

Startnotitie m.e.r. Stadsdeelhart Schalkwijk Haarlem

Van winkelcentrum tot Stadsdeelhart

5 september 2006

Startnotitie m.e.r. Stadsdeelhart Schalkwijk Haarlem

Van winkelcentrum tot Stadsdeelhart

Verantwoording

| | |
|------------------------|--|
| Titel | Startnotitie m.e.r. Stadsdeelhart Schalkwijk Haarlem |
| Opdrachtgever | ING Vastgoed Ontwikkeling B.V. |
| Projectleider | Gosewien van Eck |
| Auteur(s) | Christian Lorist |
| Projectnummer | 4460412 |
| Aantal pagina's | 30 (exclusief bijlagen) |
| Datum | 5 september 2006 |
| 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.

Kenmerk R001-4460412CHL-nva-V01-NL

Inhoud

| | |
|--|-----------|
| Verantwoording en colofon | 5 |
| 1 Milieueffectrapportage Stadsdeelhart Schalkwijk | 9 |
| 2 De transformatie van het Stadsdeelhart | 13 |
| 2.1 Waarom transformatie van het Stadsdeelhart..... | 13 |
| 2.2 Overzicht planvorming en besluitvorming tot nu toe | 14 |
| 2.3 De voorgestelde inrichting van het gebied | 14 |
| 2.3.1 Huidige situatie | 14 |
| 2.3.2 Toekomstige situatie | 16 |
| 2.3.3 Invulling van de leisurfunctie | 19 |
| 2.4 Genomen en te nemen besluiten | 20 |
| 2.4.1 Beleidskader..... | 20 |
| 2.4.2 Te nemen besluiten | 21 |
| 3 Het MER-onderzoek | 23 |
| 3.1 Plangebied en studiegebied | 23 |
| 3.2 Alternatieven in het MER..... | 23 |
| 3.3 Milieuonderzoek | 25 |
| 3.3.1 Welke milieuaspecten zijn relevant (scoping)? | 25 |
| 3.3.2 Verkeer | 25 |
| 3.3.3 Geluid en luchtkwaliteit..... | 26 |
| 3.3.4 Tijdelijke effecten: hinder in sloop- en bouwfase..... | 27 |
| 3.3.5 Duurzaam bouwen | 27 |
| 3.4 Resumé | 27 |
| 4 Hoe nu verder? | 29 |
| Bijlage(n) | |
| 1. Koppeling m.e.r. en ruimtelijke planvorming | |
| 2. Overzicht gebruikte literatuur | |
| 3. Begrippenlijst | |

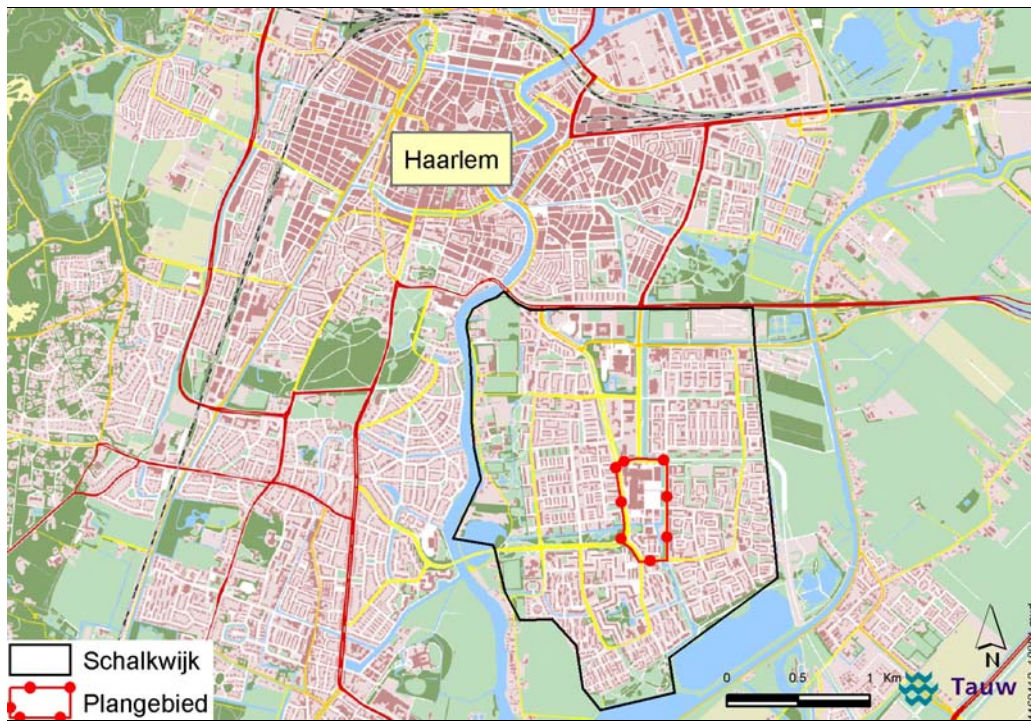
Kenmerk R001-4460412CHL-nva-V01-NL

1 Milieueffectrapportage Stadsdeelhart Schalkwijk

Voor u ligt de startnotitie milieueffectrapportage (m.e.r.¹) Stadsdeelhart Schalkwijk. De m.e.r.-procedure wordt doorlopen vanwege de omvang (het aantal te verwachten bezoekers) van de recreatieve voorzieningen - zoals onder andere het bioscoopcomplex en de vrijetijdsvoorzieningen - en de omvang van het ruimtelijke programma. De startnotitie is de eerste stap in de procedure.

Waarom m.e.r.?

De herstructurering van het winkelcentrum in Schalkwijk in Haarlem (zie figuur 1.1) maakt onderdeel uit van het uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+, dat moet zorgen voor een beter evenwicht in en vergroting van de woningvoorraad.



Figuur 1.1 Ligging van het plangebied in Schalkwijk, Haarlem

¹ M.e.r. = de milieueffectrapportage, ofwel het traject dat doorlopen moet worden om milieueffecten in beeld te brengen. Ook wel m.e.r.-procedure genoemd
MER = het milieueffectrapport, het document dat als onderdeel van de m.e.r.-procedure wordt opgesteld

Met de herstructurering wil de gemeente, in samenwerking met de Vereniging van Eigenaren van winkelcentrum Schalkwijk en ING Vastgoed Ontwikkeling B.V., het winkelcentrum een kwaliteitsimpuls geven. In het project is daarom naast de ombouw en uitbreiding van het winkelcentrum plaats voor kantoren, woningen en andere publieke diensten. Ook zijn voorzieningen op het gebied van vrije tijd, cultuur en ontspanning in het plan opgenomen.

Het uitbreidingsprogramma betreft circa 220.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo). Onderdeel van het programma zijn recreatieve voorzieningen waarvoor het totaal aantal te verwachten bezoekers bijna 500.000 bedraagt. Op grond van artikel 7.2 Wet milieubeheer, bijlage bij Besluit m.e.r., onderdeel C, categorie 10.1 dient, voor de aanleg van een combinatie van recreatieve voorzieningen met meer dan 500.000 bezoekers, de m.e.r.-procedure te worden doorlopen. Omdat het aantal te verwachten bezoekers boven de 250.000 per jaar ligt geldt hiervoor de m.e.r.-beoordelingsplicht (bijlage bij Besluit m.e.r., onderdeel D, categorie 10.1).

Op grond van artikelen 7.8a - 7.8d van de Wet milieubeheer, bijlage bij Besluit m.e.r., onderdeel D, categorie 11.2 is, in het geval van stadsprojecten met een bruto vloeroppervlak van meer dan 200.000 m², ook de m.e.r.-beoordelingsplicht van toepassing.

Omwille van zorgvuldigheid is door de ontwikkelende partijen de keuze gemaakt om voor de ontwikkeling van het Stadsdeelhart Schalkwijk direct de m.e.r.-procedure te doorlopen. In deze m.e.r.-procedure treedt ING Vastgoed Ontwikkeling B.V. op als initiatiefnemer. Het bevoegd gezag is de gemeenteraad van Haarlem.

Wat is m.e.r.?

Het doel van de m.e.r. is om het milieubelang naast andere belangen een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. Daarom moeten van grootschalige projecten de milieugevolgen in beeld worden gebracht, voordat besluitvorming plaatsvindt. Hiertoe moeten eerst de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit in beeld worden gebracht. Ook moeten alternatieven worden ontwikkeld, waaronder het zogenoemde meest milieuvriendelijk alternatief. Pas daarna wordt het besluit genomen over de inrichting van het gebied. In bijlage 1 is een toelichting op de m.e.r.-procedure opgenomen.

Deze m.e.r.-procedure wordt gekoppeld aan de besluitvorming over het op te stellen bestemmingsplan. In dit geval is dat de procedure overeenkomstig de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het milieueffectrapport wordt daarom samen met het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.

Stappen in de procedure

De m.e.r.-procedure bestaat uit twee fasen:

1. De richtlijnenfase:
 - Publicatie startnotitie
 - Inspraak en advies
 - Richtlijnen
2. De MER-fase:
 - Opstelling MER
 - Aanvaarding MER
 - Inspraak op het MER (en voorontwerpbestemmingsplan)
 - Evaluatie

De voorliggende startnotitie is de eerste stap in de procedure. Het is het eerste document in de procedure en is bedoeld om derden (burgers, belangengroepen, toekomstige gebruikers) te informeren over het initiatief, de procedure en de te verwachten milieugevolgen. In hoofdstuk 4 van deze startnotitie leest u hoe de m.e.r.-procedure verder loopt.

Strategische milieubeoordeling

In juli 2004 is de Europese richtlijn strategische milieubeoordeling (SMB) in werking getreden. Deze richtlijn bepaalt onder andere dat er voor plannen die een m.e.r.-plichtige activiteit mogelijk maken, een milieuraapport moet worden opgesteld. Dat betekent dat zowel de m.e.r.- als de SMB-procedure moeten worden doorlopen ten behoeve van het bestemmingsplan voor het Stadsdeelhart Haarlem.

Niet alleen procedureel, maar ook inhoudelijk vertonen de producten van SMB en m.e.r. veel overeenkomsten. Daarom geldt deze startnotitie ook direct als doel- en reikwijdtenotitie conform de SMB-richtlijn en geldt het milieueffectrapport straks ook als milieuraapport in het kader van SMB. Overal waar in voorliggend rapport 'startnotitie' staat, wordt bedoeld 'startnotitie m.e.r., doel- en reikwijdtenotitie SMB'. Overal waar 'MER' staat, wordt bedoeld 'MER en milieuraapport SMB'.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de plannen voor de herontwikkeling van het Stadsdeelhart Schalkwijk en de totstandkoming daarvan. In hoofdstuk 3 leest u welke onderwerpen in het MER aan de orde zullen komen. Hoofdstuk 4 geeft tot slot een overzicht van de verdere procedure.

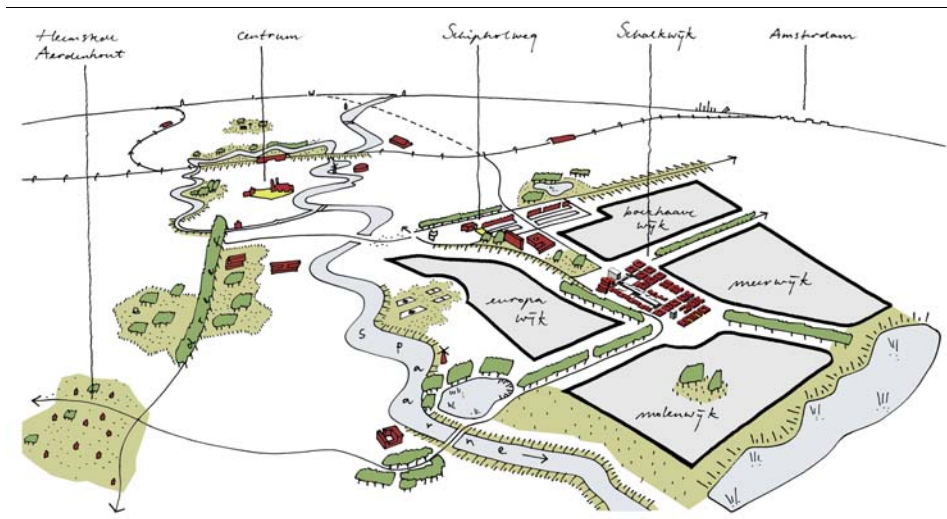
Kenmerk R001-4460412CHL-nva-V01-NL

2 De transformatie van het Stadsdeelhart

In dit hoofdstuk leest u hoe de plannen voor de transformatie van het Stadsdeelhart Schalkwijk eruit zien en hoe deze tot stand gekomen zijn.

2.1 Waarom transformatie van het Stadsdeelhart

Schalkwijk is een naorlogse wijk die in het Zuidoosten van Haarlem ligt en is opgebouwd uit vier woonwijken in het patroon van een molenwiek. Het huidige winkelcentrum ligt temidden van deze woonwijken (figuur 2.1). Nu is er tussen de vier woonwijken en het winkelcentrum nog geen echte stedelijke relatie; het stadsdeel bestaat uit losse straten en losstaande bebouwing en veel in elkaar overlopende openbare ruimte. Met het uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+ wil de gemeente de wijk vernieuwen. Dat houdt in dat de openbare ruimte wordt aangepakt, de woningvoorraad wordt vergroot en voorzieningen worden versterkt.



Figuur 2.1 Het winkelcentrum van Schalkwijk fungeert als hart van de wijk

Het huidige winkelcentrum functioneert goed, vooral door de functionaliteit en het comfort. Echter door de huidige grote parkeerplaats op maaiveldhoogte, voldoet de invulling van de ruimte niet aan de huidige inzichten met betrekking tot intensief ruimtegebruik in stedelijk gebied. Het winkelcentrum voldoet bovendien niet aan de huidige consumentenwensen. Op termijn is daarom verandering noodzakelijk.

De ambitie is om van het winkelcentrum een kloppend Stadsdeelhart te maken dat het tweede centrum van Haarlem moet worden. Daartoe is in het uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+ (zie hierna) een grootschalige aanpassing van het centrum voorgesteld. Het goed functionerende winkelcentrum moet weer deel gaan uitmaken van de wijk en samen met nieuwe voorzieningen het Stadsdeelhart vormen.

Het opgestelde concept stedenbouwkundig plan (zie hierna) van Jo Coenen gaat daarom uit van een menging van de functies winkelen, wonen, werken en recreëren. Zo wordt intensief gebruik gemaakt van de ruimte door verdichting van bebouwing. Dit deel van Schalkwijk gaat van een 8-uurs naar een 18-uurs economie. Overdag wordt er gewinkeld en gewerkt en 's avonds is het levendig door bewoning, recreatie en horeca. Het totale uitbreidingsprogramma van 220.000 m² bruto vloeroppervlak levert op deze wijze de benodigde kritische massa voor het realiseren van de ambitie; een dynamisch Stadsdeelhart Schalkwijk.

2.2 Overzicht planvorming en besluitvorming tot nu toe

De transformatie van het winkelcentrum vindt qua planvorming en de invulling van functies zijn oorsprong in het uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+ dat in 1999 door de gemeenteraad van Haarlem is vastgesteld. In dit plan wordt het uitvoeringskader voor de herstructurering van het winkelcentrum beschreven.

De herstructurering is vormgegeven in een aantal thema's, waaronder verkeer, water, groen en leefbaarheid. De thema's beschrijven de hoofdlijnen van het plan en vormen de dragers voor de uitwerking in gebiedsgerichte deelprojecten. Een van de twee belangrijkste dragers van het plan is het thema water. In het ontwerp-masterplan Water Schalkwijk Haarlem 2000+ worden bouwstenen aangedragen voor een nieuw te realiseren watersysteem in zowel de wijken als het stadsdeelhart. Daarnaast heeft een werkgroep van de gemeente Haarlem een Energievisie opgesteld voor het stadsdeelhart om te zorgen dat dit thema in alle stadia van het project de nodige aandacht krijgt.

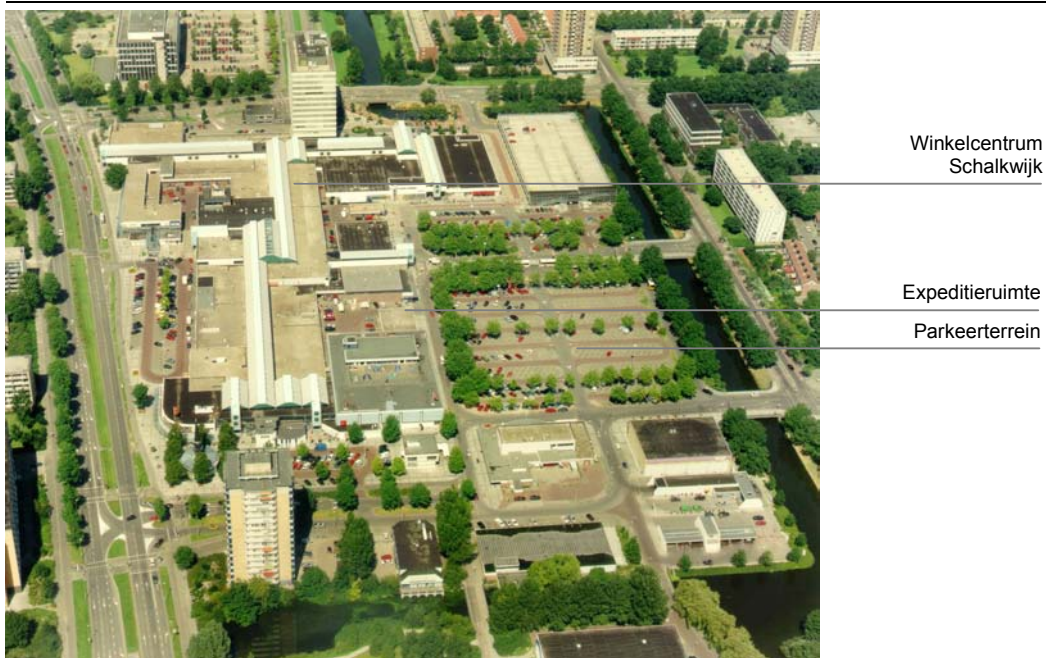
In september 2006 wordt het voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan van Jo Coenen ter goedkeuring besproken in de gemeenteraad van Haarlem. In dit plan wordt aangegeven waar en hoe de verschillende gewenste functies worden ingevuld. het voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan is tevens de belangrijke input voor onderliggende startnotitie.

2.3 De voorgestelde inrichting van het gebied

2.3.1 Huidige situatie

Het huidige centrum van Schalkwijk is gebouwd in de jaren 60 en 70 en is een nagenoeg monofunctioneel winkelcentrum. Het beslaat zo'n 28.000 m² en bestaat uit drie passages; de Mentonpassage, de Rivièradreef en de Nicepassage.

Van binnen ziet het winkelcentrum er nog redelijk goed uit - al is het winkelaanbod niet volledig -, maar aan de buitenzijde zijn expeditieruimtes zichtbaar, die nodig zijn voor de bevoorrading (zie figuur 2.2). De entrees zijn onduidelijk en het ernaast gelegen parkeerterrein aan het Californiëplein, waar nu de weekmarkt gehouden wordt, neemt veel ruimte in.

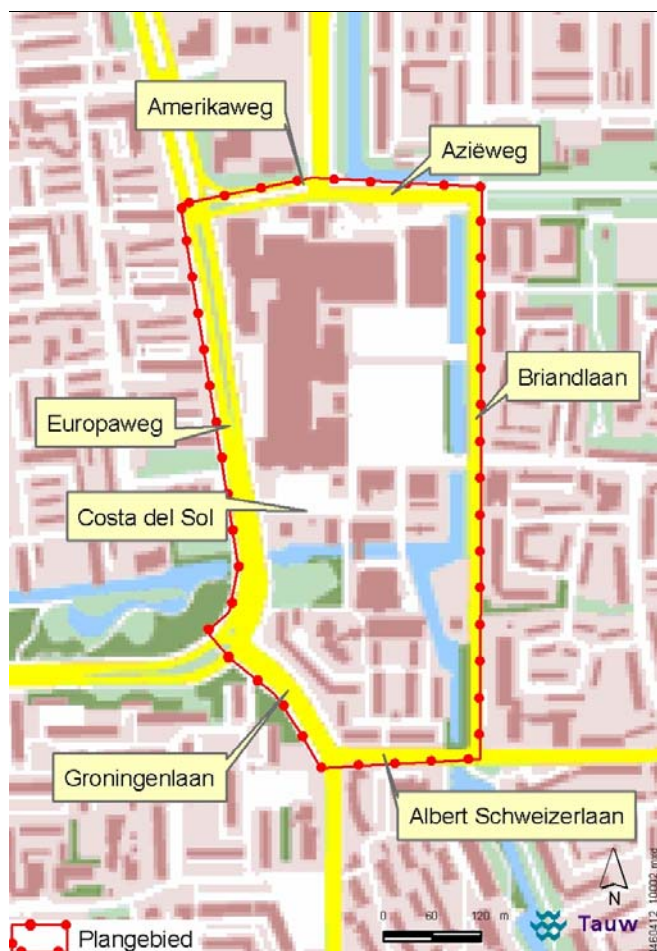


Figuur 2.2 Het huidige winkelcentrum, de expeditieruimtes en het parkeerterrein

Aan de zuidkant van het parkeerterrein bevinden zich nu een postkantoor, diverse winkels (in een voormalige bowlingbaan), een autowasplaats en een fitness- en squashcentrum.

Ten zuiden van het winkelcentrum zijn een politiekantoor, een snackbar en kapsalon aanwezig en de woontoren aan de Costa del Sol (zie figuur 2.3). Ten zuiden van de Europavaart ligt de sporthal, een kinderdagverblijf, de wijkbibliotheek en enkele woningen van twee tot vier lagen. Het hele centrum kenmerkt zich door een lage bebouwingsdichtheid.

De bereikbaarheid van het bestaande centrum is goed te noemen, zowel wat betreft het autoverkeer als de ontsluiting met het openbaar vervoer. Behalve een halte van de Zuidtangent, is een busstation aanwezig waar stads- en streekbussen stoppen. Wel is het winkelcentrum nu door de vier omliggende hoofdwegen minder goed toegankelijk voor langzaam verkeer uit de vier omliggende wijken.



Figuur 2.3 Wegenstructuur in het huidige plangebied

2.3.2 Toekomstige situatie

Het Stadsdeelhart, als centraal punt in de wijk, is de drager van het uitvoeringsplan. Het uitgangspunt voor het te ontwikkelen Stadsdeelhart is dat het winkelcentrum zich ontwikkelt van een aankoopplaats tot een ontmoetingsplaats. Dat houdt in dat naast de aanpassing van het assortiment en het soort winkels ook de ruimtelijke inrichting en de activiteiten die er plaatsvinden gericht moeten zijn op het versterken van de gewenste prettige omgeving.

De uitbreiding van de winkelfunctie met 16.000 m² bvo is noodzakelijk om in de toekomst voldoende aantrekkingskracht te behouden en om als drager van het Stadsdeelhart te kunnen functioneren. De nieuwe winkels zullen complementair moeten zijn; ontbrekende winkeltypen en -formules worden toegevoegd.

De stedenbouwkundige keuze voor verdichting van bebouwing en intensivering van het ruimtegebruik leidt tot een uitbreidingsprogramma van maximaal 220.000 m² waarin met name een toename van de woonfunctie is opgenomen. Naast de al genoemde extra winkelruimte bevat het stedenbouwkundig plan een uitbreiding van de kantoorfunctie, de leisure en vrije tijdsvoorzieningen, sociaal-culturele voorzieningen en het aantal parkeerplaatsen.

In tabel 2.1 is het uitbreidingsprogramma weergegeven. In figuur 2.4 is voor de begane grond indicatief weergegeven waar deze functies worden gerealiseerd.

Tabel 2.1 Het uitbreidingsprogramma voor de ontwikkeling van Stadsdeelhart Schalkwijk

| Functie | Uitbreiding |
|-----------------------------------|------------------------|
| Woningen | 110.000 m ² |
| Winkels | 16.000 m ² |
| Kantoren | 8.000 m ² |
| Leisure en vrije tijd | 9.000 m ² |
| Sociaal - culturele voorzieningen | 8.000 m ² |
| Parkeren (2.550 plaatsen) | 70.000 m ² |
| Totaal | 221.000 m ² |



Figuur 2.4 Mogelijke functieverdeling op de begane grond

Als ruimtelijk ordeningsprincipe is gekozen voor een gridstructuur met bouwblokken van ongeveer 40 bij 40 m. Samen met de opeenstapeling van functies zorgt deze structuur voor de intensivering van het ruimtegebruik. Op een aantal plaatsen zullen hogere (woon)gebouwen gerealiseerd worden. De nieuw te realiseren bouwblokken worden voor het overgrote deel woondomeinen van 40 tot 60 woningen, met aan de buitenzijde een levendig woonmilieu en aan de binnenzijde een groen karakter.

De in totaal 900 geplande woningen zijn, vanwege de grote bebouwingsdichtheid, voornamelijk appartementen met verschillende woonoppervlaktes. Het Stadsdeelhart wordt flexibel ontworpen en is gebaseerd op handhaving van het overgrote deel van de bestaande bebouwing. De realisatie zal gefaseerd plaatsvinden tot 2013; zodoende kan eventueel nog ingespeeld worden op de dan geldende woningvraag. De bouw van extra torens aan de Aziëweg en verdere integratie van de bouwblokken behoren tot de mogelijkheden.

De uitbreiding van de winkelfunctie met 16.000 m² bvo wordt voornamelijk gerealiseerd door de toevoeging van nieuwe - met name grootschalige - winkels. Er ontstaan twee lussen in de vorm van een acht, waarin de grote megastores op de hoeken worden gepositioneerd. Tot slot is in het stedenbouwkundig plan ruimte opgenomen voor uitbreiding van kleinschalige bedrijvigheid en een cultuurhuis.

De openbare ruimte omvat in het plan met name de zogeheten 'winkelacht', de noord-zuid winkelstraat en verschillende oostwest straten. Het marktplein vormt straks het nieuwe centrum, waarbij de parkeerfunctie zal verdwijnen. Voornamelijk aan de oostzijde is ruimte gelaten voor groen en water.

Verkeer

Vanwege de uitbreiding van de winkel- en de leisurfunctie en de realisatie van nieuwe woningen wordt het aantal parkeerplaatsen uitgebreid van 1.500 naar circa 2.600 parkeerplaatsen. De parkeervoorzieningen worden zowel ondergronds als bovengronds aangebracht. In het laatste geval gaat het ook om handhaving van het bestaande parkeergebouw aan de Aziëweg, die in het plan als het ware wordt 'ingepakt'. Zowel ondergronds als op de tweede verdieping aan de Europaweg worden nieuwe parkeervoorzieningen gebouwd. De parkeergarages zijn toegankelijk vanaf de Europaweg en de Briandlaan.

De ontsluiting van het centrum verandert niet tot nauwelijks. De Europaweg wordt heringericht als stadsboulevard, waarbij bestemmingsverkeer wordt gescheiden van het doorstromende verkeer. Tevens verbetert door het aanbrengen van vrijliggende fietspaden en oversteken de toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers vanuit onder andere de Europawijk. Het Stadsdeelhart zelf wordt het domein van fietsers en voetgangers en op vastgestelde tijden kan expeditieverkeer de winkels bereiken.

2.3.3 Invulling van de leisurfunctie

Naast de uitbreiding van de woonfunctie, is uitbreiding van de leisureactiviteiten karakteristiek voor de gewenste 18-uurs economie. Er worden twee typen recreatieve voorzieningen onderscheiden: zelfstandige en ondersteunende voorzieningen. Belangrijke en zelfstandige dragers zijn de vestiging van een bioscoop en een uitbreiding van de sportfunctie.

Daarnaast wordt gedacht aan een kinderspeelparadijs als belangrijke ondersteunende voorziening. Horeca fungeert ook ter ondersteuning van de overige activiteiten en wordt voornamelijk rondom het marktplein gesitueerd.

2.4 Genomen en te nemen besluiten

2.4.1 Beleidskader

In tabel 2.2 wordt een schematisch overzicht gegeven van de belangrijkste beleidsdocumenten en het kader waar rekening mee moet worden gehouden in het milieueffectrapport.

Tabel 2.2 Relevant beleidskader

| Niveau | Nota's / plannen | Doel document in relatie tot plan | Van belang voor het (MER) Stadsdeelhart Schalkwijk |
|-----------------|--|--|---|
| Europees | Europese Kaderrichtlijn Water | Tegengaan van de achteruitgang van de toestand van het water. Het bevorderen van duurzaam gebruik van water en het beschermen en verbeteren van het watermilieu en waterecosystemen in het bijzonder | Waterkwaliteit mag niet verslechteren |
| | Verdrag van Malta | Beschermen van het archeologisch erfgoed | Archeologisch belang moet meegenomen worden bij ruimtelijke ontwikkelingen |
| Rijk | Waterbeheer in de 21 ^e eeuw | Geeft uitgangspunten voor waterbeleid in de 21 ^{ste} eeuw in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling | Voor de ontwikkeling van het Stadsdeelhart Schalkwijk moet een watertoets uitgevoerd worden |
| Gemeente | Milieubeleidsplan | Kader voor de ontwikkeling van leefbaarheid en duurzaamheid in de gemeente Haarlem | Een duurzame inrichting van woongebieden realiseren door te zorgen voor differentiatie in woningbouw |
| | Plan van aanpak Klimaatbeleid | Beschrijft inzet van de gemeente op het gebied van energiebesparing en toepassen duurzame energie | Het stadsdeelhart moet bijdragen aan de reductiedoelstellingen en inspanningsverplichtingen uit het plan van aanpak |
| | Structuurplan | Gemeentelijk kader voor ruimtelijke ontwikkelingen | <ul style="list-style-type: none"> • Toepassen van functiemenging in wijkcentra • Vergroten van recreatieve voorzieningen en woningaanbod senioren in Schalkwijk • Aansluiting van Schalkwijk op centrum voor langzaam verkeer |

| Niveau | Nota's / plannen | Doel document in relatie tot plan | Van belang voor het (MER) Stadsdeelhart Schalkwijk |
|--------|---------------------------------------|--|--|
| | Duurzame nieuwbouw woningen | Beleidsprogramma voor het bereiken basiskwaliteit duurzame nieuwbouw | <ul style="list-style-type: none"> • Toepassen van de voorkeurslijst duurzaam bouwen of score 6 met GPR |
| | Haarlems verkeers- en vervoersplan | Beschrijft het beleid op het gebied van verkeer en vervoer voor de komende 10 jaar | <ul style="list-style-type: none"> • Barrières wegnemen voor langzaam verkeer • Europaweg inrichten als centrale ontsluitingsweg |

2.4.2 Te nemen besluiten

In september 2006 wordt het ontwerp stedenbouwkundig plan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad van Haarlem. Daarna wordt gestart met de bestemmingsplanprocedure. Het voorontwerpbestemmingsplan zal - samen met de milieueffectrapportage - in het voorjaar van 2007 de inspraak ingaan. Op basis hiervan kan het stedenbouwkundig plan definitief worden gemaakt.

In samenhang met of na afronding van de bestemmingsplanprocedure moeten nog andere besluiten worden genomen, voordat de functies in gebruik kunnen worden genomen. De belangrijkste zijn de milieuvergunning en/of meldingen op grond van de Wet milieubeheer en bouwvergunningen.

Daarnaast kunnen nog andere besluiten aan de orde zijn, zoals:

- Vaststellen hogere waarden voor geluid
- Lozingsvergunning en keurverordening
- Ontgrondingsvergunning
- Grondwateronttrekkingsvergunning
- Melding in het kader van het Bouwstoffenbesluit
- Ontheffing Flora- en Faunawet
- Kapvergunning

Kenmerk R001-4460412CHL-nva-V01-NL

3 Het MER-onderzoek

Doel van het MER is om integraal de milieueffecten van het plan inzichtelijk te maken, waarbij gekeken wordt naar zowel het plangebied als de omgeving ervan (studiegebied). Voorgesteld wordt om in het MER naast het planalternatief een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) te ontwikkelen. In dit hoofdstuk worden de alternatieven beschreven en wordt inzicht gegeven in de milieuaspecten die in het MER aan bod komen.

3.1 Plangebied en studiegebied

Het plangebied is het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit wordt ondernomen. Het studiegebied is het (grotere) gebied waarover de milieueffecten zich kunnen uitstrekken. Het studiegebied in deze m.e.r. wordt gevormd door de directe omgeving van het Stadsdeelhart en de omliggende wegen met aangrenzende woonbebouwing, die beïnvloed worden door verkeer van en naar het plangebied.

3.2 Alternatieven in het MER

Soorten alternatieven

In het kader van m.e.r. kunnen de volgende soorten alternatieven worden onderscheiden:

- Locatiealternatief: alternatief waarbij de activiteit op een andere plaats wordt gerealiseerd
- Nulalternatief / referentiealternatief: het niet doorgaan van de activiteit. Er zijn situaties waarin 'niets doen' in de besluitvorming een optie is, die tegemoet komt aan de gestelde doelstelling van het project
- De voorgenomen activiteit, of het planalternatief: beschrijving van het plan en de manier waarop dit plan wordt uitgevoerd
- Inrichtingsalternatieven en -varianten: het op een andere wijze uitvoeren van de activiteit. Een alternatief heeft daarbij betrekking op de activiteit als geheel, een variant betreft een onderdeel van de activiteit
- Meest milieuvriendelijk alternatief: het alternatief dat de minste nadelige en de meeste voordelige milieueffecten oplevert
- Voorkeursalternatief: de uitwerking van het plan die uiteindelijk gekozen wordt na afweging van de milieueffecten van de alternatieven en na afweging met andere belangen. Het voorkeursalternatief ligt ten grondslag aan het bestemmingsplan

Alternatieven die in het MER niet aan de orde komen

In het kader van dit MER worden geen locatiealternatieven beschreven. Het uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+ omvat al de verantwoording voor de uitbreiding en locatie van de verschillende functies. In dit plan is uitvoerig aandacht besteed aan milieuaspecten. Het uitvoeringsplan is in 1999 door de Haarlemse gemeenteraad vastgesteld. Voor de verdere uitwerkingen is dit een uitgangspunt.

Het voorgaande brengt ook met zich mee dat het nulalternatief - niets doen - geen reële optie is. Herstructurering is noodzakelijk voor het verbeteren van de stedenbouwkundige kwaliteit in combinatie met het realiseren van een gemengd stedelijk karakter. Niets doen zou betekenen dat het gebied in stedenbouwkundig opzicht achterblijft bij de omgeving. Dit is gezien de ambities voor Schalkwijk niet acceptabel.

Om de milieueffecten van de voorgenomen activiteit goed te kunnen beoordelen, wordt in het MER wel beschreven wat er zou gebeuren als de nieuwe activiteiten in het centrum van Schalkwijk niet worden ondernomen, maar de andere geplande ontwikkelingen wel, de zogeheten autonome ontwikkeling. Deze situatie geldt in het MER als referentiekader waartegen de milieueffecten van de alternatieven worden afgezet.

Het concept stedenbouwkundig plan en het hiervoor genoemde programma van de initiatiefnemers is uitgangspunt in de m.e.r.-procedure. Er worden geen alternatieven ontwikkeld die uitgaan van andersoortige activiteiten of een andere inrichting van het gebied.

Welke alternatieven komen dan wel aan de orde?

De voorgenomen activiteit - ook wel het planalternatief genoemd - komt aan bod: hierin wordt het winkelcentrum van Schalkwijk ontwikkeld tot een winkel-, werk en woongebied met stedelijke functies (zie hoofdstuk 2 van deze startnotitie). Het precieze programma voor het Stadsdeelhart staat nog niet helemaal vast. Om een representatief beeld van de milieueffecten te geven, wordt ten behoeve van het MER een indicatieve invulling van het programma voor de toekomstige functies opgesteld. Het gaat hierbij om een maximale invulling van het vloeroppervlak, te verwachten bezoekersaantallen aan het gebied en de tijdstippen van bezoek (ook tijdens de avondperiode).

Tevens is vanuit de Wet milieubeheer in elk MER een beschrijving van het zogenaamde meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) verplicht. Het doel van het beschrijven van het MMA is tweeledig. Allereerst zet het uitwerken van dit alternatief de initiatiefnemer aan tot denken in meer milieuvriendelijke oplossingen. Daarnaast draagt het MMA oplossing(en) aan die met het voornemen wordt vergeleken. Daarmee krijgt de initiatiefnemer een beeld van het effect van de maatregelen die hij in gedachten heeft.

Voor de ontwikkeling van het MMA voor het Stadsdeelhart Schalkwijk wordt per milieuthema gekeken welke verbeteringen ten opzichte van het planalternatief mogelijk zijn. Daarbij gaat het zowel om milieueffecten binnen het plangebied als om effecten buiten het plangebied (het studiegebied).

In het bestemmingsplan zal de gemeente argumenteren hoe met de resultaten van het MER is omgegaan. Vooral van belang is om te motiveren welke elementen uit het MMA zijn overgenomen en welke niet. Dit is het zogenoemde voorkeursalternatief, dat in samenspraak tussen gemeente en initiatiefnemers wordt geformuleerd.

3.3 Milieuonderzoek

3.3.1 Welke milieuaspecten zijn relevant (scoping)?

Gezien het feit dat sprake is van bestaand stedelijk gebied mag worden verwacht dat in het plangebied geen bijzondere archeologische, cultuurhistorische en ecologische waarden aanwezig zijn die van invloed zijn op de inrichting van het plangebied. Op basis van eerder uitgevoerd milieukundig onderzoek is de verontreinigingssituatie in de bodem in beeld gebracht. De aangetroffen verontreinigingen zijn niet van dusdanige omvang dat ze invloed hebben op de herontwikkeling van het winkelcentrum. In het MER komen deze aspecten kort aan de orde. Onder andere wordt inzicht gegeven in aanwezige beschermde dier- en plantensoorten en de eventuele effecten daarop. Ook wordt aandacht besteed aan externe veiligheid.

Belangrijker zijn de verkeerseffecten en de daaraan gerelateerde milieueffecten op het gebied van geluid, lucht, verkeersveiligheid en de effecten in de tijdelijke situatie (hinder door sloop- en bouwactiviteiten). De herontwikkeling van het gebied levert ook kansen op voor het milieu, die meestal worden samengevat onder de term 'duurzaam bouwen'. De genoemde aspecten komen hierna aan de orde.

3.3.2 Verkeer

Haarlem kent een verkeerssysteem dat met name noordzuid is gericht met twee zware invalswegen aan de oostkant van de stad, de N200 en de N205, die vanaf de A9 centraal ter hoogte van het stadsdeelhart de stad binnenkomen. Aan de noordkant van Haarlem komt een kleinere stroom uit Velsen en Velsbroek via de Westelijke Randweg de stad binnen. Sluipverkeer komt in alle wijken in meer of mindere mate voor.

Op grond van het uitvoeringsplan worden in Schalkwijk vier verkeersluwe wijken gerealiseerd met een te herstructureren winkelcentrum. De langzaamverkeersverbindingen tussen het stadsdeelhart en de wijken worden zodanig geoptimaliseerd, dat barrières ten aanzien van de oversteekbaarheid en veiligheid worden weggenomen. Ook is er structuur gebracht in de langzaamverkeersroutes naar de rest van Haarlem en het omliggende stedelijk gebied.

Het Stadsdeelhart wordt voor autoverkeer ontsloten via de Europaweg, de Amerikaweg, de Aziëweg en de Briandlaan. De parkeerplaats is nu nog bereikbaar via de Europaweg en de Briandlaan. Daarbij wordt de structuur voor het autoverkeer zodanig gewijzigd dat in de wijken alleen nog aan de wijk gebonden autoverkeer komt. De Europaweg vormt in de nieuwe situatie de centrale autoas door het gebied.

De toename van het aantal vervoersbewegingen door het uitbreidingsprogramma heeft zowel invloed op de verkeersafwikkeling in en buiten het plangebied. De veranderingen, uitgaande van de maximale invulling van het programma, worden in het MER beschreven. Daarbij zijn de in- en uitritten van de nieuwe parkeergarages van belang.

In het MER wordt in de eerste plaats onderbouwd wat de herkomst van de te verwachten bezoekers is en hoe ze naar het gebied zullen komen: lopend, per fiets, met het openbaar vervoer of met de auto. Dit heet de 'modal split'. Vervolgens wordt beschreven hoeveel mensen gemiddeld in een auto zitten, dit kan voor de diverse functies verschillen. Tot slot wordt onderzocht hoeveel combinatiebezoek te verwachten is: mensen die in één bezoek aan het gebied verschillende voorzieningen aandoen (bijvoorbeeld winkelen, eten en bioscoopbezoek). Daarna is duidelijk hoeveel auto's van en naar het plangebied zullen rijden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar de dag-, avond- en nachtperiode. Ook wordt onderscheid gemaakt tussen een werkdag en een weekenddag. De gegevens die het voorgaande onderzoek oplevert, vormen de basis voor de berekeningen naar luchtkwaliteit en wegverkeerslawaaai.

3.3.3 Geluid en luchtkwaliteit

Het wegverkeer in en om het plangebied beïnvloedt de omgevingskwaliteit omdat wordt bijgedragen aan het geluidniveau en de luchtkwaliteit. De belangrijkste geluidbron in het plangebied waarmee in het bestemmingsplan rekening wordt gehouden is wegverkeer. In het MER worden de milieueffecten als gevolg van wijzigingen in de verkeersintensiteiten in beeld gebracht.

De mate waarin sprake kan zijn van geluidhinder als gevolg van de gebouwen en de activiteiten daaromheen (waaronder laden en lossen), kan op dit moment niet worden gekwantificeerd omdat er nog geen (definitief) ontwerp van de gebouwen beschikbaar is. Laad- en losactiviteiten en luchtbehandelingsinstallaties kunnen leiden tot enige extra geluidemissies. Over het algemeen geldt echter dat met technische en logistieke maatregelen eventuele hinder voor de omgeving kan worden voorkómen. Bijvoorbeeld door de plaats voor laden en lossen te situeren op een plek die van de omgeving wordt afgeschermd door (niet geluidgevoelige) bebouwing. Of door installaties op het dak te situeren op plekken die zo ver mogelijk van geluidgevoelige functies af liggen. In het milieuvergunningstraject wordt getoetst of en hoe aan de geluidnormen kan worden voldaan.

Twee belangrijke stoffen die de luchtkwaliteit van een locatie bepalen zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). In het MER worden de effecten van luchtkwaliteit op basis van het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt.

Vanwege de (brom)fietsen, voetgangers en auto's die in en om het gebied aanwezig zullen zijn, is het aspect verkeersveiligheid van belang. Het MER zal aangeven hoe de gemeente met dit aspect zal omgaan.

3.3.4 Tijdelijke effecten: hinder in sloop- en bouwfase

Het gebied wordt gefaseerd ontwikkeld, door verschillende partijen. Naar verwachting duurt het circa vijf jaar, gerekend vanaf de start van de herstructurering, voordat het plan helemaal gerealiseerd is. Dat betekent dat gedurende een lange periode hinder kan ontstaan vanwege sloop- en bouwactiviteiten (bouwverkeer, tijdelijke parkeervoorzieningen, aangepaste winkelroutes, laden en lossen van bouwmaterialen, gebruik van zware machines en dergelijke). In het MER wordt aangegeven welke hinderaspecten van belang zijn en hoe de gemeente en bouwpartijen hier mee om zullen gaan.

3.3.5 Duurzaam bouwen

De herontwikkeling van het gebied levert ook kansen op voor het milieu. Deze zullen in het MER concreet worden gemaakt. Te denken valt aan:

- Optimaal benutten van beschikbare ruimte door intensivering
- Gebruik van duurzame energie, beperking energieverbruik
- Waterhuishouding
- Milieuvriendelijke wijze van slopen, optimaal hergebruik van materialen
- Overige aspecten van duurzaam bouwen

3.4 Resumé

Te onderzoeken alternatieven

In het MER worden de milieueffecten van het planalternatief beschreven en gewaardeerd. Daarna wordt het meest milieuvriendelijk alternatief ontwikkeld door optimalisatie van het planalternatief.

Belangrijkste milieuaspecten

De nadruk in het MER ligt op de verkeersgerelateerde milieueffecten, effecten in de sloop- en bouwfase en aspecten van duurzaam bouwen.

Overige milieuaspecten

De overige milieuaspecten zijn voor de besluitvorming over het bestemmingsplan minder relevant en deze komen daarom alleen kort aan de orde in het MER.

Kenmerk R001-4460412CHL-nva-V01-NL

4 Hoe nu verder?

In dit hoofdstuk leest u hoe de m.e.r.-procedure verder gaat en hoe de koppeling tussen m.e.r. en ruimtelijke planvorming wordt vormgegeven.

Publicatie startnotitie

De publicatie van deze startnotitie is vooral bedoeld om derden (burgers, belangengroepen en toekomstige bewoners), wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. te informeren over de start van de m.e.r. voor het Stadsdeelhart Schalkwijk. Het College van Burgemeester en Wethouders brengt namens de gemeenteraad de startnotitie in procedure.

Inspraak en advies

Nu de startnotitie bekend gemaakt is, heeft iedereen in het kader van de inspraak de mogelijkheid om aan te geven welke onderwerpen naar zijn / haar mening in het MER aan de orde moeten komen. De termijn die hiervoor staat is zes weken.

Tijdens deze periode vraagt het bevoegd gezag ook aan de Commissie voor de m.e.r. en andere wettelijke adviseurs advies over de inhoud van het op te stellen MER.

Richtlijnen

De Commissie voor de m.e.r. stelt een advies voor richtlijnen voor de inhoud van het MER op. Op basis van de startnotitie, het advies van de Commissie voor de m.e.r., de overige adviezen en de inspraakreacties stelt het bevoegd gezag van de gemeente Haarlem de richtlijnen vast. Deze richtlijnen geven aan welke vragen in het MER moeten worden beantwoord.

Opstelling MER

Het MER wordt door de initiatiefnemer opgesteld conform de richtlijnen. In het MER zal worden ingegaan op de (beleids)achtergronden van het initiatief, alternatieven voor de uitwerking van het initiatief en de te verwachten milieueffecten in vergelijking met de autonome ontwikkeling van het gebied.

Parallel daaraan wordt het voorontwerpbestemmingsplan Stadsdeelhart Schalkwijk opgesteld, rekening houdend met de resultaten van het MER. In het ruimtelijke plan wordt gemotiveerd welke rol het MER heeft gespeeld in de uitwerking.

De inhoud van het milieueffectrapport wordt enerzijds bepaald door de eisen die de wet aan de inhoud van het rapport stelt en anderzijds door de richtlijnen die voor het milieueffectrapport zullen worden opgesteld. In wezen vormen de wettelijke eisen het brede kader voor de inhoud van het rapport en zijn de richtlijnen een specifieke invulling van dat kader voor het project. De richtlijnen en de wettelijke eisen vullen elkaar dan ook aan.

Behandeling MER

Als het MER is afgerond, wordt het door de initiatiefnemers aangeboden aan het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag toetst of het MER voldoet aan de richtlijnen: bevat het MER voldoende antwoord op alle vragen? Als het bevoegd gezag positief oordeelt, aanvaardt deze het MER als basis voor verdere besluitvorming.

Inspraak op het MER en voorontwerpbestemmingsplan

Na de aanvaarding brengt het bevoegd gezag het MER samen met het voorontwerpbestemmingsplan in de inspraak door ze ter visie te leggen. Indien gewenst wordt een informatie- en inspraakbijeenkomst georganiseerd. Tevens vraagt de gemeenteraad advies over het MER aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijk adviseurs.

Vervolgtraject ruimtelijk plan

Na verwerking van de inspraakreacties en wettelijk adviezen besluiten B&W over het ontwerpbestemmingsplan. Dit ontwerpbesluit wordt ter inzage gelegd om een ieder in de gelegenheid te stellen zienswijzen in te brengen.

Na verwerking van de zienswijzen stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast. Een vastgesteld bestemmingsplan wordt vervolgens ter goedkeuring voorgelegd aan Gedeputeerde Staten. Bij de provincie kunnen bezwaren worden ingediend. Hierna is er tegen de goedkeuring nog beroep bij de Raad van State mogelijk.

Evaluatie MER

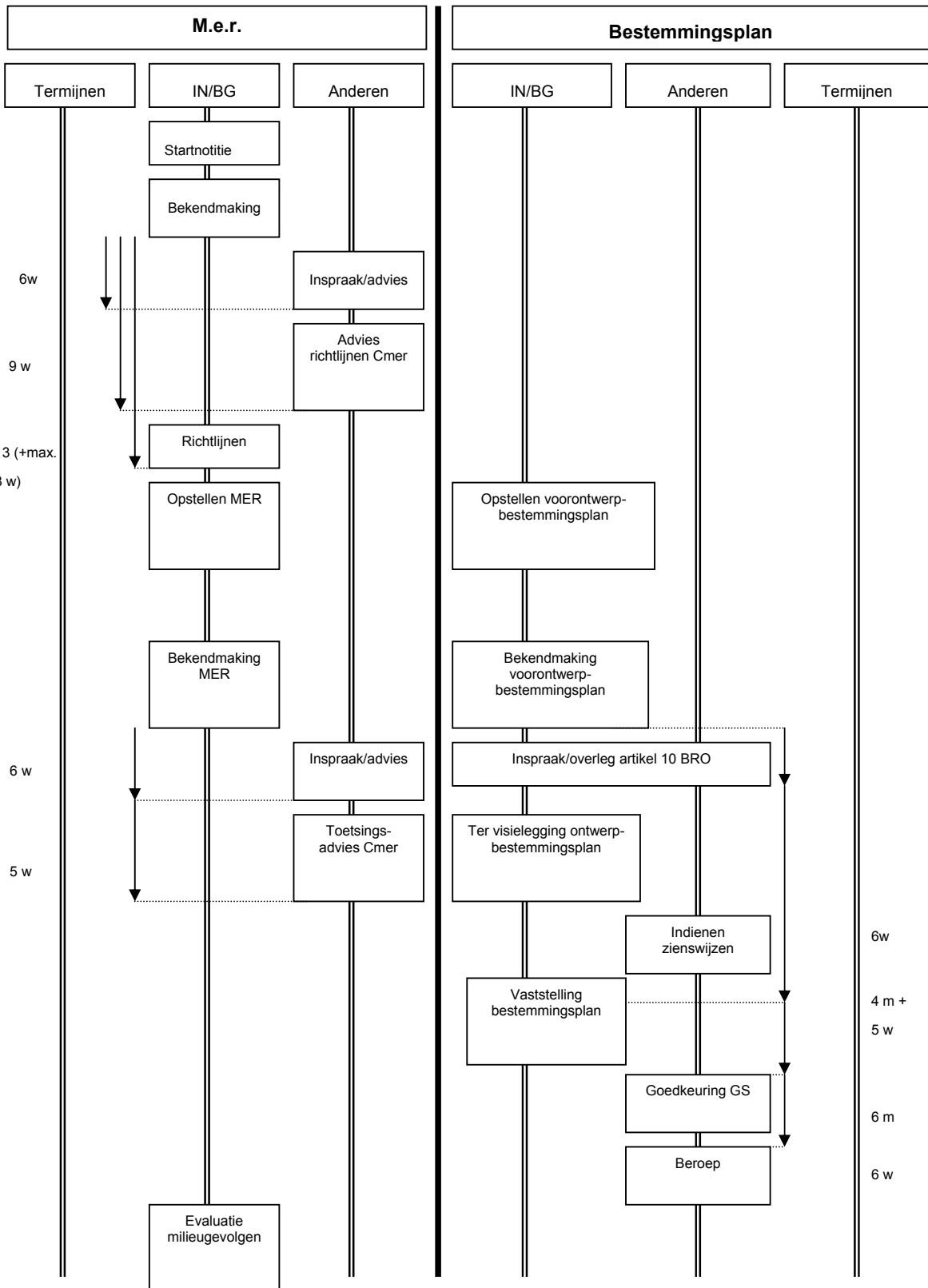
De Wet milieubeheer schrijft voor dat als de activiteit wordt ondernomen of is uitgevoerd, een evaluatie dient te worden uitgevoerd. Doel van de evaluatie is om na te gaan in hoeverre de daadwerkelijk optredende effecten overeenstemmen met de voorspellingen uit het MER. Mocht nu in de praktijk blijken dat de daadwerkelijk optredende effecten sterk afwijken van wat is voorspeld, kan het bevoegd gezag deze effecten trachten ongedaan te maken.

Daarnaast is de evaluatie te gebruiken om meer inzicht te krijgen in de leemten in kennis, die bij het besluit een rol hebben gespeeld.

Bijlage

1

Koppeling m.e.r. en ruimtelijke planvorming



Bijlage

2

Overzicht gebruikte literatuur

Gemeente Haarlem (2003), *Milieubeleidsplan Haarlem 2003-2006*, Haarlem

Gemeente Haarlem (2004), *Ontwikkelingsprogramma Haarlem 2005-2010*, Haarlem

Gemeente Haarlem (2005), *Structuurplan Haarlem 2020. Vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlem op 20 april 2005*, Haarlem

Gemeente Haarlem (2006), *Ontwerp Actualisatie Uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+*, Haarlem

Gemeente Haarlem (2005), *Duurzame Nieuwbouw Woningen*, Haarlem

Gemeente Haarlem (2005), *Concept Beleidsplan luchtkwaliteit Haarlem 2006-2011*, Haarlem

Gemeente Haarlem, Coöperatieve Vereniging van Eigenaren winkelcentrum Schalkwijk en ING Real Estate Development (2006), *Haarlem, Stadsdeelhart Schalkwijk; concept stedenbouwkundig plan*, Haarlem.

Gemeente Haarlem, Coöperatieve Vereniging van Eigenaren winkelcentrum Schalkwijk en ING Real Estate Development (2004), *Energievisie Stadsdeelhart Schalkwijk*, Haarlem.

Goudappel & Coffeng (2002) in opdracht van gemeente Haarlem, *Haarlems Verkeers- en vervoersplan*, Haarlem

Tauw bv in opdracht van gemeente Haarlem, *Ontwerp Masterplan Water Schalkwijk 2000+ te Haarlem*, Deventer

Bijlage

3

Begrippenlijst

Alternatief

Een samenhangend pakket van maatregelen dat een mogelijke oplossing vormt voor het in de probleemstelling geformuleerde probleem.

Aspect

Te onderzoeken thema dat relevant wordt geacht voor het beoordelen van alternatieven.

Autonome ontwikkelingen

Plannen die te maken hebben met de voorgenomen activiteit die in het MER worden beoordeeld op milieueffecten. Het betreft plannen die onafhankelijk van de realisatie van het uitbreidingsprogramma zullen worden gerealiseerd.

Bevoegd gezag

Overheidsorgaan dat bevoegd is (in dit geval de gemeenteraad van de gemeente Haarlem) een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemers (in dit geval ING Vastgoed Ontwikkeling B.V.).

Bvo

Bruto vloeroppervlak.

Cultuurhistorie

De geschiedenis van de beschaving.

Doorgaand verkeer

Verkeer zonder herkomst en zonder bestemming in een gebied waarin de weg ligt.

Emissie

Hoeveelheden stoffen of geluid die door bronnen in het milieu worden gebracht.

Fauna

Verzameling van diersoorten die in een gebied worden aangetroffen.

Flora

Verzameling van plantensoorten die in een gebied worden aangetroffen.

Grenswaarde

Grenswaarde waaraan een ruimtelijke ontwikkeling moet voldoen, bijvoorbeeld de grenswaarde voor NO₂ uit het Besluit Luchtkwaliteit.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Alternatief voor de voorgenomen activiteit, opgesteld vanuit de doelstelling zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, respectievelijk zoveel mogelijk verbetering te realiseren uitgaande van de gegeven doelstelling.

Plangebied

Het gebied waarin de voorgenomen activiteit wordt ondernomen.

Studiegebied

Het gebied waarin effecten kunnen optreden.

Verkeersintensiteit

Aantal voertuigen dat per etmaal een bepaald punt op een wegverbinding passeert.

Voorgenomen activiteit

Datgene, wat volgens de startnotitie het initiatief inhoudt.