmingsplan verwerkt. Hierbij wordt de gemeentelijke reactie op de inspraakreactie steeds cursief weergegeven.

1.Hendriks Benzine Haarlem, Dr. De Liefdestraat 10, 2025 DZ Haarlem.

De heer Hendriks vreest dat door het verdwijnen van de doorgaande verbinding tussen de Dr. De Liefdestraat en het Marsmanplein en het blokkeren van de Slauerhoffstraat en de Martinus Nijhofflaan zijn benzinstation en naastgelegen garage hierdoor een aanzienlijk omzetverlies zullen lijden. Tevens vreest de heer Hendriks dat een eventuele uitbreiding van zijn garagebedrijf in de weg wordt gestaan door de milieubepalingen in het bestemmingsplan.

Reactie Gemeente:

Door het blokkeren van bovengenoemde verbindingen zullen bezoekers aan het benzine-station en de garage van de heer Hendriks inderdaad een andere route moeten volgen om deze te bereiken en wellicht moeten omkeren om na het tanken hun weg weer te vervolgen. Echter de gemeente stelt zich op het standpunt dat het benzinstation en de garage in de huidige situatie niet aan een doorgaande weg liggen, dat zijn in het plangebied alleen de Rijksstraatweg en de Westelijke Randweg, maar slechts aan een wijkontsluitingsweg die gericht is op bestemmingsverkeer. De klanten voor het benzinstation en de garage bevinden zich of reeds in de wijk omdat ze er wonen, of zijn vaste klant en weten dus de zaak te vinden. Uiteraard is niet uit te sluiten dat door blokkering van de genoemde verbindingen mensen afhaken, maar daar staat tegenover dat door het realiseren van het winkelcentrum ook extra klanten kunnen worden getrokken.

Betreft de milieubepalingen kan worden gemeld dat de betreffende afstanden tot een geluidsgevoelige bestemming indicatief zijn bedoeld en dat hiervan gemotiveerd kan worden afgeweken indien dit in de praktijk nodig zou blijken te zijn.

2.Vereniging v. Eigenaren Charivariusstraat, Jan Campertstraat 52, 2025 GZ Haarlem.

Vanwege een overvloed aan geparkeerde fietsen voor het pand, wat een rommelig straatbeeld oplevert in deze pas opgeleverde woonomgeving, en het gegeven dat fietsen en bromfietsen de nacht niet ongeschonden overleven, wil de Vereniging van Eigenaren van dit appartementencomplex graag buiten het hoofdgebouw een overdekte af te sluiten fietsparkeergelegenheid realiseren. Echter het voorontwerp-bestemmingsplan voorziet niet in deze mogelijkheid.

Reactie Gemeente:

Het ontwerp-bestemmingsplan zal conform dit verzoek worden aangepast.

3. M.D. Jense, Marsmanplein 29, 2025 DV, Haarlem.

In de uitbreiding van het winkelcentrum zijn ook twee hoogteaccenten betrokken, waarvan er één is geprojecteerd aan de zuidzijde van het winkelcentrum nabij de Generaal Spoorlaan en het andere accent zich bevindt aan de westzijde van het winkelcentrum in het te realiseren Slauerhoffcomplex, waar in de plint ook winkels zullen worden gevestigd. Mevrouw Jense vreest dat met deze hoogteaccenten inbreuk wordt gemaakt op haar privacy en woongenot als bewoonster van een appartement op het huidige winkelcentrum aan het Marsmanplein. Bovendien vreest zij voor een ernstige beperking in het toetreden van zowel zon- als daglicht en vraagt de gemeente dan ook de nieuwbouwplannen nog eens grondig door te lichten en wellicht ook andere, alternatieve, locaties voor de hoogbouw hierbij te betrekken. De vrees voor deze negatieve gevolgen van de geplande hoogbouw rond het winkelcentrum leidt inmiddels tot onrust in de buurt en mevrouw Jense hoopt dat de gemeente haar argumenten mee zal laten wegen bij een heroverweging.

Reactie Gemeente:

Voor de herstructurering van Delftwijk wordt een grote uitbreiding van het winkelcentrum nagestreefd, in combinatie met het realiseren van een autovrij plein en extra woningbouw. Door deze transformatie moet het winkelcentrum met aangrenzend plein een nieuw hart van de wijk worden. Om de bezonning, privacy, uitzicht en inijk van het hoogteaccent op de uitbreiding van het winkelcentrum te minimaliseren is dit hoogteaccent verplaatst naar de meest zuidoostelijke hoek van het plan.

Ten aanzien van het effect op de bezonning is een bezonningsstudie gemaakt. Deze bezonningsstudie geeft aan dat de schaduwwerking voor omwonenden beperkt is. Enkel aan het eind van de middag in het voor- en najaar zal voor een beperkt deel van de woningen (de woningen bovenop het bestaande centrum aan de westzijde marsmanplein nr. 21 tot 51) als gevolg van de nieuwbouw van Slauerhoff verminderde zonlichttoetreding optreden op de gevel. Het betreft hier niet de buitenruimte van woningen. Gezien de gehele transformatie operatie, het belang van het verbeteren van de wijk en de beperkte verslechtering van de bezonning wordt de geprojecteerde stedenbouwkundige compositie van bouwvolumes als het meest optimale gezien.

Het uitzicht naar de binnenduinrand wordt door de nieuwbouw van Slauerhoff en het winkelcentrum beperkt gewijzigd. In de bestaande situatie werd een deel van het uitzicht geblokkeerd door de vier bouwlagen hoge portiekflats aan Slauerhoffstraat. In de toekomstige situatie zal op een aantal punten aan de zuidzijde van Slauerhoff, gelegen aan het nieuw te maken park, een bouwvolume van zeven lagen komen. Aan de noordzijde van Slauerhoff komt woonbebouwing van drie lagen. Hierdoor zal het uitzicht wijzigen, wat inhoudt dat in een aantal situaties het uitzicht zal verminderen, maar dat daarentegen in een aantal andere situaties het uitzicht zal verbeteren. De nadelige gevolgen voor het totale uitzicht zijn hierdoor beperkt.

4. R. Ryter, Rijksstraatweg 531-III, 2025 DE Haarlem.

De heer Ryter geeft aan in zijn belang te zijn getroffen door de geplande hoogteaccenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vreest de heer Ryter voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht en toetreding van zon- en daglicht, de reactie van de gemeente onder 3. Het straat- en bebouwingsbeeld zal na het realiseren van de uitbreiding en opwaardering van het winkelcentrum sterk verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Door het creëren van een ruim, voor autoverkeer afgesloten, plein aansluitend op het park waarbij het parkeren ondergronds is opgelost, aan drie zijden geflankeerd door kloeke bebouwing ontstaat een veel duidelijker en prominenter stadsbeeld dan de huidige situatie die rommelig aandoet.

5. E. Waaijer, Rijksstraatweg 535-III, 2025 DE Haarlem.

Mevrouw Waaijer geeft aan in haar belang te zijn getroffen door de geplande hoogteaccenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vreest zij voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld. Bovendien vraagt mevrouw Waaijer aandacht voor de bouwmogelijkheid op het winkelcentrum ter hoogte van de hoek Rijksstraatweg/Marsmanplein, de maximale bouwhoogte is hier op 9 meter gebracht terwijl de huidige bebouwing er slechts één laag hoog is. Het realiseren van deze bebouwingsmogelijkheden brengt nadelige gevolgen met zich mee voor de zon- en daglichttoetreding, de privacy en het zicht op de straat. De bewoners die in het complex aan de Rijksstraatweg links van de lift wonen ondervinden hiervan de meeste hinder.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht, toetreding van zon-en daglicht en de aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld, de reactie van de gemeente onder 4. Betreft de gevolgen voor de zon- en daglichttoetreding voor de bewoners links van de lift, is te melden dat het bestemmingsplan zal worden aangepast en dat deze specifieke bouwmogelijkheid zal worden geschrapt.

6. Fam. N.Louter, Rijksstraatweg 505-II, 2025 DE Haarlem.

De familie Louter geeft aan in haar belang te zijn getroffen door de geplande hoogteaccenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vreest zij voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld. Bovendien vraagt de familie Louter aandacht voor de bouwmogelijkheid op het winkelcentrum ter hoogte van de hoek Rijksstraatweg/Marsmanplein, de maximale bouwhoogte is hier op 9 meter gebracht terwijl de huidige bebouwing er slechts één laag hoog is. Het realiseren van deze bebouwingsmogelijkheden brengt nadelige gevolgen met zich mee voor de zon- en daglichttoetreding, de privacy en het zicht op de straat. De bewoners die in het complex aan de Rijksstraatweg links van lift wonen ondervinden hiervan de meeste hinder.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht, toetreding van zon-en daglicht , de aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld en de specifieke situatie aan de Rijksstraatweg voor de bewoners links van de lift, de reactie van de gemeente onder 5.

7. M.M. Veldhuizen, Rijksstraatweg 523-II, 2026 TG Haarlem.

De indiener geeft aan in zijn of haar belang te zijn getroffen door de geplande hoogteaccenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vreest de indiener voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld. Bovendien vraagt de indiener aandacht voor de bouwmogelijkheid op het winkelcentrum ter hoogte van de hoek Rijksstraatweg/Marsmanplein, de maximale bouwhoogte is hier op 9 meter gebracht terwijl de huidige bebouwing er slechts één laag hoog is. Het realiseren van deze bebouwingsmogelijkheden brengt nadelige gevolgen met zich mee voor de zon- en daglichttoetreding, de privacy en het zicht op de straat. De bewoners die in het complex aan de Rijksstraatweg links van lift wonen ondervinden hiervan de meeste hinder.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht, toetreding van zon-en daglicht , de aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld en de specifieke situatie aan de Rijksstraatweg voor de bewoners links van de lift, de reactie van de gemeente onder 5.

8. K.C. de la Bij van Es, Rijksstraatweg 527-II, 2025 DE Haarlem.

De indiener geeft aan in zijn of haar belang te zijn getroffen door de geplande hoogteaccenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vreest de indiener voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld. Bovendien vraagt de indiener aandacht voor de bouwmogelijkheid op het winkelcentrum ter hoogte van de hoek Rijksstraatweg/Marsmanplein, de maximale bouwhoogte is hier op 9 meter gebracht terwijl de huidige bebouwing er slechts één laag

hoog is. Het realiseren van deze bebouwingsmogelijkheden brengt nadelige gevolgen met zich mee voor de zon- en daglichttoetreding, de privacy en het zicht op de straat. De bewoners die in het complex aan de Rijksstraatweg links van lift wonen ondervinden hiervan de meeste hinder.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht, toetreding van zon-en daglicht , de aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld en de specifieke situatie aan de Rijksstraatweg voor de bewoners links van de lift, de reactie van de gemeente onder 5.

9. C. Damo, Marsmanplein 49, 2025 DV Haarlem.

De indiener geeft aan in zijn of haar belang te zijn getroffen door de geplande hoogteaccenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vreest de indiener voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld. Bovendien vraagt de indiener aandacht voor de bouwmogelijkheid op het winkelcentrum ter hoogte van de hoek Rijksstraatweg/Marsmanplein, de maximale bouwhoogte is hier op 9 meter gebracht terwijl de huidige bebouwing er slechts één laag hoog is. Het realiseren van deze bebouwingsmogelijkheden brengt nadelige gevolgen met zich mee voor de zon- en daglichttoetreding, de privacy en het zicht op de straat. De bewoners die in het complex aan de Rijksstraatweg links van lift wonen ondervinden hiervan de meeste hinder.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht, toetreding van zon-en daglicht , de aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld en de specifieke situatie aan de Rijksstraatweg voor de bewoners links van de lift, de reactie van de gemeente onder 5.

10. W.G.Stumpe, Rijksstraatweg 515-II, 2025 DE Haarlem.

De indiener geeft aan in zijn of haar belang te zijn getroffen door de geplande hoogteaccenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vreest de indiener voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld. Bovendien vraagt de indiener aandacht voor de bouwmogelijkheid op het winkelcentrum ter hoogte van de hoek Rijksstraatweg/Marsmanplein, de maximale bouwhoogte is hier op 9 meter gebracht terwijl de huidige bebouwing er slechts één laag hoog is. Het realiseren van deze bebouwingsmogelijkheden brengt nadelige gevolgen met zich mee voor de zon- en daglichttoetreding, de privacy en het zicht op de straat. De bewoners die in het complex aan de Rijksstraatweg links van lift wonen ondervinden hiervan de meeste hinder.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht, toetreding van zon-en daglicht , de aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld en de specifieke situatie aan de Rijksstraatweg voor de bewoners links van de lift, de reactie van de gemeente onder 5.

11. J.de Jong, Rijksstraatweg 539-III, 2025 DE Haarlem.

De indiener geeft aan in zijn of haar belang te zijn getroffen door de geplande hoogteaccenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vreest de indiener voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld. Bovendien vraagt de indiener aandacht voor de

bouwmogelijkheid op het winkelcentrum ter hoogte van de hoek Rijksstraatweg/Marsmanplein, de maximale bouwhoogte is hier op 9 meter gebracht terwijl de huidige bebouwing er slechts één laag hoog is. Het realiseren van deze bebouwingsmogelijkheden brengt nadelige gevolgen met zich mee voor de zon- en daglichttoetreding, de privacy en het zicht op de straat. De bewoners die in het complex aan de Rijksstraatweg links van lift wonen ondervinden hiervan de meeste hinder.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht, toetreding van zon-en daglicht , de aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld en de specifieke situatie aan de Rijksstraatweg voor de bewoners links van de lift, de reactie van de gemeente onder 5.

12. J. Theunisz, Rijksstraatweg 541-III, 2025 DE Haarlem.

De indiener geeft aan in zijn of haar belang te zijn getroffen door de geplande hoogteaccenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vreest de indiener voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld. Bovendien vraagt de indiener aandacht voor de bouwmogelijkheid op het winkelcentrum ter hoogte van de hoek Rijksstraatweg/Marsmanplein, de maximale bouwhoogte is hier op 9 meter gebracht terwijl de huidige bebouwing er slechts één laag hoog is. Het realiseren van deze bebouwingsmogelijkheden brengt nadelige gevolgen met zich mee voor de zon- en daglichttoetreding, de privacy en het zicht op de straat. De bewoners die in het complex aan de Rijksstraatweg links van lift wonen ondervinden hiervan de meeste hinder. Tevens geeft de indiener aan te vrezen voor waardevermindering van zijn bezit.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht, toetreding van zon-en daglicht, de aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld en de specifieke situatie aan de Rijksstraatweg voor de bewoners links van de lift, de reactie van de gemeente onder 5. Betreft het aspect van de waardevermindering is te melden dat bij het bepalen van een eventuele waardedaling meer zaken aan de orde komen dan alleen het uitzicht. Ook het aanzicht en voorzieningenniveau van de gehele wijk dragen hieraan bij, zonder overigens af te doen aan de genoemde oorzaken voor een eventuele waardevermindering. Uiteindelijk zal de afweging van al deze aspecten weergeven of er sprake is van een waardedaling.

13. L. de Ridder, Rijksstraatweg 533-III, 2025 DE Haarlem.

Mevrouw de Ridder geeft aan in haar belang te zijn getroffen door de geplande hoogte-accenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vreest zij voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld. Bovendien vraagt zij aandacht voor de bouwmogelijkheid op het winkelcentrum ter hoogte van de hoek Rijksstraatweg/Marsmanplein, de maximale bouwhoogte is hier op 9 meter gebracht terwijl de huidige bebouwing er slechts één laag hoog is. Het realiseren van deze bebouwingsmogelijkheden brengt nadelige gevolgen met zich mee voor de zon- en daglichttoetreding, de privacy en het zicht op de straat. De bewoners die in het complex aan de Rijksstraatweg links van lift wonen ondervinden hiervan de meeste hinder. Tevens geeft mevrouw de Ridder aan, te vrezen voor waardevermindering van zijn bezit.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht, toetreding van zon-en daglicht , de aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld, de specifieke situatie aan de Rijksstraatweg voor de bewoners links van de liften en het aspect van de waardevermindering, de reactie van de gemeente onder 12.

14. H.Prantl, Rijksstraatweg 507-III, 2025 DE Haarlem.

De indiener geeft aan in zijn of haar belang te zijn getroffen door de geplande hoogteaccenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vreest de indiener voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld. Bovendien vraagt de indiener aandacht voor de bouwmogelijkheid op het winkelcentrum ter hoogte van de hoek Rijksstraatweg/Marsmanplein, de maximale bouwhoogte is hier op 9 meter gebracht terwijl de huidige bebouwing er slechts één laag hoog is. Het realiseren van deze bebouwingsmogelijkheden brengt nadelige gevolgen met zich mee voor de zon- en daglichttoetreding, de privacy en het zicht op de straat. De bewoners die in het complex aan de Rijksstraatweg links van lift wonen ondervinden hiervan de meeste hinder. Tevens geeft de indiener aan te vrezen voor waardevermindering van zijn bezit.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht, toetreding van zon-en daglicht , de aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld, de specifieke situatie aan de Rijksstraatweg voor de bewoners links van de liften en het aspect van de waardevermindering, de reactie van de gemeente onder 12.

15. M.J.Nijssen en J.Vermond, Rijksstraatweg 509-I, 2025 DE Haarlem.

De indieners geven aan in hun belang te zijn getroffen door de geplande hoogteaccenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vrezen de indieners voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld. Bovendien vragen zij aandacht voor de bouwmogelijkheid op het winkelcentrum ter hoogte van de hoek Rijksstraatweg/Marsmanplein, de maximale bouwhoogte is hier op 9 meter gebracht terwijl de huidige bebouwing er slechts één laag hoog is. Het realiseren van deze bebouwingsmogelijkheden brengt nadelige gevolgen met zich mee voor de zon- en daglichttoetreding, de privacy en het zicht op de straat. De bewoners die in het complex aan de Rijksstraatweg links van lift wonen ondervinden hiervan de meeste hinder. Tevens geven de indieners aan te vrezen voor waardevermindering van zijn bezit.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht, toetreding van zon-en daglicht , de aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld, de specifieke situatie aan de Rijksstraatweg voor de bewoners links van de liften en het aspect van de waardevermindering, de reactie van de gemeente onder 12.

16. T.H. Flohil, Rijksstraatweg 507-II, 2025 DE Haarlem.

De indiener geeft aan in zijn of haar belang te zijn getroffen door de geplande hoogteaccenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vreest de indiener voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld. Bovendien vraagt de indiener aandacht voor de

bouwmogelijkheid op het winkelcentrum ter hoogte van de hoek Rijksstraatweg/Marsmanplein, de maximale bouwhoogte is hier op 9 meter gebracht terwijl de huidige bebouwing er slechts één laag hoog is. Het realiseren van deze bebouwingsmogelijkheden brengt nadelige gevolgen met zich mee voor de zon- en daglichttoetreding, de privacy en het zicht op de straat. De bewoners die in het complex aan de Rijksstraatweg links van lift wonen ondervinden hiervan de meeste hinder. Tevens geeft de indiener aan te vrezen voor waardevermindering van zijn bezit.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht, toetreding van zon-en daglicht , de aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld, de specifieke situatie aan de Rijksstraatweg voor de bewoners links van de lift en het aspect betreft waardevermindering, de reactie van de gemeente onder 12.

17. O. Blomsteel, Marsmanplein 13, 2025 DV Haarlem.

De heer Blomsteel geeft aan in zijn belang te zijn getroffen door de geplande hoogteaccenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vreest hij voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld. Bovendien vraagt de heer Blomsteel aandacht voor de bouwmogelijkheid op het winkelcentrum ter hoogte van de hoek Rijksstraatweg/Marsmanplein, de maximale bouwhoogte is hier op 9 meter gebracht terwijl de huidige bebouwing er slechts één laag hoog is. Het realiseren van deze bebouwings-mogelijkheden brengt nadelige gevolgen met zich mee voor de zon- en daglichttoetreding, de privacy en het zicht op de straat. De bewoners die in het complex aan de Rijksstraatweg links van lift wonen ondervinden hiervan de meeste hinder. Tevens geeft de indiener aan te vrezen voor waardevermindering van zijn bezit.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht, toetreding van zon-en daglicht , de aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld, de specifieke situatie aan de Rijksstraatweg voor de bewoners links van de lift en het aspect betreft waardevermindering, de reactie van de gemeente onder 12.

18. A. Lok, Rijksstraatweg 531-II, 2025 DE Haarlem.

Mevrouw Lok geeft aan in haar belang te zijn getroffen door de geplande hoogteaccenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vreest zij voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld. Bovendien vraagt mevrouw Lok aandacht voor de bouwmogelijkheid op het winkelcentrum ter hoogte van de hoek Rijksstraatweg/Marsmanplein, de maximale bouwhoogte is hier op 9 meter gebracht terwijl de huidige bebouwing er slechts één laag hoog is. Het realiseren van deze bebouwings-mogelijkheden brengt nadelige gevolgen met zich mee voor de zon- en daglichttoetreding, de privacy en het zicht op de straat. De bewoners die in het complex aan de Rijksstraatweg links van lift wonen ondervinden hiervan de meeste hinder. Tevens geeft de indiener aan te vrezen voor waardevermindering van zijn bezit.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht, toetreding van zon-en daglicht , de aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld, de specifieke situatie aan de Rijksstraatweg voor de bewoners links van de liften en het aspect van de waardevermindering, de reactie van de gemeente onder 12.

19. D. Baas, Rijksstraatweg 507-I, 2025 DE Haarlem.

De indiener geeft aan in zijn of haar belang te zijn getroffen door de geplande hoogteaccenten op het deels uit te breiden winkelcentrum. Deze hoogteaccenten zorgen voor een aantasting van het uitzicht en de privacy evenals een beperking in toetredend zon- en daglicht. Tevens vreest de indiener voor een aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld. Bovendien vraagt de indiener aandacht voor de bouwmogelijkheid op het winkelcentrum ter hoogte van de hoek Rijksstraatweg/Marsmanplein, de maximale bouwhoogte is hier op 9 meter gebracht terwijl de huidige bebouwing er slechts één laag hoog is. Het realiseren van deze bebouwingsmogelijkheden brengt nadelige gevolgen met zich mee voor de zon- en daglichttoetreding, de privacy en het zicht op de straat. De bewoners die in het complex aan de Rijksstraatweg links van lift wonen ondervinden hiervan de meeste hinder. Tevens geeft de indiener aan te vrezen voor waardevermindering van zijn bezit.

Reactie Gemeente:

Zie voor de beantwoording van de aspecten betreft privacy, uitzicht, toetreding van zon-en daglicht , de aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld, de specifieke situatie aan de Rijksstraatweg voor de bewoners links van de liften en het aspect van de waardevermindering, de reactie van de gemeente onder 12.

BIJLAGE 10 Reacties ex art. 3.1.1 Bro (art. 10 WRO oud)

BIJLAGE 11 Reacties ex art. 3.1.1 Bro en verwerking hiervan

In deze bijlage worden inhoudelijke reacties van het artikel 3.1.1 Bro overleg verwerkt. Hierbij wordt de gemeentelijke reactie op de inspraakreactie steeds cursief weergegeven.

1. Provincie Noord-Holland, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem.

De Provincie Noord-Holland constateert dat het plan in overeenstemming is met het streekplan Noord-Holland Zuid en geeft aan dat in verband met het van kracht worden van de wijziging van de Wet Milieubeheer inzake luchtkwaliteit, genoemde wet van toepassing is en niet het Besluit luchtkwaliteit 2005. Tevens geeft de provincie aan dat medio maart 2008 het CAR model 7.0 is verschenen, waardoor het plan op dit punt dient te worden aangevuld.

Reactie Gemeente:

Het ontwerp zal op de bovenstaande punten worden aangepast.

Tevens adviseert de provincie, dat in verband met het eventueel gebruik maken van de in artikel 19 lid 2 WRO (oud) genoemde bevoegdheid, het plan ter afronding van het wettelijk vooroverleg toe te zenden aan de subcommissie voor de gemeentelijke plannen en stadsvernieuwing, vanwege de maatgevendheid van dit advies voor de reikwijdte van de bevoegdheid van de gemeente.

Reactie Gemeente:

Aangezien binnen dit bestemmingsplangebied, momenteel of in de nabije toekomst, al een aantal vrijstellingsprocedures zijn of worden gestart, hetzij gebruik zal worden gemaakt van wijzigingsbevoegdheden, is het toezenden van het plan aan de bovenbedoelde commissie niet aan de orde. Het geringe effect hiervan op dit plan weegt niet op tegen de tijdwinst die dit in dit stadium oplevert.

2. VROM-Inspectie, Postbus 1006, 2001 BA Haarlem.

VROM geeft aan dat in het plan nog de geluidnormen worden gehanteerd die dateren van voor de wijziging van de Wet geluidhinder en adviseert het akoestisch onderzoek met deze nieuwe normen in overeenstemming te brengen. Tevens geeft VROM aan dat het akoestisch onderzoek de geluidbelasting op de bebouwing in 2007 binnen het plangebied in beeld dient te brengen en bovendien de belasting die men in 2017 voor het plangebied verwacht. Ook staat VROM op het standpunt dat het akoestisch onderzoek niet beperkt kan blijven tot de Westelijke Randweg maar zich ook dient te richten op wegen met een hoge verkeersbelasting binnen het plangebied.

Reactie Gemeente:

Het akoestisch onderzoek zal op bovenstaande punten worden aangepast.

VROM geeft aan dat zij in het vervangen van 800 portiekwoningen door 1150 woningen niet de geringe toename ziet zoals de gemeente deze kwalificeert. Bovendien relateert VROM hieraan ook de toename van het aantal verkeersbewegingen wat een aanzienlijke verslechtering van de luchtkwaliteit met zich meebrengt.

Reactie Gemeente:

VROM gaat in haar aanname uit van een toename van 350 woningen. Zij relateren deze toename aan het getal van 1150 woningen die in het kader van het herstructurerings-programma Delftwijk 2020 worden teruggebouwd en niet aan het totaal aantal woningen in Delftwijk. Bovendien is hierbij geen

rekening gehouden met het type woningen dat wordt teruggebouwd waarbij in onze visie het een rol speelt dat het percentage meergezinshuizen afneemt ten faveure van meer levensloopbestendige huizen en woningen voor kleine(ere) gezinnen. Op zich zal sprake zijn van een toename van het aantal woningen, maar het effect daarvan op het aantal verkeersbewegingen en dus ook de luchtkwaliteit is naar de visie van de gemeente niet recht evenredig.

VROM geeft aan dat de toename van woningen, en de daar naar de visie van VROM aan verbonden toename van het aantal personen binnen het plangebied, gevolgen heeft voor het plaatsgebonden- en het groepsrisico. VROM benadrukt in dit verband het belang van de opname van een onderzoek betreft externe veiligheid in de bijlagen.

Reactie Gemeente:

In het ontwerp-bestemmingsplan zal een onderzoek naar externe veiligheid worden opgenomen.

VROM geeft aan een beschrijving van het rijks- en provinciaal beleid zoals genoemd in bijlage 5, te missen in hoofdstuk 4.

Reactie Gemeente:

Een beschrijving van het rijks- en provinciaal beleid zal in hoofdstuk 4 worden opgenomen.

VROM geeft aan dat in het deel betreft Delftwijk een onderdeel verkeer en vervoer wordt gemist. Dit onderdeel is van essentieel belang vanwege de te verwachten toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de toename van het aantal woningen. VROM ziet graag de gevolgen weergegeven in relatie tot de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid, de capaciteit van de ontsluitende wegen, de gemeentelijke uitvalswegen en aansluiting daarvan op het hoofdwegennet.

Reactie Gemeente:

Binnen het onderdeel Delftwijk zal een dergelijke verkeersparagraaf worden toegevoegd.

VROM mist in de beschrijving van het rijksbeleid de Vierde Nota Waterhuishouding

Reactie gemeente:

De beschrijving van het rijksbeleid zal op dit punt worden aangepast.

VROM geeft aan dat in de voorschriften van het plan onder de bestemming ‘water’ (Wa) een verbod op het verkleinen van het profiel van het wateroppervlak dient te worden toegevoegd, waarvan het college van B & W, na goedkeuring door de waterbeheerder, vrijstelling van kan verlenen.

Reactie Gemeente:

Een dergelijke bepaling zal in het ontwerp-bestemmingplan worden opgenomen.

3. Hoogheemraadschap van Rijnland, Postbus 156, 2300 AD Haarlem.

Het hoogheemraadschap Rijnland wil graag betrokken blijven bij de verdere planontwikkeling in Delftwijk en het streven in deze wijk een waterstructuur te realiseren die aansluit bij het Integraal Waterplan Haarlem. In dit kader zal in het plan moeten worden voorzien in een aantal maatregelen die de toegenomen verharding, als gevolg van de toename van het aantal woningen, compenseren in de vorm van functionele waterlopen. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat de waterberging is gerealiseerd voordat de verharding is toegenomen. Bovendien verzoekt het hoogheemraadschap de gemeente het beleid ten aanzien van watercompensatie op te nemen in de waterparagraaf.

Reactie Gemeente:

Het ontwerp-bestemmingsplan zal hierop worden aangepast.

Het hoogheemraadschap mist in wijzigingsbevoegdheid 3, Delftlaan-Zuid, de bestemming water (Wa) als bestemming waarin de huidige bestemming kan worden gewijzigd. Het hoogheemraadschap verzoekt de gemeente dan ook, in overeenstemming met de ander wijzigingsbevoegdheden, deze bestemming in de wijzigingsbevoegdheid op te nemen.

Reactie Gemeente:

Het ontwerp-bestemmingsplan zal hierop worden aangepast.

Het hoogheemraadschap van Rijnland geeft tenslotte nog aan dat zij het afkoppelen van verharde oppervlakken stimuleert, evenals beperking van de toepassing van uitlogbare bouwmaterialen. Bovendien wijst het hoogheemraadschap er nog op dat voor aanpassingen in de waterhuishouding en eventuele dempingen vergunningen dienen te worden aangevraagd.

Reactie Gemeente:

De genoemde opmerkingen zullen in acht worden genomen.

4. Kamer van Koophandel Amsterdam, Postbus 2852, 1000 CW Amsterdam.

De kamer van Koophandel heeft geen op- of aanmerkingen op het voorontwerp.

5. VAC Haarlem, Postbus 479, 2000 AL Haarlem.

De VAC geeft aan het te betreuren dat er in het noordwestelijk deel van het plangebied weinig groenvoorziening is als scheiding tussen de Westelijke Randweg en de bebouwing.

Reactie Gemeente:

Voor dit deel van het plangebied is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarin de mogelijkheid wordt geschapen de woonblokken van plaats te laten veranderen en aan de Randwegzijde middels een beplante keerwal het halfverdiepte parkeren te realiseren. Deze, in het stedenbouwkundig kader voor Delftwijk reeds geschetste, ontwikkeling draagt bij aan een groener aanzichten verbeterde verblijfskwaliteit voor het gebied.

De VAC pleit voor het behoud van de ‘Heilige Huisjes’ ondanks het gegeven dat deze niet als monument zijn aangewezen.

Reactie Gemeente:

Hiervan is kennis genomen.

De VAC kan zich goed vinden in de visie dat Delftwijk dient uit te groeien tot een generatievriendelijke of levensloopbestendige woonwijk. Zij benadrukt hierbij aandacht te besteden aan doorstroming van ouderen vanuit eensgezinswoningen naar appartementen.

Reactie Gemeente:

Binnen het levensloopbestendige concept worden de mogelijkheden gecreëerd om de hele wooncarrière in één woonwijk door te brengen, door het zorgen voor voldoende aanbod in de verschillende wooncategorieën. Echter verder dan het creëren van mogelijkheden gaat dit concept niet, verdere stimulans dient de komen in de sfeer van aantrekkelijke huren en voorwaarden door de woningbouwcorporaties.

Betreft het verkeer geeft de VAC aan een voorstander te zijn van het doortrekken van het Zuidtangentracé als onderdeel van een goed openbaar vervoersnet en het verlagen van de maximumsnelheid op de Randweg van 100 km/h naar 70 km/h. Tevens pleit de VAC om de norm van 1.2 parkeerplaats per woning uit te breiden naar een meer reële norm evenals het uitbreiden van stallingsmogelijkheden bij maatschappelijke voorzieningen voor o.a. fietsen en scootmobielen.

Reactie Gemeente:

Betreft het doortrekken van het Zuidtangentracé en de verlaging van de maximumsnelheid op de Westelijke Randweg, neemt de gemeente kennis van het bovenvermelde. De Haarlemse Bouwverordening voorziet in een parkeernorm die verschillend is per stadsdeel en bestemming, en bovendien jaarlijks wordt geactualiseerd. Bij het beoordelen van bouwplannen maakt deze norm uiteraard deel uit van het toetsingskader. Uitgangspunt binnen het gemeentelijk beleidskader is het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer, waarbij ook het voorzien in voldoende fiets- en scootmobielparkeer-mogelijkheden deel van uitmaakt.

De VAC spreekt zich uit voor aanleg van een vijver in het wijkpark en pleit verder voor het organiseren van activiteiten tijdens de avonduren in het park teneinde een veilig gebruik van de noodzakelijke fiets- en wandelverbindingen te garanderen.

Reactie Gemeente :

Hiervan is kennis genomen.

De VAC geeft aan zich te kunnen vinden in de uitbreidingsmogelijkheden die in het plan worden gegeven en verwijst hierbij ook naar het jaarlijks op te stellen handhavingsprogramma op basis van de Woningwet.

Reactie Gemeente:

Hiervan is kennis genomen.

6. Préferent, Postbus 2008, 2002 CA Haarlem.

Préferent geeft aan nauw betrokken te zijn bij de planvorming rond de nieuwbouw Slauerhoffstraat en heeft in dit kader nog een aantal opmerkingen naar aanleiding van de bouwplannen, die zij graag ziet verwerkt in toelichting, voorschriften en plankaart. Hierbij zijn aan de orde: aantallen woningen, wijze van parkeren, bouwhoogten die op- resp. aflopen hetgeen niet of niet correct op de plankaart is weergegeven, het aangeven van tuinmuurtjes om de privétuinen op de plankaart. Tevens vraagt Préferent om het thans ingetekende SIG gebouw ‘De Noordhoek’, als bebouwingsmogelijkheid te verplaatsen naar de groenstrook aan het Marianne Philipsplantsoen langs de Delftlaan, en de vrijkomende grond te benutten voor het wijkpark.

Reactie Gemeente:

De plankaart van het ontwerp-bestemmingsplan zal aangepast worden conform de meest recente bouwaanvraag, echter een aantal zaken zoals verspringende gevels en hoogtes zijn moeilijk precies op de kaart weer te geven, waardoor wellicht, vanuit het gekozen perspectief een te massief beeld ontstaat.. Voor het SIG gebouw zal een bouwvlak worden opgenomen in de strook langs de Delftlaan ter hoogte van het Marianne Philipsplantsoen.

7. Pro Rail, Postbus 2520, 1000 CM Amsterdam.

Het voorontwerp-bestemmingsplan geeft Pro Rail, gezien de afstand tot de spoorweg, geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

8. NS Commercie, Postbus 2025, 2500 HA Utrecht.

Het voorontwerp geeft NS Commercie geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

9. Recreatieschap Spaarnwoude, Postbus 2571, 2002 RB Haarlem.

Het Recreatieschap neemt het voorontwerp ter kennisgeving aan.

10. Waternet, Postbus 94370, 1090 GJ Amsterdam.

Waternet geeft aan geen watertransportleidingen door het plangebied te hebben lopen waardoor voor hen het belang om te reageren ontbreekt.

11. Ministerie van Defensie, Postbus 8002, 3503 RA Utrecht.

Het voorontwerp geeft het ministerie geen aanleiding tot op- of aanmerkingen.

12. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten.

De RACM geeft aan dat het art. 10 BRO(oud) advies verder verloopt via de VROM inspectie.

13. Gasunie, Postbus 444, 2740 AK Waddinxveen.

De Gasunie geeft aan dat zij in het plangebied geen leidingen of stations van haar aanwezig zijn.

BIJLAGE 12 Ingediende Zienswijzen

