

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille E. Cassee / R. van Doorn
Auteur Dhr. FR Kool
Telefoon 023-5113378 E-mail: fkool@haarlem.nl
WZ/OGV-beleid verkeer Reg.nr. 2013-000906
Te kopiëren bijlagen: Concept zienswijze d.d. 2-1-2013 Collegebesluit + bijl. van 13 okt.2009 Raadsverslag 10 mrt 2010 agendapunt 14
B & W-vergadering van 8 januari 2013

Onderwerp:

conceptreactie ontwerp BP “Woongebied Spaarnebuiten 2012”

DOEL:**Vaststellen concept inspraakreactie**

De gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude is een bestemmingsplan procedure gestart voor het nieuwe bestemmingsplan “Woongebied Spaarnebuiten 2012” . Een eerdere versie is vernietigd door de Raad van State op het punt van de verkeersafwikkeling. In het verleden heeft de gemeente afspraken over de verkeersafwikkeling gemaakt met de buurgemeente en de Dorpsraad. Deze afspraken zijn door beide gemeenteraden bekrachtigd. De zienswijze is er op gericht deze afspraken te bestendigen.

Besluitpunten college

1. Vaststellen concept reactie op ontwerp bestemmingsplan “Woongebied Spaarnebuiten 2012”
2. De concept reactie agenderen voor de gezamenlijke vergadering van de commissies ontwikkeling en beheer op 10 januari 2013
3. Afhankelijk van de uitkomst van de commissiebespreking de nota en zienswijze zo nodig opnieuw te agenderen voor de B&W vergadering van 15 januari 2013

Collegebesluit

Onderwerp:

Concept reactie ontwerp bestemmingsplan “Woongebied Spaarnebuiten 2012”

Reg. Nummer: 2013-000906

1. Inleiding

De gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude is een bestemmingsplan procedure gestart voor het nieuwe bestemmingsplan “Woongebied Spaarnebuiten 2012”. Een eerdere versie is vernietigd door de Raad van State op het punt van de verkeersafwikkeling. In het verleden heeft de gemeente afspraken over de verkeersafwikkeling gemaakt met de buurgemeente en de Dorpsraad. Deze afspraken zijn door beide gemeenteraden bekrachtigd. De zienswijze is er op gericht deze afspraken te bestendigen.

2. Besluitpunten college

1. Vaststellen concept reactie op ontwerp bestemmingsplan “Woongebied Spaarnebuiten 2012”
2. De concept reactie agenderen voor de gezamenlijke vergadering van de commissies ontwikkeling en beheer op 10 januari 2013
3. Afhankelijk van de uitkomst van de commissiebespreking de nota en zienswijze zo nodig opnieuw te agenderen voor de B&W vergadering van 15 januari 2013

3. Beoogd resultaat

Tijdige indiening van een zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan “Woongebied Spaarnebuiten 2012”

4. Argumenten

- Het voorliggende ontwerp bestemmingsplan “Woongebied Spaarnebuiten 2012” biedt onvoldoende garantie dat de in 2009 gemaakte afspraken in de verkeerswerkgroep Spaarnebuiten zullen worden nagekomen. De buurgemeente is bereid een verkeerstoename van tussen de 20 en 45% te accepteren op het traject Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde met grote gevolgen voor de leefbaarheid in het oude dorp

5. Kanttekeningen

- De gemaakte afspraken in de verkeerswerkgroep Spaarnebuiten zijn indertijd bestuurlijk bevestigd door de gemeenteraden, maar waren niet onomstreden.
- De gemaakte afspraken in de verkeerswerkgroep Spaarnebuiten zijn voor de gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude als gevolg van uitspraak van de Raad van State voor hen mogelijk niet langer meer bindend.

6. Uitvoering

Na bespreking in de gezamenlijke commissievergadering zal de zienswijze al of niet worden aangepast en voor 18 januari 2013 worden ingezonden. Zienswijzen ontvangen op of na deze datum zijn niet ontvankelijk.

7. Bijlagen

Concept zienswijze op ontwerpbestemmingsplan d.d. 2-1-2013

Collegebesluit 13 oktober 2009 (met bijlagen)

Verslag gemeenteraad 10 maart 2010 agendapunt 14

Het ontwerp bestemmingsplan “Woongebied Spaarnebuiten 2012” zelf is te raadplegen via de website www.ruimtelijkeplannen.nl of de website van de gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude (ter inzage)

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

Aan de gemeenteraad van de
gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
Postbus 83
1160 AB Zwanenburg

Datum 8 januari 2013
Uw kenmerk Staatscourant 23890, 19 november 2012
Ons kenmerk WZ/OGV/2013/000904
Contactpersoon F.R. Kool
Doorkiesnummer 023-5113378
E-mail fkool@haarlem.nl
Onderwerp zienswijze op ontwerp bestemmingsplan "Woongebied Spaarnebuiten 2012"

Geachte Gemeenteraad,

Met deze brief reageren wij op het door u ter inzage gelegde ontwerp bestemmingsplan "Woongebied Spaarnebuiten 2012". Een eerdere versie van dit bestemmingsplan is door de Raad van State in november 2011 vernietigd, omdat de verkeersafwikkeling voor het woongebied onvoldoende was onderzocht.

Sinds het prille begin van uw plannen leven er binnen de Haarlemse gemeenschap zorgen betreffende de gevolgen voor de verkeersafwikkeling rond Spaarndam als gevolg van deze nieuwe woonwijk. In een werkgroep die bestond uit vertegenwoordigers van uw en onze gemeente en de Dorpsraad Spaarndam is indertijd gesproken over deze verkeersafwikkeling en de mogelijke oplossingen daarvoor. Dit overleg heeft geresulteerd in een oplossing die staat beschreven in de als bijlage meegezonden Rapportage Verkeerswerkgroep Spaarnebuiten (bijlage B). Deze afspraken zijn door uw (bijlage A) en onze gemeenteraad (bijlage collegebesluit Haarlem 13 oktober 2009) bevestigd. Deze afspraken zijn voor het bestuur van Haarlem nog steeds voorwaardelijk verbonden aan instemming met het bestemmingsplan.

Adviezen verkeerswerkgroep Spaarnebuiten (2009)

Het eerste advies uit de werkgroep was om vanaf de Lage dijk rechtstreekse verbindingen voor langzaam verkeer tot stand te brengen van de nieuwe woonwijk naar de Sluis en tussen de Spaandammerdijk en de Ringweg. Over beide afspraken is niets terug te lezen in het ter inzage gelegde bestemmingsplan. Goede voorzieningen voor het langzame verkeer bevorderen het gebruik ervan en kunnen op die manier bijdragen aan vermindering van het autoverkeer waarvan hoofdzakelijk de overlast wordt ervaren.

Het tweede advies was niet in te zetten op het realiseren van een rondweg. Dit werd als onrealistisch bestempeld en te kostbaar en zou het karakter van de groene buffer

te zeer aantasten. Wij stellen naar tevredenheid vast dat aan dit advies is vastgehouden.

De meerderheid van de werkgroep heeft geadviseerd ter wering van doorgaand verkeer een flitspaal te plaatsen ter hoogte van Spaarndam-West in de richting van Haarlem en één op de Lage dijk in de richting van Penningsveer. Beide zouden gedurende de avondspits in werking behoren te zijn. Deze oplossing – waarbij niet vergunninghouders geverbaliseerd kunnen worden - zorgt voor afname van het doorgaande verkeer op deze wegvakken. De gedachte hierachter is dat deze verkeersafname ruimte kan geven aan de verkeerstoename ten gevolge van de toekomstige woonwijk in de verwachting dat beide ontwikkelingen elkaar dan wat betreft het volume van de verkeersgeneratie neutraliseren. Van deze overeengekomen oplossing is niets terug te lezen.

Als zesde punt is genoemd dat de Lage dijk, Lageweg en de Spaarndammerdijk verbeterd zal moeten worden.

Voorliggende ontwerpbestemmingsplan

Bij het nu voorliggende ontwerpbestemmingsplan is een verkeeronderzoek gevoegd van Ligtermoet & Partners. Dit onderzoek toont aan dat er ten gevolge van de nieuwe woonwijk een toename van verkeer zal optreden van ca. 2.800 mvt/etmaal. Indien de verkeersproductie van het aantal al gerealiseerde woningen hiervan wordt afgetrokken, bedraagt de toename volgens u nog 2.156 mvt/etmaal. Het verkeersonderzoek van Ligtermoet & partners signaleert op pag. 16 een toename van 750 mvt/etmaal op de route Visserseinde-IJdijk-Spaarndammerdijk (oude dorp) en van 448 mvt/etmaal ter plaatse van Penningsveer. In een eerdere versie van dit onderzoek werd op het gedeelte Visserseinde-IJdijk-Spaarndammerdijk nog uit gegaan van een veel grotere toename van de verkeersproductie, namelijk 1.690 mvt/etmaal extra. Kunt u dit grote verschil verklaren? Zo niet, dan moeten wij aannemen dat de toename van 1.690 mvt/etmaal uit de eerder versie van het onderzoek het meest realistische scenario is. In dat geval zouden de etmaal intensiteiten op het gedeelte Visserseinde-IJdijk rond de 5.455 mvt/etmaal komen te liggen. Dat zou ten opzichte van de huidig gemeten etmaalintensiteit van 3.765 mvt/etmaal een toename betekenen met 45%! In het eerste geval is sprake van een toename van 20%. Beide percentages zijn fors. Deze toenames bevestigen (onafhankelijk van de grote) naar ons oordeel de noodzaak om de gemaakte afspraken uit de rapportage van de Verkeerswerkgroep Spaarnebuiten (bijlage B) onverkort uit te voeren.

Wij verzoeken u daarom de gemaakte afspraken voorwaardelijke op te nemen in het bestemmingsplan zodat uitvoering ervan een verplichtend karakter krijgt, opdat onze inwoners er verzekert van kunnen zijn dat deze maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, wanneer tot een verdere afbouw van de woonwijk wordt besloten.

Uw verweer dat de verkeersintensiteit van dit type weg binnen de door het CROW gehanteerde grenswaarde van 5-6000 mvt/etmaal valt, houdt naar ons oordeel geen stand, omdat die beoordeling onvoldoende rekening houdt met de historische context en de daarbij behorende beperkingen die typisch zijn voor een dorp als

Spaarndam. In dat oordeel voelen wij ons gesterkt door de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeerveiligheid). Het SWOV heeft met betrekking tot de omvang van verblijfsgebieden de opvatting (Factsheet; verblijfsgebieden in de bebouwde kom) dat verkeersintensiteiten boven de 5.000 mvt/etmaal in principe ongewenst zijn in verblijfsgebieden, omdat een groter aantal mvt de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, uitlaatgassen) nadelig beïnvloedt. Voor sterk verstedelijkte gebieden zoals bijvoorbeeld de wijk Schalkwijk in Haarlem is een intensiteit van boven de 5.000 mvt/etmaal nog verdedigbaar, omdat als gevolg van de stedelijke dichtheid de aanrijtijd naar een ontsluitingsweg van een hogere categorie korter zal zijn dan in het meer uitgestrekte buitengebied, waartoe het dorp Spaarndam gerekend moet worden. Een kortere aanrijtijd resulteert volgens het SWOV in een betere opvolgingsdiscipline van de maximum toegestane snelheid en daarmee de verkeersveiligheid. De bereidheid om je aan de snelheid te houden neemt af naarmate de verblijfsgebieden groter worden en daarmee de rijtijd naar het hoofdwegenstelsel langer wordt. Ook kan in de nieuwe verstedelijkte gebieden het wegenstelsel makkelijker ontworpen worden op de moderne hedendaagse verkeersvraag, waar het oude dorp Spaarndam zich gegijzeld weet binnen de historische context van een waterkerende dijk die oorspronkelijk alleen bestemd was voor trekpaard, voetvolk, hondenkar en een incidentele koets.

De wegverharding op de dijk in het Haarlemse deel van Spaarndam varieert sterk in breedte. Ter plaatse van de Kerklaan geldt een om-en-om regeling die de wegcapaciteit beperkt. Een doorgaande stoep voor voetgangers ontbreekt. Het traject is bochtig en smal. De erven hebben nauwelijks een voortuin. Sommige voordeuren komen direct op de rijweg uit. Op het talud is in veel gevallen geen uitwijkmogelijkheid voor tegemoetkomend verkeer. Het op- en afrijden van de dijk wordt bemoeilijkt door het talud naar de belangrijk lager gelegen aanliggende erven.

Het handboek verkeersveiligheid (CROW publ. 261; pag 259) signaleert eveneens dat de te hanteren bandbreedte van het aantal mvt/etmaal afhankelijk is van de stedelijke kenmerken. Zo zijn volgens dit handboek 4.000mvt/etmaal op een erftoegangsweg voor een plattelandskern al te hoog. Bij hogere intensiteiten zal veel aandacht nodig zijn voor het ontwerp. Het huidige ontwerp is echter niet optimaal afgestemd op de functie van erftoegangsweg.

Dat brengt ons tot het oordeel dat intensiteiten van ca. 5.455 of 4.515 mvt/etmaal voor de dijk door het oude dorp Spaarndam een (te) hoge belasting is en nog steeds als niet aanvaardbaar gekwalificeerd moet worden.

In paragraaf 4.3 (BLZ. 23-25) van het ontwerp bestemmingsplan beschrijft u een zevental verkeerkundige ingrepen die u min of meer van plan bent te gaan nemen. Ons valt de vrijblijvende toon hiervan op.

Ten aanzien van deze maatregelen merken wij het volgende op:

1. Het instellen van éénrichtingsverkeer op de Lage dijk, Kerkweg en Spaarndammerdijk heeft tot gevolg dat het verkeer moet omrijden en aanzienlijk meer kilometers moet afleggen om haar bestemming te bereiken. Dit heeft meer uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen tot gevolg. Dat vinden wij in een tijd waarin overheden zich inspinnen deze

uitstoot juist te reduceren om de wereldwijde klimaatverandering te keren niet gewenst en onlogisch.

2. Maatregel twee (bermverharding) komt tegemoet aan de door de Raad van State gedane uitspraak
3. Voor Penningsveer houdt u een slag om de arm ten aanzien van welk verkeersmaatregel u precies wilt nemen. Wij zijn van oordeel dat de situatie te Penningsveer een bottleneck gaat vormen. Bij toename van verkeer en zonder wegverbreding is een alternerend verkeerslicht (om en om groen) beslist noodzakelijk. Een dergelijke voorziening heeft echter gevolgen voor de capaciteit van de weg. Hierdoor zouden wachtrijen voor de verkeerslichten kunnen ontstaan. Hierbij speelt afhankelijk van de gekozen inrichting voldoende ruimte voor het fietsverkeer een belangrijke rol. Wij zijn van oordeel dat deze effecten vooraf uitgezocht dienen te zijn en dat de uitkomst voorwaardelijk onderdeel behoort te zijn van een besluit over dit bestemmingsplan.
4. U stelt voor rond het Rijnlandhuis geen verkeersmaatregelen te nemen. Wij zijn van mening dat de omstandigheden voor het langzaam verkeer rond het Rijnlandhuis verbeterd moeten worden in overeenstemming met de gemaakte afspraken in de Verkeerswerkgroep Spaarnebuiten. (zie ook 3^e alinea van deze brief).
5. Het voorstel m.b.t. de aansluiting van de Spaarndammerdijk met de sluis doet niets af aan de bestemming van het verkeer ter plaatse en is bovendien niet wezenlijk van invloed is op een andere spreiding /route van het verkeer.
6. Het alleen in *overweging* nemen om de flitspaal op de Spaarndammerdijk tevens te laten werken in de avondspits doet geen recht aan de eerder gemaakte bestuurlijke afspraken met de verkeerswerkgroep Spaarnebuiten. De werking in de avondspits van deze flitspaal is voor ons voorwaardelijk, omdat wij geloven dat dit instrument daadwerkelijk doorgaand verkeer zal kunnen weren.
7. Het door u aangedragen 7^e punt maakt geen deel uit van de eerder gemaakte afspraken. Wij zijn van oordeel dat in het geval u fietsstroken aanbrengt op het weggedeelte naar Penningsveer de inrichting goed moet aansluiten op de situatie op Haarlems grondgebied. Eventuele kosten voor aanpassing van het Haarlemse deel zijn voor uw rekening. De gemeente Haarlem wordt graag betrokken in de uitwerking hiervan.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders.

de loco-secretaris

de burgemeester

J. Scholten

mr. B.B. Schneiders

5

Bijlage:

Rapportage Verkeerswerkgroep Spaarnebuiten.

(Bestaande uit collegebesluit november 2009, Bijlage A en B (Rapportage verkeerswerkgroep Spaarnebuiten))

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille J. Nieuwenburg
Auteur Dhr. J. Bakker
Telefoon 5113385
E-mail: jbakker@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2009/185762
Te kopiëren: A & B
B & W-vergadering van 13 oktober 2009

Onderwerp

Spaarne Buiten en verkeersgevolgen in Spaarndam-west

DOEL: Besluiten

De gemeente Haarlem heeft enige tijd geleden een zienswijze ingediend op het ontwerp-bestemmingsplan Spaarne Buiten van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude. In deze zienswijze vraagt Haarlem om aandacht voor de verkeersgevolgen in Spaarndam-west. De gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude heeft hierop gereageerd en geanticipeerd. Verwezen wordt naar bijgaand B&W-besluit van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude (bijlage A) alsmede een rapport van de verkeerswerkgroep Spaarne Buiten (bijlage B).

B&W

1. Het college besluit in te stemmen met het plaatsen van een extra flitspaal met kentekenherkenning aan de westzijde van Spaarndam
2. Het college is van mening dat de hiermee gepaard gaande investerings- en exploitatielasten voor rekening komen van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties
4. De gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude en de dorpsraad Spaarndam ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit
5. Het besluit van het college wordt ter bespreking gestuurd aan de commissie Ontwikkeling

Collegebesluit

Onderwerp: Spaarne Buiten en verkeersgevolgen in Spaarndam-west
Reg. Nummer: 2009/185762

1. Inleiding

De nieuwbouwplannen van de gemeente Haartlemmerliede & Spaarnwoude op het terrein Spaarne Buiten hebben mogelijke gevolgen voor de verkeersdrukte in Spaarndam-west. De gemeente Haartlemmerliede & Spaarnwoude heeft de gemeente Haarlem gevraagd mee te willen denken in oplossingen hiervoor. Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeente Haartlemmerliede & Spaarnwoude, de gemeente Haarlem en de dorspraak Spaarndam hebben een voorstel ontwikkeld waarbij gebruik wordt gemaakt van een flitscamera met kentekenherkenning, vergelijkbaar met het reeds nu aanwezige systeem nabij de Grote Sluis Spaarndam. Het voorstel verwerkt in een rapport van deze werkgroep is als bijlage bijgevoegd. De gemeente Haartlemmerliede & Spaarnwoude heeft de gemeente Haarlem gevraagd of zij in kan stemmen met een introductie van een flitspaal aan de westzijde van Spaarndam als systeem om ongewenst doorgaand sluipverkeer (nu ook in de middagspits) door Spaarndam te weren.

2. Besluitpunten college

1. Het college besluit in te stemmen met het plaatsen van een extra flitspaal met kentekenherkenning aan de westzijde van Spaarndam
2. Het college is van mening dat de hiermee gepaard gaande investerings- en exploitatielasten voor rekening komen van de gemeente Haartlemmerliede & Spaarnwoude
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties
4. De gemeente Haartlemmerliede & Spaarnwoude en de dorpsraad Spaarndam ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit
5. Het besluit van het college wordt ter bespreking gestuurd aan de commissie Ontwikkeling

3. Beoogd resultaat

Met dit voorstel wordt nagestreefd dat de totale omvang van het verkeer in Spaarndam niet toeneemt: de toename van het verkeer als gevolg van de nieuwbouw op Spaarne Buiten wordt gecompenseerd door de introductie van het weren van doorgaand verkeer door Spaarndam tijdens de middagspitsperiode.

4. Argumenten

- Het voorstel past binnen het bestaande beleid namelijk beheersing van de verkeersomvang in Spaarndam.
- Het voorstel past tevens binnen het reeds bestaande systeem tot beheersing van de verkeersomvang in de ochtendspitsperiode met behulp van een flitscamera met kentekenherkenning: in feite betreft het hier een uitbreiding van dit systeem qua locatie en tijdsperiode.

5. Financiële paragraaf

De gemeente Haarlem heeft in het vooroverleg voortdurend aangegeven dat de hiermee gepaard gaande kosten (zowel investering als exploitatie) voor rekening van de gemeente Haartlemmerliede & Spaarnwoude dienen te komen.

6. Kanttekeningen

Aangezien de dorpsraad Spaarndam meegewerkt heeft in de werkgroep, is een tijdige communicatie met vertegenwoordigers van de bevolking in Spaarndam geborgd geweest. De wensen van de dorpsraad Spaarndam gingen verder dan het uiteindelijke voorstel, echter de medewerking van het OM (Openbaar Ministerie) kende zijn grenzen, hetgeen ook is weergegeven in de rapportage van de werkgroep. Het OM was niet bereid mee te werken aan een uitgebreid stelsel van filtscamera's zodat alle wensen van de dorpsraad tevens konden worden ingevuld.

7. Uitvoering

Op basis van dit voorstel zal de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude de verdere uitwerking ter hand nemen, waarbij nauwe samenwerking met de gemeente Haarlem evident is.

8. Bijlagen

Het Collegebesluit van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude (bijlage A) en het rapport van de werkgroep (bijlage B) zijn bijgevoegd.

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester

**Gemeente
Haarlemmerliede en Spaarnwoude**

reg.nummer:	Ingekomen:	afdoening:
weeklijst/volgnr.:	Notulen/volgnr.:	datum:
		paraaf:

onderwerp : SpaarneBuiten ontwerp bestemmingsplan

bijlagen : div.

voorstel :

- een reactie vast te stellen op de vooroverlegreacties als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro;
- het voorontwerp bestemmingsplan op enkele nader omschreven punten aan te passen;
- een bestuurlijke reactie vast te stellen op de ingekomen inspraakreacties;
- het advies van de Verkeerswerkgroep over te nemen en te laten verwerken in de toelichting van het bestemmingsplan;
- het ontwerp bestemmingsplan voor te leggen aan de commissie RBZ;
- de gemeenteraad in principe voor te stellen het ontwerp van het bestemmingsplan met alle bijbehorende stukken ter inzage te leggen.

Procedure:

Commissie RBZ 8 september 2009

Commissie MBZ nee

Gemeenteraad 29 september 2009

Toelichting :

Met betrekking tot het voorontwerp van het bestemmingsplan woongebied SpaarneBuiten heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan.

In het kader van het wettelijk vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 is door een aantal instanties advies uitgebracht. Bijgaand treft u die aan. Tevens is een voorstel toegevoegd om op deze adviezen inhoudelijk te reageren. Dit leidt tot enkele aanpassingen op de plankaart, de bestemmingsregels en de toelichting. In het vervolg zullen deze samenvattend worden verwoord. Meer uitgewerkt vindt u deze terug in de nota over de vooroverlegreacties als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro.

De Verkeerswerkgroep SpaarneBuiten heeft een advies uitgebracht. Dit advies is bijgevoegd. Samenvattend komt het advies erop neer dat de verkeersproblematiek die het gevolg is van de realisering van de woonwijk SpaarneBuiten kan worden opgelost door in de spitsuren maatregelen te nemen die doorgaand verkeer tegen houden. Daarmee kan een rustig verkeersbeeld worden bewerkstelligd waarin de verkeersbewegingen die het gevolg zijn van de woonwijk kunnen worden afgewikkeld. Tevens kan hiermee worden

	paraaf:	opmerkingen:	
hoofd afdeling:			
secretaris:			
	akk:	bespr:	opmerkingen:
burgemeester:			
wethouder:			
wethouder:			

tegemoetgekomen aan de randvoorwaarde van de gemeente Haarlem dat de verkeersbewegingen door Spaarndam-West niet toenemen als gevolg van de realisering van SpaarneBuiten. Concreet komt het neer op het plaatsen van een flietspaal richting Spaarndam-West en het plaatsen van een flietspaal op de Lagedijk in de richting van Penningsveer. Bewoners kunnen van dit systeem ontheffing krijgen, zodat alleen doorgaand verkeer wordt aangespoord een andere route te nemen. Tevens wordt voorgesteld een langzaam verkeersroute te maken vanaf Spaarnebuiten naar de sluis en vanaf de Lagedijk/Spaarndammerdijk naar de Ringweg, zodat langzaam verkeer de mogelijkheid heeft het krappe verkeerspunt bij het Rijnlandshuis en de sluis te mijden.

Het gemeentebestuur van Haarlem heeft telefonisch aangegeven met het advies, waaraan door Haarlem is meegewerkt, in te kunnen stemmen. Ook is aangegeven dat dit met de Haarlemse wethouder wordt gecommuniceerd. Wel is de kanttekening geplaatst dat de gemeente Haarlem geen kosten zal dragen voor de verkeersmaatregelen. Daarop is aangegeven dat het niet in de bedoeling ligt voor maatregelen die op het grondgebied van Haarlemmerliede en Spaarnwoude worden genomen, zelfs als deze (gedeeltelijk) ten behoeve van Haarlem zijn, in rekening te brengen bij het gemeentebestuur van Haarlem. Hierbij wordt wel melding gemaakt van bestuurlijke contacten met Haarlem, waarbij is gebleken van een zekere bereidheid de maatregelen, die ook effect hebben op Haarlems grondgebied, financieel te steunen. Tenslotte wordt nog vermeld dat vanuit Haarlem wordt verwacht dat de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude formeel een verzoek doet aan Haarlem tot het verlenen van medewerking aan deze oplossing.

Op basis van overleg naar aanleiding van de inspraakreacties op het voorontwerp van het bestemmingsplan, is op enkele locaties in het plangebied de maximale bouwhoogte verlaagd naar respectievelijk 16 en 20 meter. Aan een groot aantal inspraakreacties wordt hiermee tegemoetgekomen. Concreet heeft dit gevolgen voor de plankaart, waarop de maximale bouwhoogten zijn aangegeven. Het gebouw naast de jachthaven is op de plankaart al aangegeven als 20 meter en de andere hogere appartementengebouwen maximaal 16 meter.

Aangezien nu meer duidelijkheid bestaat over zowel de verkeersafwikkeling als over de bouwhoogten, treft u tevens ter vaststelling aan de definitieve versie van de beantwoording van de inspraakreacties, zodat deze aan betrokkenen kan worden verzonden. In dat kader wordt uw college voorgesteld het ontwerp van het bestemmingsplan, de resultaten van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.3.1 Bro, de beantwoording van de inspraakreacties en het advies van de Verkeerswerkgroep SpaarneBuiten voor te leggen aan de commissie RBZ op 8 september 2009 en de gemeenteraad op 29 september voor te stellen het ontwerp ter inzage te leggen.

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de punten waarop het voorontwerp van het bestemmingsplan wordt geadviseerd aan te passen, zodat het als ontwerp bestemmingsplan door de gemeenteraad ter inzage kan worden gelegd.

In het voorgaande is al melding gemaakt van de gewijzigde plankaart op het punt van bouwhoogten tot respectievelijk 20 en 16 meter.

De resultaten van de verkeerswerkgroep kunnen worden verwerkt in paragraaf 6.5 van de toelichting. Met betrekking tot de vooroverlegreactie van de Kamer van Koophandel Amsterdam geldt hetzelfde, aangezien deze zich ook concentreert rond de verkeersafwikkeling, met uitzondering van de suggestie om de wegcapaciteit van het wegennet rond SpaarneBuiten te vergroten, aangezien door de aard van de dijkwegen daarvoor fysiek geen ruimte bestaat.

In de plantoelichting, paragraaf 6.1, kan worden verwerkt de opmerking van de VROM-Inspectie dat een keuze moet worden gemaakt tussen het nemen van geluidwerende maatregelen bij de woning aan de noordelijke toegang, of het voeren van een procedure hogere waarde. Een nader akoestisch rapport van bureau Cauberg-Huygen heeft uitgewezen dat aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan door het aanbrengen van

een geluidsscherm op de perceelsgrens met aannemersbedrijf Geldorp, met een hoogte van 2,80 meter en aan de zijde van de aannemer voorzien van geluidsabsorberend materiaal. De projectontwikkelaar is bereid deze voorziening te treffen.

Met betrekking tot watersystemen en waterhuishouding kan paragraaf 6.6 van de toelichting worden aangevuld.

Het aspect mobiliteit kan, aan de hand van de Nota Mobiliteit, worden aangevuld in paragraaf 6.5 van de toelichting.

Voor het Hoogheemraadschap van Rijnland is van belang dat de waterkering op de plankaat wordt aangegeven met een breedte van 20 meter aan weerszijden van de middenkruinlijn van de waterkering. Geadviseerd wordt deze aanpassing op de plankaat aan te geven.

Tevens verzoekt Rijnland artikel 11 van de bestemmingsregels "Waterstaat-Waterkering" aan te vullen, zodat het waterschapsbelang pregnanter tot uitdrukking komt. Aangezien deze wijziging geen gevolgen heeft voor de inhoud van de bestemming, wordt geadviseerd de bestemmingsregel hierop aan te passen.

De opmerkingen van Rijnland over het weergeven van de waterpeilen, de gemaakte afspraken over afvalwater en hemelwater en duurzaam bouwen (in het bijzonder het vermijden van gebruik van koper, zink en lood, kunnen worden verwerkt in de paragrafen 6.6 respectievelijk 3.3 van de toelichting.

Hiermee kunnen vrijwel alle reacties uit het wettelijk vooroverleg worden verwerkt in het bestemmingsplan.

Dit voorstel heeft gevolgen voor:

- | | | |
|---|-----------------|------|
| - | Klimaatbeleid | neen |
| - | Duurzaaminkopen | neen |
| - | Begroting | neen |
| - | Milieuraad | neen |

Halfweg, 21-8-2009
afdeling, Ruimte
M.E. Driessen

Rapportage Verkeerswerkgroep SpaarneBuiten.

1. Inleiding.

In voorbereiding is het bestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten. Dit bestemmingsplan dient ter vervanging van het vigerende bestemmingsplan Spaarndam Zuid 1970. De geldende bestemming is Handel en Nijverheid. Deze bestemming, waarop milieuhinderlijke bedrijven zijn toegestaan, wordt herontwikkeld tot een ruim opgezet woongebied met een dorps karakter en enkele voorzieningen zoals jachthaven en horeca.

De milieuhinderlijke bedrijvigheid is gesaneerd, zodat in het nieuwe bestemmingsplan de milieuzone niet hoeft terug te keren. Het verkeersbeeld zal veranderen. Het vrachtverkeer en de daaraan verbonden nadelen houden op. Daarvoor komt in de plaats het verkeer van de woonwijk, in het bijzonder tijdens de spitsuren. De vrachtwagens maken plaats voor een groter aantal personenwagens. In verband met de toekomstige realisering van het bestemmingsplan is een samenhangend advies gewenst over alle verkeersaspecten. Daartoe heeft het gemeentebestuur een verkeerswerkgroep in het leven geroepen, bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeente Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en de Dorpsraad Spaarndam. Met deze rapportage rond deze werkgroep haar werkzaamheden af.

2. Standpunten.

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten. In 2002 en 2007 is door Goudappel Coffeng gekeken naar de verkeersgevolgen van de herontwikkeling van het terrein. In globale zin komt het erop neer dat de situatie van het bedrijfsterrein met een verkeersbelasting van 260 motorvoertuigen per dag, waaronder veel vrachtverkeer, wordt vervangen door ongeveer 2000 autoritten per dag. Deze autoritten worden verspreid over diverse wegen rond het plangebied.

In het bijzonder de verspreiding over de verschillende wegen, is een aanleiding voor zorg. Dit geldt voor de omwonenden, maar ook voor de gemeentebesturen van Haarlem en Haarlemmerliede en Spaarnwoude. De omwonenden vrezen dat de wegen te zwaar worden belast en kapot zullen gaan. Bovendien bestaat de vrees dat onverantwoord wordt gereden. Er wordt verwacht dat er gevaarlijke verkeerssituaties zullen ontstaan en wachttijden als gevolg van de drukte.

De gemeente Haarlem stelt zich op het standpunt, dat in de richting van Spaarndam-West er - als gevolg van de realisering van SpaarneBuiten - in absolute zin niet meer verkeer mag komen. De totale verkeersdruk op de dijk in vergelijking tot de huidige situatie, mag wat Haarlem betreft niet toenemen. Zij is van mening dat de smalle dijk door het beschermde dorpsgezicht Spaarndam zoveel (sluip)verkeer richting Haarlem-Noord en Velsbroek niet kan verwerken. Daarnaast is het gemeentebestuur van Haarlem van oordeel dat het risico op schade aan de weg, de dijk en het beschermd dorpsgezicht te groot wordt.

De dorpsraad Spaarndam verwoordt de opinie uit de gemeenschap van zowel Spaarndam oost als west. Deze opinie is overigens ook duidelijk naar voren gekomen tijdens informatie-avonden omtrent de ontwikkeling van SpaarneBuiten.

De inwoners van Spaarndam geven het duidelijke signaal af, dat er naar hun oordeel sprake is van het nodige sluipverkeer dat de wegen rondom Spaarndam belast. De verkeerssituatie voor het Rijnlandshuis wordt als gevaarlijk betiteld, zeker voor het langzame verkeer.

Nabij de sluis richting Spaarndam-West bevindt zich momenteel een flitspaal die alleen in de ochtend is ingeschakeld in de richting van Spaarndam Oost. Eerder is al eens geopperd om deze flitspaal ook tijdens de avondspits in werking te stellen, maar dan in de richting van Haarlem en Velsbroek. Een belangrijk deel van de inwoners van Spaarndam blijkt daar zeer fel op tegen. Zij stellen zich op het standpunt, dat op die manier hun sociale contacten worden beperkt aangezien bezoekers op bepaalde tijden een bekeuring krijgen en zij zelf ook niet van Spaarndam-West naar Spaarndam-Oost kunnen. Ook de ondernemers zijn tegen deze mogelijkheid gekant, aangezien zij een forse omzetsdaling verwachten.

Het gemeentebestuur van Haarlemmerliede en Spaarnwoude heeft zich nog niet uitgelaten over de door haar gewenste oplossingen. De instelling van de werkgroep en de opdracht op een advies op te stellen, onderstrepen dit.

3. (Nader) verkeersonderzoek

Eerder is gemeld, dat op basis van de rapportage van Goudappel Coffeng rekening gehouden moet gaan worden met het vervallen van de situatie van het bedrijfsterrein met een verkeersbelasting van 260 motorvoertuigen per dag, waaronder veel vrachtverkeer. Na de realisering van SpaarneBuiten zullen er naar verwachting ongeveer 2.000 autoritten per dag plaatsvinden die worden verspreid over diverse wegen rond het plangebied.

Mede naar aanleiding van signalen van omwonenden omtrent de hoeveelheid doorgaand / sluipverkeer op de wegen rond Spaarndam, achtte de werkgroep het uitermate zinvol hier nader onderzoek naar te laten doen. Als aanvulling op de onderzoeken van Goudappel Coffeng is daarom in januari 2009 nader verkeersonderzoek verricht door Dufec, in de vorm van een kentekenonderzoek. Doel van dat onderzoek was vast te stellen in welke mate sprake was van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Er is gemeten op een tijdstip dat zich laat vergelijken met een zondag. Er traden geen versturende effecten op zoals afsluitingen van wegen of overwegen.

Gebleken is dat het aandeel van doorgaand verkeer in het totale verkeersbeeld aanzienlijk is. In de ochtendspits voor de Lagedijk 14%, Spaarndammerdijk 24%, Zijkanaal C 24%, Slaperdijkweg 14% en Spaarndamseweg 14%. In de avondspits is dat als volgt: Lagedijk 22%, Spaarndammerdijk 60%, Zijkanaal C 33%, Slaperdijkweg 44%. Let wel; het gaat hier niet over absolute aantallen doorgaand autoverkeer, maar over de samenstelling daarvan. De werkgroep is van mening, dat als de genoemde percentages al aan de orde zijn op een relatief rustig meetmoment, de percentages doorgaand verkeer op drukke momenten naar verwachting hoger zullen zijn en zeker niet lager.

Los van de genoemde onderzoeken heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland, in verband met het vernieuwen van de sluis bij Spaarndam, verkeersstellingen laten verrichten. Dit heeft plaatsgevonden in de periode van 25 november 2008 tot en met 2 december 2008. Daarbij is

het aantal verkeersbewegingen geteld op de Spaarndammerdijk en op het fietspad langs de Zijkanaal C weg. Dit is uitgesplitst in lichte voertuigen, middelzware voertuigen, zware voertuigen en fietsers. Opgemerkt wordt dat bij het kentekenonderzoek van Dufec de fietsers niet zijn geteld. De gegevens van de verschillende onderzoeken laten zich dan ook niet in directe zin vergelijken. In het algemeen moet wel worden geconcludeerd dat in de periode dat de verkeersstellingen van Rijnland werden verricht, de gemiddelde dagintensiteiten, ook op zondag, van de verkeersbewegingen op een hoger niveau liggen dan hetgeen naar voren komt uit het kentekenonderzoek van Dufec.

Uit de onderzoeken komt in ieder geval naar voren dat er een doorgaande route bestaat vanaf de Noordzeekanaalweg via Zijkanaal C naar Haarlem-Noord en Velsbroek. Daarnaast bestaat een nog drukker doorgaande route via de Spaarndammerdijk tussen Halfweg/Zwanenburg en Haarlem-Noord en Velsbroek.

Op basis van de drie uitgevoerde onderzoeken, komt de werkgroep tot de conclusie dat als het doorgaande verkeer op de spitsmomenten uit het gebied geweerd kan worden, de totale verkeersdruk in het gebied niet zal toenemen als gevolg van de realisering van SpaarneBuiten. De ruimte die ontstaat door het wegvallende doorgaand verkeer zal worden opgevuld door het nieuwe bestemmingsverkeer van en naar SpaarneBuiten.

4. Mogelijke oplossingen

Langzaam verkeer

Nadrukkelijk is gekeken naar de problematiek van het langzame verkeer, met name bij het Rijnlandshuis. Er is daar sprake van een krappe doorgang, waardoor langzaam verkeer in de knel komt. In het kader van de realisering van het woongebied SpaarneBuiten kan een langzaam verkeersverbinding tot stand worden gebracht tussen de sluis en de Lagedijk. Het langzaam verkeer wordt daarmee weggeleid van het Rijnlandshuis, waardoor voor zowel het langzaam verkeer als voor het autoverkeer een veiliger situatie ontstaat. In het verlengde van deze maatregel, draagt een fietsdoorsteek van de Spaarndammerdijk naar de Ringweg eveneens bij aan het vereenvoudigen van het verkeersbeeld bij het Rijnlandshuis. De verkeersveiligheid wordt hiermee bevorderd. Inwoners van SpaarneBuiten kunnen dan Spaarndam-Oost bereiken, zonder dat zij langs het Rijnlandshuis hoeven.

De werkgroep adviseert dan ook beide maatregelen ten behoeve van het langzame verkeer te nemen.

Maatregelen autoverkeer

Meerdere oplossingen en maatregelen zijn denkbaar, variërend van zeer lichte tot zeer fundamenteel. Onderstaand worden deze nader belicht.

a. Rondweg

Al vaker is als alternatief voor de verkeersafwikkeling een rondweg rond Spaarndam in discussie geweest. Om verschillende redenen heeft de werkgroep dit idee niet nader uitgewerkt in een concreet plan. De landschappelijke redenen en de gevolgen voor de groene buffer spelen daarbij een grote rol. Het karakter van de groene buffer zou fundamenteel

aangetast worden. De meest in het oog springende reden is echter dat het een bijzonder kostbare variant zou zijn. De financiering daarvan zou hoogst onzeker zijn en in ieder geval niet binnen afzienbare tijd bereikbaar. De feitelijke realisering van een dergelijk plan zou vele jaren op zich laten wachten en zeker niet tijdig gereed zijn om de verkeersdruk ten gevolge van de realisering van SpaarneBuiten op te vangen. Tenslotte speelt ook hier de vraag of het voor de ruimtelijke situatie, verkeer en leefbaarheid in Spaarndam gunstig zou zijn extra verkeer aan te trekken. Dat zou immers het gevolg zijn van het aanleggen van een rondweg. De plaatselijke infrastructuur leent zich immers niet voor aanzienlijke stromen doorgaand verkeer. De werkgroep adviseert dan ook een dergelijke variant te vergeten.

b. Volledig weren van doorgaand verkeer

Uit het gehouden kentekenonderzoek komt overduidelijk naar voren, dat het doorgaande verkeer een belangrijk deel van de verkeersdruk veroorzaakt. Als dit gedurende de spitsmomenten volledig uit de verkeersstroom kan worden gehaald, blijft alleen het plaatselijke en bestemmingsverkeer over. Op die wijze kunnen de ochtend- en de avondspits rustiger verlopen en schept afwezigheid van doorgaand verkeer als het ware ruimte voor het verkeer dat het gevolg is van de nieuwe woonwijk SpaarneBuiten. De werkgroep heeft onderzocht of er daartoe een mogelijkheid bestaat.

Duidelijk is dat de sleutel is gelegen in het terugdringen van doorgaand verkeer, zodat de verkeersstromen van de woonwijk kunnen worden opgevangen. Onderzocht is een systeem waarbij op verschillende wegen richting Spaarndam flitspalen worden geplaatst. Ruim tevoren geven borden aan dat Spaarndam gedurende de ochtend- en avondspits gesloten is voor doorgaand verkeer. Dit kan met gebruikmaking van bord C6 of bord C12. Indien een voertuig het gebied binnen komt én het binnen vijf of tien minuten weer verlaat, is het doorgaand verkeer en wordt bekeurd. Het systeem is gekoppeld aan een lijst met plaatselijke kentekens die in ieder geval niet worden bekeurd. Dit systeem heeft het voordeel dat op de doorgaande routes het verkeer wordt teruggebracht, maar dat bestemmingsverkeer, ook tijdens de spitsuren, kan blijven plaatsvinden. Bezwaren van de bewoners omtrent bezoek en bezoek van leveranciers, worden daarmee weggenomen en bezwaren van ondernemers omtrent omzetsderving komen dan te vervallen. Daarmee zou in principe ieder tevreden zijn.

In een dergelijke oplossing zijn er vijf flitspalen nodig en een systeem dat de geflitste kentekens vergelijkt met de kentekens die ontheffing hebben. Bijvoorbeeld kentekens uit Spaarndam, Spaarnwoude, Penningsveer en Haarlemmerliede. De gedachte is een aantal flitspalen met trajectcontrole toe te passen op de Lagedijk, de Spaarndammerdijk, de Ringweg, de Zijkanaal C weg en de IJdijk.

Technische uitvoerbaarheid en kosten

Er is bij twee bedrijven navraag gedaan naar de mogelijkheden. Geconcludeerd mag worden dat een dergelijk systeem van trajectcontrole technisch mogelijk is. Daarvoor moet echter speciale, op de situatie toegesneden, software worden gemaakt.

Rekening houdende met de aanschafkosten van flitspalen en de kosten van software, zijn er aanzienlijke kosten gemoeid met het totale systeem. Gedacht moet worden met een investering van minimaal 750.000 euro.

Externe adviezen.

Van groot belang is of een dergelijk systeem van trajectcontrole juridisch toelaatbaar is en tevens of dit gehandhaafd kan en zal worden.

Over deze oplossing is advies ingewonnen bij de vereniging van Nederlandse gemeenten, de VNG en bij het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie. Het OM is betrokken bij de afdoening van verkeersovertredingen en het is van belang de juridische status van een maatregel van tevoren te bespreken en voor te leggen.

De VNG stelt dat een en ander formeel juridisch geregeld kan worden. Nadrukkelijk wordt gesteld dat een en ander in overleg met politie en justitie zal moeten gebeuren.

In de reactie van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie wordt nergens gemeld, dat een en ander juridisch niet zou zijn toegestaan. Wel is het OM van oordeel dat de oplossing van vijf flitspalen juridisch niet is te handhaven. De redenen voor dit oordeel worden niet vermeld.

Men zegt er geen voorstander van te zijn. Feitelijk wordt direct geadviseerd te kiezen voor het plaatsen van borden en de handhaving te laten plaatsvinden door middel van gerichte politiecontroles. Bovendien wordt gewezen op de hoge kosten van flitspalen en de vandalismegevoeligheid.

De werkgroep is van oordeel dat de reactie van het OM een wel zeer traditionele benadering is, die op de lange duur niet zoveel effect heeft. Zo snel automobilisten in de gaten hebben dat er meestal geen agent staat, hervat het doorgaand verkeer.

Het OM stelt voor in de zogenaamde driehoek (burgemeester, politie, OM) te zoeken naar een andere oplossing. *"Zomaar een paar ideeën: verbodsborden in de sfeer van bord C7 (verboden voor vrachtwagens) eventueel voorzien van onderbord en een ontheffingsregeling voor bestemmingsverkeer, of borden als C20 (maximale asdruk 4.8 ton) en C22 (geen opleggers of truck-aanhangwagens)".*

Conclusie werkgroep

Voor de werkgroep is duidelijk dat het OM niet aan een dergelijke oplossing van trajectcontrole wil meewerken. De door het OM en de VNG aangedragen mogelijkheden zijn niet eenvoudiger te handhaven dan met de flitspalen, eerder het tegendeel. De gegeven mogelijkheden gaan ook niet echt in op de probleemstelling: hoe kunnen we doorgaand verkeer weren, zonder bewoners en bestemmingsverkeer te hinderen. Vanuit die probleemstelling geredeneerd zijn de door de externe adviseurs gegeven alternatieven ineffectief.

Hoezeer de bedachte oplossing ook ieders voorkeur heeft, op korte termijn zal deze bij gebrek aan medewerking van het OM niet uitvoerbaar zijn.

De werkgroep, behoudens de vertegenwoordiger van de Dorpsraad, adviseert niet in eerste instantie te opteren voor deze oplossing, maar te kiezen voor een "next best" die verderop zal worden behandeld. Tegelijkertijd zou – indien er de bereidheid is om de genoemde investering te plegen – een nader overleg met het parket Haarlem van het Openbaar Ministerie op bestuurlijk niveau gestart moeten worden om te bezien of er alsnog draagvlak te realiseren voor deze oplossing. Gezien de houding tot nu toe, mag een loyale medewerking niet voor de hand liggen. Daarbij komt dat hoge kosten gemoeid zijn met het

plaatsen van vijf flitspalen met trajectcontrole. Deze kosten zijn niet verantwoord indien niet nauw wordt samengewerkt.

De vertegenwoordiger van de Dorpsraad kiest ten principale voor deze oplossing, omdat aan alle bezwaren tegemoet gekomen wordt en pleit er voor om pas definitieve keuzes te maken als het bestuurlijk overleg met het parket is afgerond.

c. Zoveel mogelijk weren van doorgaand verkeer

Als de oplossing met trajectcontrole niet uitvoerbaar is, is het volledig weren van doorgaand verkeer niet realiseerbaar. Next best oplossing is dan het zoveel mogelijk weren van doorgaand verkeer.

Door de werkgroep is gezien welke maatregelen zo dicht mogelijk bij het ideaalbeeld kunnen komen. Daarbij blijft het terugdringen van doorgaand verkeer de sleutel tot de oplossing van het verkeersvraagstuk rond Spaarndam. Uit de onderzoeksgegevens blijkt, dat er een doorgaand verkeer of sluiproute, is tussen Spaarndam en Haarlem-Noord/Velserbroek, gedeeltelijk afkomstig van de Spaarndammerdijk en gedeeltelijk afkomstig van Zijkanaal C. Indien de route via Spaarndam wordt vrijgemaakt van doorgaand verkeer tijdens de spitsuren, valt te voorzien dat althans een deel van het verkeer zich via de Lagedijk en via Penningsveer richting Haarlem zal begeven. Het is daarom van belang ook het doorgaand verkeer in die richting te weren.

Gekozen zou kunnen worden om in de spitsuren door een flitspaal richting Spaarndam-West en een flitspaal op de Lagedijk richting Penningsveer het doorgaand verkeer te weren. Ruim rondom Spaarndam zou met borden aangegeven moeten worden dat tijdens de spitsuren Spaarndam gesloten is voor doorgaand verkeer. Dit kan gebeuren aan de hand van een door de gemeenteraad te nemen verkeersmaatregel, namelijk verkeersbord C12, gesloten voor alle motorvoertuigen, met onderbord waarop duidelijk staat gedurende welke uren het inrijverbod geldt. Tevens kan worden aangegeven dat het verbod met behulp van cameratoezicht wordt gehandhaafd. Om de bewoners zoveel mogelijk tegemoet te komen, kunnen de tijdstippen van het inrijverbod eventueel worden beperkt tot de drukste delen van de spitsuren.

De kentekens van voertuigen van inwoners van Spaarndam, Spaarnwoude, Haarlemmerliede en Penningsveer kunnen worden opgenomen in een systeem, dat hen op basis van een ontheffing vrijwaart van bekeuringen. Dit is te vergelijken met het systeem dat nu werkt in de ochtendspits richting Spaarndam-West. De inwoners worden dan verschoond van bekeuringen.

Daarbij wordt ervan uitgegaan dat bezoekers en leveranciers het gebied altijd kunnen verlaten via de Zijkanaal C weg en de Spaarndammerdijk, zonder het risico op een bekeuring. Aangezien in dat geval moet worden omgeden, is deze route niet aantrekkelijk als alternatief voor doorgaand verkeer.

De flitspaal in de richting van Haarlem, nabij Spaarndam West zou zodanig geplaatst moeten worden, dat verkeer tussen Spaarndam Oost en West daarvan geen hinder heeft.

Conclusies werkgroep

Deze oplossing haalt het overgrote deel van het doorgaand verkeer weg op de momenten dat de flitspaal in werking is. In meerderheid adviseert de werkgroep te kiezen voor deze

oplossing, waarbij aangetekend wordt, dat de vertegenwoordiger van de Dorpsraad opteert voor de variant van de trajectcontrole.

Overigens sluit het advies van de werkgroep de keuze voor een systeem van trajectcontrole op termijn niet uit.

Wanneer het college van Haarlemmerliede en Spaarnwoude dit advies overneemt, zal er nog bestuurlijke afstemming nodig zijn met het college van Haarlem.

d. Bijkomende verkeersmaatregelen.

Om de verkeersafwikkeling soepeler te laten verlopen, is ook over enkele andere maatregelen nagedacht. Vooral de smalle passage langs het Rijnlandshuis en de gevaarlijke situatie die dit voor fietsers kan opleveren, is onderwerp van overweging geweest. Ten behoeve van de veiligheid van het langzame verkeer is in deze rapportage een advies geformuleerd.

Tevens is er naar gekeken om de stroom van het verkeer langs het Rijnlandshuis, richting Haarlem en komend vanuit Haarlem beter gestructureerd af te wikkelen. Dat zou kunnen door schuin tegenover het Rijnlandshuis de dijk enigszins te verbreden voor het realiseren van een opstelstrook voor auto's. Vervolgens zouden alternerende verkeerslichten bij de opstelstrook en aan de Haarlemse kant van de sluis een betere verkeersafwikkeling over en langs de sluis moeten bewerkstelligen. Probleem hierbij is wel dat de dijk aan de Haarlemse kant geen ruimte biedt voor het opstellen van auto's die voor het verkeerslicht wachten. Tenslotte blijft het de vraag of het faciliteren van drukte een betere aanpak is dan het reduceren van de verkeersbelasting tot beter beheersbare proporties. Het laatste komt het best tegemoet aan de lokale omstandigheden. Met het eerder geformuleerde advies om het doorgaande verkeer op spitsmomenten te weren, wordt al in belangrijke mate tegemoet gekomen aan de verkeersbelasting nabij het Rijnlandshuis.

e. Overige verkeersaspecten.

In het bijzonder uit de rapporten van Goudappel Coffeng komt naar voren dat vooral de Lagedijk, de Lageweg en de Spaarndammerdijk in hun huidige toestand het verkeer dat het gevolg is van SpaarneBuiten niet goed kunnen verwerken. De Lageweg ter hoogte van het woongebied, zal door de exploitant volgens de normen van de gemeente worden verbeterd. De Spaarndammerdijk wordt op korte termijn door de gemeente voorzien van een nieuw wegdek. Dit werk zal voor het einde van 2009 gereed zijn. Ook de Lagedijk wordt door de gemeente verbeterd voordat het woongebied is gerealiseerd.

5. Conclusies en advies.

Op basis van alle beschikbare gegevens, komt de verkeerswerkgroep tot het volgende advies.

1. Er wordt geadviseerd vanaf de Lagedijk een rechtstreekse verbinding voor langzaam verkeer tot stand te brengen naar de sluis. Tevens wordt geadviseerd een rechtstreekse fiets-

verbinding te realiseren tussen de Spaarndammerdijk en de Ringweg. Daarmee wordt langzaam verkeer voor het Rijnlandshuis zoveel mogelijk vermeden.

2. Het realiseren van een rondweg moet als onrealistisch worden bestempeld. Deze oplossing is te kostbaar, zal nog vele jaren op zich laten wachten en zal het karakter van de groene buffer aantasten.
3. Een volledig weren van doorgaand verkeer – door middel van een systeem van trajectcontrole met behulp van flitspalen - is vooralsnog niet mogelijk, omdat het Openbaar Ministerie niet bereid is haar medewerking hieraan te geven. De meerderheid van de werkgroep adviseert dan ook niet voor deze variant te opteren. Indien het college van Haarlemmerliede en Spaarnwoude bereid is de investering van een systeem van trajectcontrole te plegen, zou op bestuurlijk niveau gepoogd moeten worden het Openbaar Ministerie alsnog op andere gedachten te brengen.
4. In meerderheid adviseert de werkgroep een “next best” oplossing van een flitspaal ter hoogte van Spaardam West in de richting van Haarlem en één op de Lagedijk in de richting van Penningsveer, beiden gedurende de avondspits. Daarmee wordt het overgrote deel van het doorgaande verkeer geweerd.
5. Door het op deze wijze weren van het doorgaande verkeer, wordt voldoende ruimte gecreëerd in de verkeersdruk om de toename van autobewegingen na het realiseren van SpaarneBuiten op te kunnen vangen, zonder dat de totale verkeersdruk toeneemt ten opzichte van de huidige situatie.
6. De kwaliteit van de Lagedijk, de Lageweg en de Spaarndammerdijk zal moeten worden verbeterd om het verkeer dat het gevolg is van SpaarneBuiten goed te kunnen verwerken.

Voordracht ontwerpbestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten 2012

Aan de Raad,

Op 9 november 2011 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het bestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten vernietigd. Het struikelblok was volgens de Afdeling onvoldoende capaciteit (breedte) van de omliggende wegen.

Het stedenbouwkundig bureau Van Riezen en Partners heeft een nieuw bestemmingsplan vervaardigd voor SpaarneBuiten. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat geen andere realistische optie bestaat dan het voormalige industriegebied te ontwikkelen voor woningbouw en dat een terugkeer naar de inmiddels herleeftde industriebestemming onacceptabel is uit een oogpunt van hinder. De gerealiseerde 77 woningen in de eerste fase laten in feite weinig ruimte voor een andere optie en nopen tot het afronden van de woningbouwontwikkeling.

Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan is een nieuw verkeersonderzoek gedaan. Daarin worden nieuwe tellingen gebruikt en komen nieuwe oplossingen aan de orde. Belangrijk onderdeel vormt de instelling van eenrichtingverkeer op de Lagedijk en de Spaarndammerdijk. Het euvel van smalle weggedeelten waar tegemoetkomend verkeer elkaar moeilijk kan passeren zonder bermschade te veroorzaken, komt daarmee te vervallen. De kern van de doorslaggevende overweging van de Afdeling speelt daarmee in het nieuwe bestemmingsplan geen rol meer. Overigens heeft ons college nadere aanvulling gevraagd van het onderzoek, aangezien in het eerste concept naast de verkeerskundige onderzoeksgegevens onvoldoende concrete verkeersoplossingen werden aangedragen. In de definitieve versie is aan onze opmerkingen tegemoet gekomen.

Om voortgang te houden in de vervanging van het voorgaande bestemmingsplan wordt uw raad voorgesteld het ontwerp van het bestemmingsplan ter inzage te leggen. Ter bekorting van de proceduretijd wordt u tevens voorgesteld een coördinatiebesluit te nemen in verband met de afdoening van de aangevraagde omgevingsvergunning voor de bouw van de tweede fase.

Halfweg, 16 oktober 2012,
Burgemeester en wethouders van
Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
H.B. Bruijn, burgemeester
Mr. B.J. Huisman, secretaris

Ontwerpbestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten 2012

De raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,

Gelezen de voordracht van burgemeester en wethouders van 18 september 2012,

overwegende dat het wenselijk is het in beroep vernietigde bestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten te vervangen door een goed gemotiveerde nieuwe bestemmingsregeling,

gelet op de bepalingen van de artikelen 3.30 e.v. van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht,

besluiten:

het ontwerpbestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten 2012 ter inzage te leggen en de gemeentelijke coördinatie-regeling toe te passen op de verdere voorbereiding en bekendmaking van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 13 november 2012,

De Griffier,

de Voorzitter,

Bestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten 2012

Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Ontwerp

15 oktober 2012

Van Riezen & Partners

Frederiksplein 1

1017 XK Amsterdam

tel: 020 625 70 25

fax: 020 625 63 76

website: www.vanriezenenpartners.nl

Van Riezen & Partners

Frederiksplein 1

1017 XK Amsterdam

tel: 020 625 70 25

fax: 020 625 63 76

website: www.vanriezenpartners.nl

Bestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten 2012

Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Toelichting

Ontwerp

15 oktober 2012

In ontwerp ter inzage gelegd	d.d.
Gewijzigd vastgesteld door de Gemeenteraad	d.d.

Van Riezen & Partners
Frederiksplein 1
1017 XK Amsterdam
tel: 020 625 70 25
fax: 020 625 63 76
website: www.vanriezenenpartners.nl

Inhoud

	<i>Pagina</i>
1. Inleiding	2
1.1 Aanleiding en doel bestemmingsplan	2
1.2 Het plangebied	2
1.3 Vigerend bestemmingsplan	4
2. Beschrijving van het plangebied	5
2.1 Korte historie	5
2.2 Bestaande situatie	6
2.3 Herontwikkeling tot woongebied SpaarneBuiten	8
2.4 Mogelijke toekomstige ontwikkelingen nabij het plangebied	10
3. Beleidskader	11
3.1 Algemeen	11
3.2 Europees beleid	11
3.3 Rijksbeleid	11
3.4 Provinciaal beleid	13
3.5 Gemeentelijk beleid	20
4. Randvoorwaarden	22
4.1 Milieueffectrapportage	22
4.2 Bodem	23
4.3 Verkeer en parkeren	23
4.4 Geluidhinder	25
4.5 Archeologie en cultuurhistorie	28
4.6 Waterparagraaf	30
4.7 Luchtkwaliteit	33
4.8 Externe veiligheid	34
4.9 Flora en fauna	34
4.10 Kabels en leidingen	36
4.11 Luchthavenindelingbesluit	36
5. De juridische planopzet	38
5.1 Standaardisatie digitalisering	38
5.2 Hoofdopzet	38
5.3 Regels met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen	39
5.4 Aanvullende en algemene bepalingen	42
6. Uitvoerbaarheid	44
6.1 Eigendom	44
6.2 Economische uitvoerbaarheid	44
7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	45
7.1 Bestemmingsplanprocedure	45
7.2 Inspraak	45
7.3 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	45

Bijlagen:

1. Ontheffing provinciale ruimtelijke verordening
2. Instemming sanering
3. Verkeersonderzoek
4. Onderzoek wegverkeerslawaaï
5. Onderzoek industrielawaai
6. Archeologisch bureauonderzoek
7. Inverntariserend veldonderzoek verkennende fase
8. Inverntariserend veldonderzoek proefsleuven
9. Windstatistiek
10. Onderzoek luchtkwaliteit

11. Quick scan flora en fauna

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel bestemmingsplan

Het voormalige bedrijventerrein in het zuiden van Spaarndam is al enkele jaren niet meer in gebruik en wordt herontwikkeld tot een nieuw woongebied met in totaal circa 320 woningen, enkele commerciële voorzieningen, een jachthaven en een grote groenzone. De herontwikkeling tot woongebied is niet mogelijk binnen het uit de jaren '70 stammende geldende bestemmingsplan.

In 2010 heeft de gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude een nieuw bestemmingsplan vastgesteld om de herontwikkeling tot woongebied mogelijk te maken. Op basis van het nieuwe bestemmingsplan zijn inmiddels 77 woningen in het noordwestelijk deel van het plangebied gerealiseerd. Het in 2010 genomen vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan is op 9 november 2011 echter door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigd omdat de verkeersafwikkeling van het woongebied naar het oordeel van de Afdeling Bestuursrechtspraak onvoldoende onderzocht was. Voor de herontwikkeling van het overige deel van het toekomstige woongebied is daarom een nieuw bestemmingsplan nodig.

1.2 Het plangebied

Het toekomstige woongebied ligt ten zuiden van het dorp Spaarndam, tussen de Verenigde Binnenpolder en de oevers van het Noorder Buiten Spaarne en de Mooie Nel.



Afbeelding: ligging plangebied bestemmingsplan 'Woongebied SpaarneBuiten 2012' (bron: <http://www.bing.com/maps/>)

Voor de herontwikkeling van het terrein is een exploitatieovereenkomst afgesloten (zie hoofdstuk 6). Bij het bepalen van de grenzen van het bestemmingsplan zijn de exploitatiegrenzen aangehouden, waarbij tevens grotendeels is aangesloten op de gemeentegrenzen en de grenzen van omliggende

bestemmingsplannen. Het plangebied van het bestemmingsplan 'Woongebied SpaarneBuiten 2012' wordt daarom begrensd door:

- het Noorder Buiten Spaarne, de insteekhaven bij het terrein van het Gemeenlandshuis van Rijnland en het perceel ten zuiden van Lagedijk 20 a-b aan de noordzijde;
- de Lagedijk, de percelen ten zuidwesten van Lagedijk 41 en Lageweg 16 en de Lageweg aan de oostzijde;
- de perceelgrens van het terrein met molen de Slokop, de Mooie Nel en het Noorder Buiten Spaarne aan de zuid- en westzijde.

De begrenzing is weergegeven in de navolgende afbeelding.

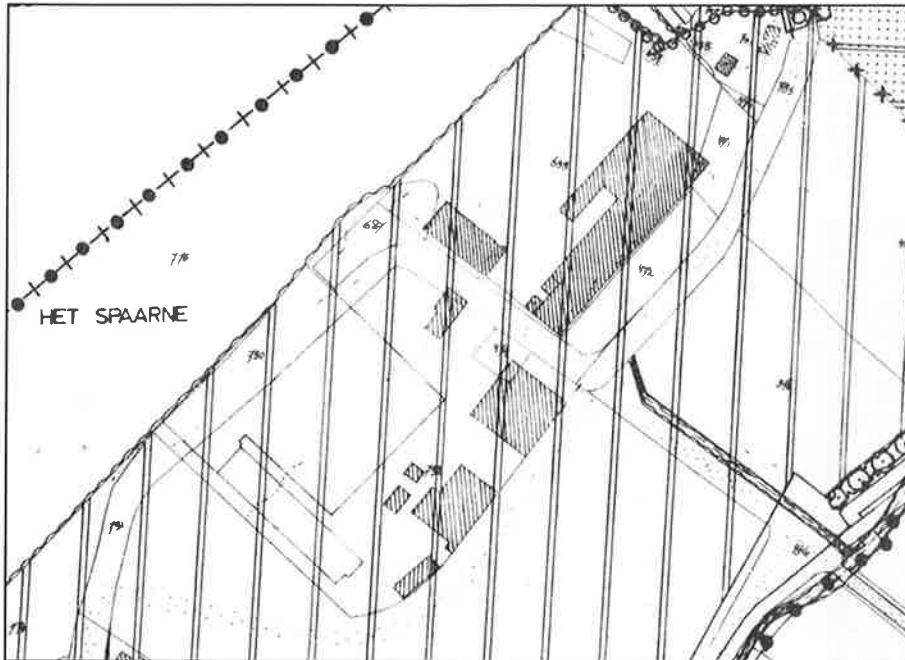


Afbeelding: plangrens bestemmingsplan 'Woongebied SpaarneBuiten 2012'

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Binnen het genoemde plangebied is tot de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan het bestemmingsplan 'Spaarndam Zuid 1970' van kracht. Het bestemmingsplan is op 16 maart 1971 vastgesteld door de gemeenteraad en op 16 mei 1972 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Aan een aantal artikelen in de voorschriften is door Gedeputeerde Staten goedkeuring onthouden, terwijl aan een aantal andere artikelen goedkeuring is onthouden door de Kroon. Op 30 november 1976 heeft de gemeenteraad een 1^e wijziging vastgesteld.

Het grootste deel van het plangebied "Woongebied SpaarneBuiten" is in het geldende bestemmingsplan bestemd als 'Handel en nijverheid I'.



Afbeelding: uitsnede geldend bestemmingsplan 'Spaarndam Zuid 1970'

Gronden met de bestemming 'Handel en nijverheid I' zijn aangewezen voor bedrijven van handel en nijverheid, met bijbehorende bouwwerken als dienstwoningen en open terreinen (waaronder opslag-, laad- en parkeerplaatsen). Detailhandel is alleen toegestaan indien het o.a. goederen betreft die ter plaatse worden vervaardigd en bewerkt. In de bebouwingsregels is vastgelegd dat maximaal 50% van het terreinoppervlakte bebouwd mag worden. De goothoogte van bouwwerken bedraagt maximaal 10 meter, met uitzondering van kranen. Er is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen om meer en/of hogere bebouwing mogelijk te maken.

Het water van het Noorder Buiten Spaarne is bestemd als 'Water'. De gronden die als zodanig zijn aangewezen zijn bestemd voor water en bijbehorende bouwwerken.

Een kleine strook nabij molen de Slokop is op de plankaart bestemd als 'Natuurgebied'. Aan deze bestemming is echter goedkeuring onthouden door zowel Gedeputeerde Staten als de Kroon, zodat het bestemmingsplan hier niet van kracht is.

De 77 woningen die in het noordwestelijk deel van het plangebied zijn gerealiseerd zijn vergund op basis van het in 2010 vastgestelde bestemmingsplan voor het woongebied SpaarneBuiten. Ondanks dat het vaststellingsbesluit van dat bestemmingsplan door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is vernietigd zijn de omgevingsvergunningen voor de bouw van de 77 woningen onherroepelijk. De woningen zijn inmiddels gerealiseerd (zie ook paragraaf 2.2).

2. Beschrijving van het plangebied

2.1 Korte historie

Het plangebied is gelegen aan de rand van het dorp Spaarndam. Dit dorp is ontstaan doordat in de 13^{de} eeuw een dam bij de monding van het Spaarne in het IJ werd aangelegd. Rondom de dam ontstond een nederzetting waarbij de bewoners leefden van de visserij en tolheffing bij de dam.

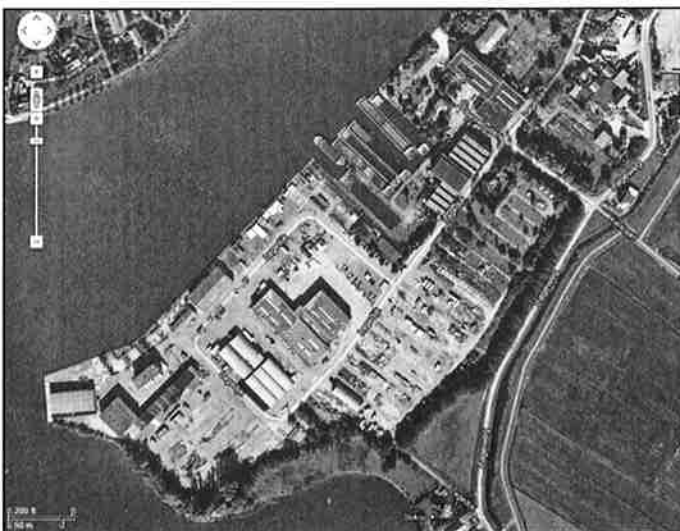
Vanwege de historische stedenbouwkundige structuur en het historische stadsbeeld is de oude dorpskern van Spaarndam in 1971 als één van de eerste kernen aangewezen als beschermd stads- en dorpsgezicht. Spaarndam is verder gelegen op de hoofdverdedigingslijn van de Stelling van Amsterdam, welke tussen 1880 en 1920 is aangelegd. Nabij het dorp zijn twee forten van de Stelling gebouwd: 'Fort Bezuiden Spaarndam' en 'Fort Benoorden Spaarndam'.

Het dorp Spaarndam is gelegen in twee gemeenten. Spaarndam-West is gelegen op de westelijke oever van het Noorder Buiten Spaarne en behoort tot de gemeente Haarlem terwijl Spaarndam-Oost op de oostelijke oever van het Noorder Buiten Spaarne tot de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude behoort. Het plangebied ligt direct ten zuidwesten van Spaarndam-Oost.



Afbeelding: het beschermde dorpsgezicht van Spaarndam, ter hoogte van de Oostkolk (links) en de scheiding tussen Spaarndam-Oost en Spaarndam-West

Het plangebied is tot enkele jaren geleden in gebruik geweest als bedrijventerrein van Scheepswerf Stapel en Volker Stevin Materieel. Het bedrijventerrein had een oppervlakte van ca. 14 hectare en werd hoofdzakelijk gebruikt als opslagterrein voor materieel, zoals kabels, containers etc.



Afbeelding: luchtfoto van het voormalige bedrijventerrein (bron <http://maps.google.com/>)

Op het terrein bevonden zich enkele loodsen, een droogdok, twee insteekhavens, enkele kantoren, een dienstwoning en kleinschalige groenstroken. De bouwhoogte van deze gebouwen varieerde van 3 tot 18 meter.



Afbeelding: de in 2007 gesloopte loodsen (links en rechts)

Het bedrijventerrein functioneerde al geruime tijd niet meer optimaal. Koninklijke Volker Wessels Stevin NV heeft daarom enkele jaren geleden besloten om de bedrijfsonderdelen te verplaatsen en in overleg met diverse partijen zoals de gemeente en de provincie besloten om het plangebied te herontwikkelen. De bebouwing op het bedrijventerrein is in 2007 gesloopt.

2.2 Bestaande situatie

In het noorden van het plangebied bevinden zich twee woonvelden met in totaal 77 woningen. Het betreft aaneengebouwde rijtjeswoningen en geschakelde woningen. De woningen hebben alle een tuin en zijn veelal tweelaags met een kap. De woningen zijn gecentreerd rond een parkeerhof. De geschakelde woningen hebben een parkeerplaats op eigen terrein. De twee woonvelden zijn te bereiken via een woonstraat die is aangesloten op de Lageweg.



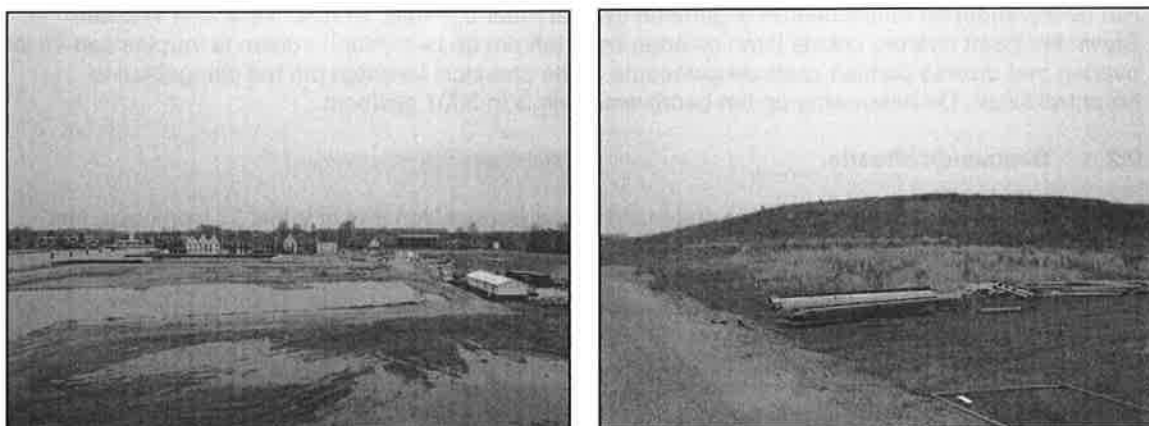
Afbeelding: een deel van de 77 woningen in de twee realiseerde woonvelden (links) en de toegang naar een parkeerhof (rechts)

Aan de zijde van het Noorder Buiten Spaarne is een kade aanwezig. Langs de kade kan niet geparkeerd worden en er is geen bebouwing aanwezig waardoor er vrij zicht is op het Noorder Buiten Spaarne.



Afbeelding: de kade langs het Noorder Buiten Spaarne (links) en de kruising van de woonstraat met de Lageweg (rechts)

De rest van het plangebied is afgeschermd met bouwhekken. Op het terrein staat een bouwkeet en er bevinden zich enkele zandhopen en plassen. In het zuiden is, daar waar de Mooie Nel en het Noorder Buiten Spaarne samenkomen, een landschapshoevel aanwezig.



Afbeelding: overzicht bouwterrein vanaf de heuvel met op de achtergrond de al gerealiseerde woningen (links) en de heuvel (rechtst)

Direct ten zuiden van de gerealiseerde woonvelden bevindt zich een voormalige insteekhaven. Deze grenst direct aan het Noorder Buiten Spaarne. Bij een deel van de insteekhaven is een kade aangelegd.

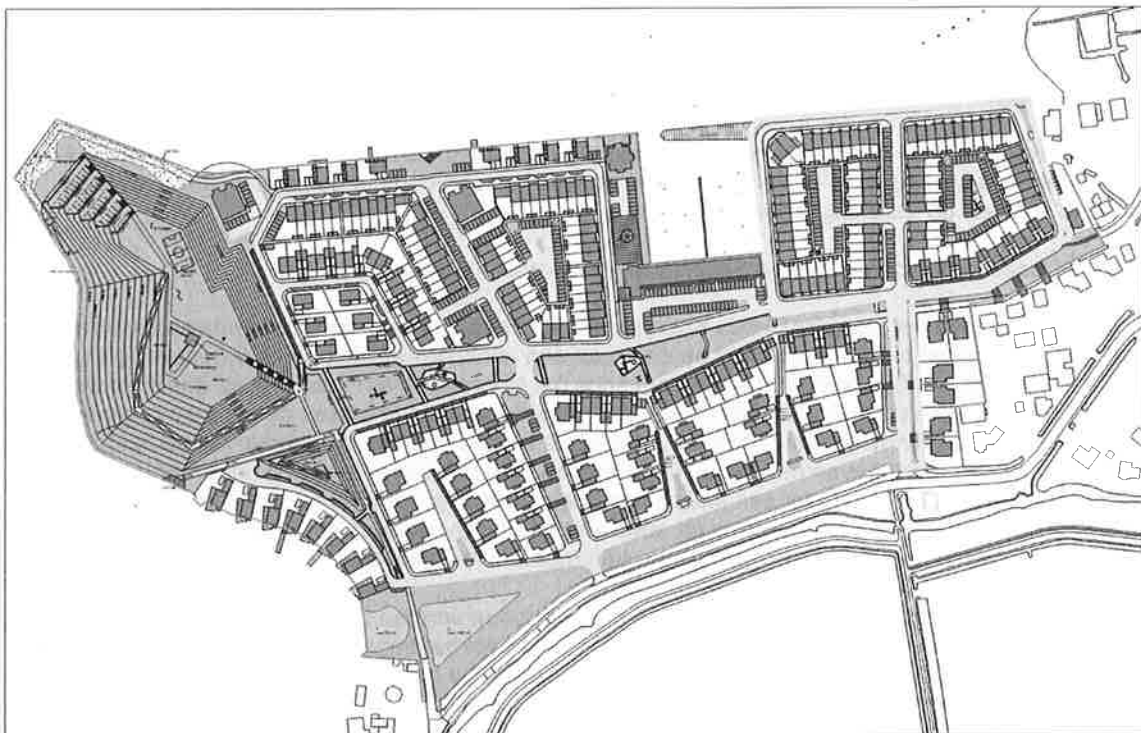
Nabij molen de Slokop is recent een vijver gerealiseerd, welke in het verlengde ligt van een recent gegraven inham van de Mooie Nel. De waterkering die over het bedrijventerrein liep is verplaatst en ligt nu evenwijdig aan de Lageweg.



Afbeelding: de voormalige insteekhaven (links) en de inham van de Mooie Nel (rechts)

2.3 Herontwikkeling tot woongebied SpaarneBuiten

Voor het plangebied is een stedenbouwkundig plan opgesteld, dat uitgaat van een nieuw dorpsdeel van Spaarndam. Het ontwerp voor het nieuwe dorpsdeel is een antwoord op de tegenovergelegen oude dorpskern.



Afbeeldingen: stedenbouwkundige opzet Woongebied SpaarneBuiten (de al gerealiseerde woonvelden zijn met geel omlijnd)

Een centraal gelegen groene zone zal de belangrijke drager van het nieuwe woongebied gaan vormen. Deze groene zone zal evenwijdig aan het Noorder Buiten Spaarne komen te liggen en in het verlengde van de Lagedijk, grotendeels ter plaatse van het voormalige dijklichaam. De centrale groene zone zal uitkomen op een park op de oever waar het Noorder Buiten Spaarne en de Mooie Nel samenkomen. In het park is o.a. een uitzichtheuvel gepland met eventueel een overdekte zitgelegenheid. De centrale groene zone zal een belangrijke schakel worden in de voetgangersroute van het oude dorp naar het park op de hoekpunt van het Noorder Buiten Spaarne en de Mooie Nel.

Aan weerszijden van de groene zone komen woonvelden welke zullen worden 'begrensd' door een aantal zichtlijnen die dwars op de centrale groene zone komen. Deze zichtlijnen zullen zorgen voor een relatie tussen de Vereenigde Binnepolder (ten oosten van de Lageweg) en het water van het Noorder Buiten Spaarne. Ter plaatse van een tweetal zichtlijnen zijn twee ontsluitingswegen van het nieuwe dorpsdeel op de Lageweg voorzien. Verder worden er geen andere ontsluitingswegen gerealiseerd, behalve enkele langzaamverkeersverbindingen.

Voor het gehele plangebied wordt uitgegaan van een totaal van circa het volgende indicatieve programma:

- 125 rijtjeswoningen;
- 80 appartementen;
- 70 vrijstaande woningen;
- 45 geschakelde woningen;
- (eventueel) 500 m² commerciële ruimte;
- een jachthaven met maximaal 70 ligplaatsen, bedoeld voor bewoners van het plangebied.

Het voornemen is om in het plangebied 5 'passieve' woningen te realiseren. Dat zijn woningen die zeer sterk geïsoleerd zijn. Ook zullen er circa 50 woningen worden aangesloten op warmte-koudeopslag.

In het navolgende zal eerst nader worden ingegaan op het gebied tussen het Noorder Buiten Spaarne en de centrale groene zone en vervolgens zal worden ingegaan op het gebied tussen de centrale groene zone en de Vereenigde Binnepolder.

Gebied tussen het Noorder Buiten Spaarne en de centrale groene zone

Het gebied tussen het Noorder Buiten Spaarne en de centrale groene zone zal bepalend worden voor het silhouet van het nieuwe dorpsdeel en daarmee een antwoord worden op de tegenover gelegen oude dorpskern van Spaarndam. Het gebied langs het Noorder Buiten Spaarne zal daardoor een meer kleinstedelijke sfeer krijgen dan het andere gebied (het gebied tussen de centrale groene zone en de Vereenigde Binnepolder). Dit wordt met name bereikt doordat ter plaatse van de huidige insteekhaven een jachthaven met circa 70 ligplaatsen voor pleziervaartuigen komt en er rondom de jachthaven twee gebouwen met een intensiever, kleinstedelijker karakter komen. De jachthaven zal tegenover de bestaande jachthaven in de oude dorpskern zijn gelegen en de kern van het nieuwe dorpsdeel gaan vormen. Voor de twee gebouwen met een intensiever, kleinstedelijker karakter geldt het volgende:

- Op de kop van de jachthaven zal een havengebouw worden gerealiseerd dat door haar ligging de beëindiging van de jachthaven zal vormen. In het havengebouw, dat circa 16 meter hoog wordt, zullen appartementen worden gerealiseerd. De plint van het gebouw zal mogelijk een commerciële voorziening bevatten (maximaal 500 m²).
- In het silhouet van een dorp spelen hoogteaccenten een belangrijke rol. Op de hoek van de jachthaven zal daarom langs het Noorder Buiten Spaarne een slanke haventoren van circa 20 meter verrijzen. De haventoren vormt daardoor een belangrijk onderdeel van het dorpsilhouet en tegelijkertijd wordt de jachthaven geaccentueerd. In de haventoren komen woningen.

In de rest van het gebied tussen het Noorder Buiten Spaarne en de centrale groene zone zijn verder grondgebonden woningen met tuin voorzien. Uitzondering zijn drie ranke appartementsgebouwen met een bouwhoogte van 16 meter, welke in de twee woonvelden ten zuiden van de jachthaven zullen komen.

De meeste grondgebonden woningen zullen als aaneengebouwde rijwoningen worden uitgevoerd maar er zullen ook enkele vrijstaande woningen en geschakelde woningen worden gebouwd. De

meeste aaneengebouwde rijwoningen en geschakelde woningen zullen worden gecentreerd rondom hoven, waarbij de achtertuinen van de woningen komen te grenzen aan de hoven. De hoven zullen worden gebruikt voor parkeren.

De maximum bouwhoogte van de meeste grondgebonden woningen zal 10 tot 11 meter bedragen. Enkele woningen zullen ter accentuering mogelijk een extra bouwlaag krijgen (maximum bouwhoogte 13 meter). Het gaat daarbij om de woningen langs de waterrand van het Noorder Buiten Spaarne, ten noorden van de jachthaven en enkele woningen ten zuidwesten van de jachthaven. Ook de vrijstaande woningen op de kade langs het Noorder Buiten Spaarne krijgen een hogere maximale bouwhoogte, namelijk 14 meter. Rond deze kadewoningen komen o.a. terrassen, vlonders en steigers.

De twee woonvelden ten noorden van de jachthaven zijn al gerealiseerd. Het betreft 77 woningen, waarvan 65 rijtjeswoningen en 12 geschakelde woningen (zie paragraaf 2.2).

Gebied tussen de centrale groene zone en de Vereenigde Binnenvolder

Het gebied tussen de centraal gelegen groene zone en de Vereenigde Binnenvolder zal een geleidelijke overgang gaan vormen tussen het hiervoor beschreven gebied en de Vereenigde Binnenvolder doordat er sprake zal zijn van een landelijker karakter.

In het gebied zullen woonvelden met uitsluitend grondgebonden woningen komen. De grondgebonden woningen zullen hoofdzakelijk uit geschakelde woningen en vrijstaande woningen bestaan. De maximum bouwhoogte van de woningen bedraagt 10 tot 11 meter.

Aan de oever van de Mooie Nel zijn acht watervilla's voorzien. Deze woningen worden vrijstaand en de woningen krijgen een maximale bouwhoogte van 11 meter. Rond de woningen komen onder meer vlonders en steigers.

2.4 Mogelijke toekomstige ontwikkelingen nabij het plangebied

Nabij het plangebied zullen in de toekomst mogelijk enkele ontwikkelingen plaatsvinden die van invloed zouden kunnen zijn op het verkeer in en rond Spaarndam. Deze ontwikkelingen zullen in deze paragraaf kort worden toegelicht.

Westerhoffbos

Voor het ten noordoosten van de A9 gelegen Westhoffbos zijn plannen in voorbereiding om de recreatieve functie aan te passen aan de wensen van de hedendaagse recreant. Het is momenteel nog niet bekend welke invulling het recreatiebos zal krijgen maar één van de randvoorwaarden vanuit de gemeente is dat het verkeer van en naar het Westhoffbos goed wordt afgehandeld.

Fort Benoorden Spaarndam

Er zijn plannen om bij het Fort Benoorden Spaarndam een vakantiepark te realiseren. Het is niet zeker of en in welke vorm het vakantiepark gerealiseerd zal gaan worden.

Centrumontwikkeling Lageweg

In het gebied aan de Lageweg wordt een nieuwe supermarkt gevestigd, ter vervanging van de huidige tijdelijke supermarkt. Doel is om dit gebied verder te ontwikkelen tot centrum, waarbij detailhandel en appartementen worden toegevoegd. De toe te voegen detailhandel is ter vervanging van de huidige voorzieningen aan de Dokter W. Nijestraat, welke naar verwachting onvoldoende toekomstbestendig zijn. Bovendien ligt de locatie aan de Lageweg, met het oog op de ontwikkeling van woonwijk SpaarneBuiten, centraal.

3. Beleidskader

3.1 Algemeen

In het kader van dit bestemmingsplan is het relevante ruimtelijke beleid geanalyseerd om vast te stellen of daaruit randvoorwaarden voor dit bestemmingsplan voortkomen. Hiertoe is een onderscheid gemaakt tussen het Europees beleid, het rijksbeleid, het provinciale beleid en het beleid van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude.

3.2 Europees beleid

Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. De kaderrichtlijn is op nationaal niveau vertaald in wetgeving, met name de Wet op de waterhuishouding, maar er is ook doorwerking in de ruimtelijke ordening. Het doel van de Kaderrichtlijn is het bereiken van een goede chemische en ecologische toestand van oppervlaktewater en een goede chemische en kwantitatieve toestand van het grondwater. Om de waterdoelstellingen nationaal vast te stellen wordt op dit moment door VROM een AMvB voorbereid. Hierin worden milieukwaliteitseisen die nationaal worden bepaald vastgelegd en worden de kaders aangegeven voor vaststelling van de waterdoelstellingen door de provincies. Deze normen moeten in acht worden genomen bij het vaststellen van plannen op grond van de Wet op de waterhuishouding (Wwh-plannen) door het Rijk, de provincie en de waterbeheerder. Deze plannen vormen gezamenlijk de stroomgebiedbeheersplannen zoals bedoeld in de Kaderrichtlijn.

Bij ruimtelijke besluiten moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening worden beoordeeld of de gewenste watertoestand uit de Wwh-plannen in gevaar wordt gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. Het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is onderwerp van de watertoets. De watertoets is door het Hoogheemraadschap Rijnland uitgevoerd (zie hoofdstuk 4).

3.3 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld.

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in de Amvb Ruimte. Deze Amvb wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a. Rijksvaarwegen;
- b. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- c. Kustfundament;
- d. Grote rivieren;

- e. Waddenzee en waddengebied;
- f. Defensie;
- g. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h. Elektriciteitsvoorziening;
- i. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j. Ecologische hoofdstructuur;
- k. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- l. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het decentraliseren van beslissingsbevoegdheid. Om die reden bevat deze structuurvisie een beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en bevat de Amvb Ruimte minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar de Amvb Ruimte bepalingen bevat aangaande gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Het bij de structuurvisie behorende Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden. Van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft alleen het onderwerp 'Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde' betrekking op het plangebied. Het plangebied behoort tot 'werelderfgoed De Stelling van Amsterdam'. De kernkwaliteiten van dit erfgoed van uitzonderlijke universele waarde zijn in hoofdlijnen als volgt:

1. Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, laatnegentiende-eeuwse en vroegwintigste-eeuwse hydrologische en militair-landschappelijke geheel, bestaande uit:
 - a. een doorgaand stelsel van liniedijken in een grote ring om Amsterdam;
 - b. sluizen en voor- en achterkanalen;
 - c. de fortten, liggend op regelmatige afstand, voornamelijk langs dijken;
 - d. inundatiegebieden;
 - e. voormalige schootsvelden (visueel open) en verboden kringen (merendeels onbebouwd gebied);
 - f. de landschappelijke inpassing en camouflage van de voormalige militaire objecten;
2. Relatief grote openheid;
3. Groene en relatief stille ring rond Amsterdam.

In het Barro is aangegeven dat er in het belang van de instandhouding en versterking van deze kernkwaliteiten door middel van een provinciale verordening regels zullen worden gesteld over de inhoud van of de toelichting bij bestemmingsplannen (zie paragraaf 3.4).

De overige onderwerpen in het Barro hebben geen invloed op de realisatie van het woongebied. De betreffende onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde in of nabij het plangebied.

Nationaal waterplan

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van het wetsvoorstel Waterwet. Het Nationaal Waterplan is op 22 december 2009 in de Ministerraad vastgesteld en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de KRW.

Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden. Bij de aanpak van de stedelijke wateropgave wordt rekening gehouden met verdergaande verstedelijking en klimaatverandering en zoveel mogelijk aangesloten bij de dynamiek van de stad. De combinatie van water en groen biedt volop kansen om het stedelijk watersysteem robuuster en klimaatbestendiger te maken.

Het beleid van de bovenstaande nota is doorvertaald naar het beleid van het hoogheemraadschap, de waterbeheerder van het gebied.

3.4 Provinciaal beleid

De provincie heeft op 21 juni 2010 de structuurvisie en de provinciaal ruimtelijke verordening vastgesteld als vervanging van de twee streekplannen Noord-Holland Zuid en het Ontwikkelingsbeeld (streekplan) Noord-Holland Noord.

In de Structuurvisie is het provinciaal ruimtelijk beleid verwoord. In de provinciale ruimtelijke verordening is dit beleid vervolgens in regels vertaald. Het betreft regels omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. De onderwerpen met een provinciaal belang zijn onder meer 'Bestaand Bebouwd gebied', 'landelijk gebied', 'De Groene Ruimte' en 'De Blauwe Ruimte'.

De Structuurvisie gaat onder meer in op klimaatbestendigheid, de ruimtelijke kwaliteit van cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad en duurzaam ruimtegebruik. Gelet op de totaalkaart van de Structuurvisie behoort het plangebied van dit bestemmingsplan tot 'Metropolitaan landschappen'. In een dergelijk gebied wordt beleidsmatig uitgegaan van de ontwikkeling van recreatiemogelijkheden en het gebruik van het landschap voor stedelijke functies. Het behoud, de versterking en de ontwikkeling van de groenblauwe structuur is van wezenlijk belang voor de totstandkoming, kwaliteit en uitstraling van de dynamische regio. De ontwikkeling van deze metropolitane landschappen moet worden afgestemd met de ontwikkeling van de nabijgelegen metropool, waarbij verschillende ontwikkelingen mogelijk zijn. De identiteiten van de diverse landschappen zijn ook bij de ontwikkeling van de metropolitane landschappen het uitgangspunt.

Van de in de provinciale verordening opgenomen onderwerpen zijn de volgende van belang voor het plangebied:

1. Aardkundig monument c.q aardkundig waardevolle gebieden;
2. Bestaand Bebouwd Gebied;
3. Landelijk gebied;
4. Ecologische Hoofdstructuur (EHS);
5. Nationaal Landschap en werelderfgoed 'De Stelling van Amsterdam';
6. Rijksbufferzones;
7. Weidevogelleefgebied;
8. Regionale waterkeringen
9. Energie en duurzaam bouwen.

Ad 1 Aardkundig monument c.q aardkundig waardevolle gebieden: Gelet op artikel 8 en kaart 10 van de Verordening is een deel van het plangebied onderdeel van een aardkundig monument en aardkundig waardevol. Het gaat om een deel van de Mooie Nel.



Afbeelding: uitsnede kaart aardkundige waarden

Volgens de verordening dient in de toelichting van een bestemmingsplan te worden aangegeven in hoeverre rekening is gehouden met de in het gebied voorkomende bijzondere aardkundige waarden zoals beschreven in het bijlagenrapport 'Actualisatie Intentieprogramma Bodembeschermingsgebieden'. In dat rapport is aangegeven dat het aardkundige waardevolle gebied een oude strandwal betreft die is doorbroken door een veenstroom waardoor er ook sprake is van veen en kleidek op een strandvlakte. Volgens de toelichting op artikel 8 dienen deze voorkomende bijzondere aardkundige waarden in geval van nieuwe ontwikkelingen zo goed mogelijk te worden beschermd.

In de plannen voor het nieuwe woongebied zijn geen wijzigingen voorzien ter plaatse van het aardkundig waardevolle gebied: de Mooie Nel blijft onaangetast.

Ad 2 Bestaand Bebouwd Gebied: Gelet op artikel 9 en kaart 2 van de Verordening is het grootste deel van het plangebied aangewezen als Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). Alleen de oever langs de Mooie Nel behoort niet tot het BBG.



Afbeelding: uitsnede kaart Bestaand Bebouwd Gebied (BBG)

Blijkens de toelichting zijn gemeenten verplicht om voor het BBG bestemmingsplannen te maken en hebben zij bij de invulling daarvan een grote mate van beleidsvrijheid. De provincie stelt gelet op de toelichting op artikel 13 weinig eisen voor bouwen en gebruik binnen bestaand bebouwd gebied. De realisatie van een woongebied ter plaatse van een voormalig bedrijventerrein past in dat kader binnen het BBG.

Ad 3 landelijk gebied: Gelet op de artikelen 13 en 14 mag een bestemmingsplan niet voorzien in de ontwikkeling van nieuwe woningbouw en overige vormen van verstedelijking in het landelijk gebied, tenzij ontheffing wordt verleend door Gedeputeerde Staten en er wordt voldaan aan de ruimtelijke kwaliteitseis.

Het landelijk gebied is volgens artikel 1 het gebied dat niet tot de BBG behoort terwijl onder verstedelijking alle functies vallen die verband houden met wonen, bedrijvigheid, glastuinbouw, voorzieningen, bovengrondse en ondergrondse infrastructuur, stedelijk water en stedelijk groen, voor zover deze het oprichten van bebouwing mede mogelijk maken. De ruimtelijke kwaliteitseis bestaat er uit dat een bestemmingsplan dat voorziet in nieuwe of uitbreiding van bestaande verstedelijking in het landelijk gebied rekening houdt met:

- a. de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen en aardkundige waarden;
- b. de kernkwaliteiten van de bestaande dorpsstructuur waaraan wordt gebouwd;
- c. de openheid van het landschap daarbij inbegrepen stilte en duisternis;
- d. de historische structuurlijnen;
- e. cultuurhistorische objecten (overeenkomstig de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie);

In de toelichting bij het bestemmingsplan dient tenminste een verantwoording van de mate waarin deze nieuwe functies rekening houden met:

- de ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap;
- de ordeningsprincipes van het landschap;
- de bebouwingskarakteristieken (architectuur, stedenbouw, openbare ruimte) ter plaatse;

- de inpassing van de nieuwe functies in de bredere omgeving (grotere landschapseenheid);
- de bestaande kwaliteiten van het gebied (inclusief de ondergrond) als hiervoor bedoeld en de maatregelen die nodig zijn om negatieve effecten op deze kwaliteiten op te heffen in relatie tot de nieuwe functies.

Buiten bestaand bebouwd gebied vindt de provincie het van belang om de open ruimtes zoveel mogelijk te behouden en te ontwikkelen. Dit gebied gaat echter niet op slot, maar bebouwingsplannen dienen te voldoen aan eisen van nut en noodzaak en ruimtelijke kwaliteit.

De acht watervilla's aan de oever van de Mooie Nel alsmede een deel van het park op de oever waar het Noorder Buiten Spaarne en de Mooie Nel samenkomen zijn gelegen in het landelijk gebied en daardoor in beginsel niet toegestaan, tenzij ontheffing wordt verleend. Op 24 mei 2011 heeft Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland (GS) ten behoeve van de acht watervilla's ontheffing van artikel 13 van de verordening verleend (zie bijlage). Volgens GS is nut en noodzaak van de acht woningen toereikend aangetoond, getuigt het plan van ruimtelijke kwaliteit, zoals ook is geconcludeerd door de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling en zijn de acht woningen vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening verantwoord. Gelet op artikel 41 verloopt de ontheffing op 24 mei 2013. Voor die tijd dient er ten aanzien van het onderwerp waar ontheffing voor is verleend een bestemmingsplan te worden vastgesteld.

Ad 4 Ecologische Hoofdstructuur: Gelet op artikel 19 en kaart 4 behoort de Mooie Nel tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).



Afbeelding: uitsnede kaart Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Voor de EHS geldt dat deze gronden in een bestemmingsplan als natuur worden bestemd indien de natuurfunctie reeds is gerealiseerd. Tevens mag een bestemmingsplan geen nieuwe bestemmingen en regels bevatten die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur significant aantasten, tenzij ontheffing wordt verleend. De wezenlijke waarden en kenmerken per gebied (zoals beschreven in het Natuurbeheerplan) dienen te zijn opgenomen in de toelichting waarbij ook wordt beschreven hoe deze waarden en kenmerken worden beschermd en hoe negatieve effecten (kunnen) worden voorkomen. In een bestemmingsplan dienen bovendien de ruimtelijke kwaliteitseisen zoals beschreven bij het landelijk gebied in acht te zijn genomen.

In de plannen voor het nieuwe woongebied zijn geen wijzigingen voorzien ter plaatse van de EHS: de Mooie Nel blijft onaangetaast. Wel zijn er steigers voorzien bij de watervilla's op de oever van de Mooie Nel. Deze steigers komen in de EHS te liggen. Bij de beschrijving van het Natuurbeheerplan is ingegaan op de wezenlijke waarden en kenmerken van de Ecologische Hoofdstructuur ter plaatse van het plangebied. Uit de quickscan Flora en fauna die in het kader van het voorliggende bestemmingsplan is verricht blijkt dat deze steigers geen gevolgen hebben voor de wezenlijke waarden en kenmerken van de Ecologische Hoofdstructuur.

Ad 5 Nationaal Landschap en werelderfgoed 'De Stelling van Amsterdam': Gelet op artikel 20 en kaart 5 behoort het gehele plangebied tot het Nationaal Landschap en werelderfgoed 'De Stelling van

Amsterdam'. Voor de gronden gelegen binnen een Nationale Landschap en werelderfgoed dienen in het bestemmingsplan regels te worden opgenomen ten behoeve van het behoud of de versterking van de kernkwaliteiten van het betreffende Nationale Landschap en/of het behoud of de versterking van de Uitzonderlijke Universele Waarden van het betreffende werelderfgoed. De kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap en de Uitzonderlijke Universele Waarden van het werelderfgoed zijn omschreven in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en luiden als volgt:

1. Een samenhangend systeem van forten, dijken, kanalen en inundatiekommen;
 - a. De hoofdverdedigingslijn van dijken, kades en liniewallen met de accessen (en met bruggen) als de hoofdstructuurdrager;
 - b. De fortterreinen met bijbehorende grachten en bebouwingen (genieloodsen, fortwachterswoningen);
 - c. Kazematten, vóórstellingen, (neven)batterijen, kruitmagazijnen, groepsschuilplaatsen, kringenwetboerderijen, grenspalen;
 - d. Inundatiewerken (inlaatkanalen en -werken), (dam)sluizen, duikers, hevels, kokers, peilschalen;
 - e. Delen van de karakteristieke, nog open (inundatie)gebieden;
2. Een groene en relatief 'stille' ring rond Amsterdam;
3. Relatief grote openheid.

Een bestemmingsplan mag uitsluitend voorzien in nieuwe functies en uitbreiding van de bebouwing van bestaande functies binnen het Nationaal Landschap voor zover deze de kernkwaliteiten behouden of versterken. Voorts bevat het bestemmingsplan geen bestemmingen en regels die voorzien in een grootschalige stads- of dorpsontwikkelingslocatie of glastuinbouwlocatie dan wel een grootschalig bedrijventerrein of infrastructuurproject, tenzij ontheffing wordt verleend.

Ter plaatse van het plangebied zijn geen onderdelen van het samenhangende systeem van forten, dijken, kanalen en inundatiekommen aanwezig. Het plangebied is een verouderd bedrijventerrein welke getransformeerd wordt in een nieuw woongebied. De realisatie van het woongebied heeft derhalve geen negatieve gevolgen voor de kernkwaliteiten van het Nationale Landschap en/of de Uitzonderlijke Universele Waarden van het werelderfgoed. Ook is er geen sprake van een nieuwe dorpsontwikkelingslocatie aangezien het verouderde bedrijventerrein wordt getransformeerd. De transformatie van een verouderd bedrijventerrein naar een nieuw openbaar toegankelijk woongebied met zicht op het water van de Mooie Nel en het Noorder Buiten Spaarne betekent een versterking van de kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap en de Uitzonderlijke Universele Waarden van het werelderfgoed.

Naar aanleiding van de verordening zijn in het bestemmingsplan beschermde regels opgenomen ten aanzien van 'De Stelling van Amsterdam' (zie paragraaf 5.3).

Ad 6 Rijksbufferzone: Gelet op artikel 24 en kaart 5 van de Verordening behoort het buiten het BBG gelegen deel van het plangebied tot de rijksbufferzone (Amsterdam-Haarlem). Een bestemmingsplan mag in dit gebied geen verdere verstedelijking mogelijk maken in de vorm van nieuwe gebouwen voor o.a. wonen en bezoekersintensieve openlucht dagrecreatie. In de toelichting van een bestemmingsplan dient te worden aangegeven op welke wijze de open en groene ruimte wordt beschermd, op welke wijze de ruimtelijke kwaliteit wordt beschermd en op welke wijze de dagrecreatieve functie wordt versterkt. Ontwikkelingen zijn daarbij afgestemd op het aangrenzend stedelijk gebied en de ruimtelijke kwaliteitseisen zoals beschreven bij het landelijk gebied. In de verordening zijn diverse ontheffingsbevoegdheden ten aanzien van de Rijksbufferzone opgenomen.

De acht watervilla's aan de oever van de Mooie Nel zijn gelegen in de Rijksbufferzone en daardoor in beginsel niet toegestaan, tenzij ontheffing wordt verleend. Op 24 mei 2011 heeft Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland (GS) ten behoeve van de acht watervilla's ontheffing van artikel 24 van de verordening verleend (zie bijlage 1). Volgens GS is nut en noodzaak van de acht woningen toereikend aangetoond, getuigt het plan van ruimtelijke kwaliteit, zoals ook is geconcludeerd door de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling en zijn de acht woningen vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening verantwoord.

Voor het overige deel van de Rijksbufferzone wordt in het bestemmingsplan uitgegaan van het behoud van de open en groene ruimte aangezien de gronden als 'Water' of 'Groen' zijn bestemd. Door de realisatie van het park op de oever van de Mooie Nel wordt bijgedragen aan de recreatieve functie van de Rijksbuffer. Bovendien verbetert de ruimtelijke kwaliteit door de aanleg van het park ten opzichte van het vorige gebruik (bedrijventerrein).

Ad 7 Weidevogelleefgebieden: Gelet op artikel 25 en kaart 4 behoort een deel van het plangebied tot weidevogelleefgebied. Het gaat om de vijver ten noorden van de molen Slokop.



Afbeelding: uitsnede kaart weidevogelleefgebied

Tenzij ontheffing is verleend mag een bestemmingsplan in het weidevogelleefgebied niet voorzien in de mogelijkheid van:

- a. nieuwe bebouwing, anders dan binnen een bestaand bouwblok of een uitbreiding daarvan;
- b. de mogelijkheid van aanleg van nieuwe weginfrastructuur;
- c. de mogelijkheid van aanleg van bossen of boomgaarden;
- d. de mogelijkheid versturende activiteiten, buiten de huidige agrarische activiteiten, te verrichten die het weidevogelleefgebied verstoren, en;
- e. de mogelijkheid werken uit te voeren die realisatie van nieuwe peilverlagingen mogelijk maken.

In een bestemmingsplan wordt de aanleg van hoogopgaande beplantingen of laanbeplanting afhankelijk gesteld van een omgevingsvergunning voor het aanleggen.

In de toelichting is aangegeven dat met dit artikel wordt beoogd om de leefgebieden van weidevogels te beschermen. Uit een aantal onderzoeken blijkt dat behalve het beheer, de afwezigheid van opgaande begroeiing en gunstige omgevingscondities, de afwezigheid van bebouwing in hoge mate bepalend is voor het succes van weidevogelpopulaties. Zodoende is het onwenselijk dat in nieuwe bestemmingsplannen nieuwe bouwblokken worden toegekend in open gebieden. Uitbreiding op bestaande of uitbreiding van bestaande bouwpercelen is minder schadelijk voor weidevogels.

In de plannen voor het nieuwe woongebied zijn ter plaatse van het weidevogelleefgebied geen ontwikkelingen voorzien die schadelijk zijn voor het succes van weidevogelpopulaties. Ter bescherming van de het weidevogelleefgebied is in het bestemmingsplan een dubbelbestemming toegepast (zie paragraaf 5.3).

Ad 8 Regionale waterkeringen: Gelet op artikel 30 en kaart 8 loopt er een regionale waterkering door het plangebied.



Afbeelding: uitsnede kaart regionale waterkeringen

Het bestemmingsplan dient te voorzien in bescherming van de waterkerende functie door op deze functie toegesneden bestemmingen en regels. Het bestemmingsplan voorziet tevens in een vrijwaringzone aan weerszijden van de waterkering zodat reconstructies van de waterkeringen niet onmogelijk wordt gemaakt. Deze lokaal benodigde vrijwaringszones worden overgenomen van de hoogheemraadschappen. Afwijken van de vrijwaringzone is mogelijk indien in de toelichting in wordt gegaan op overeenstemming tussen de betrokken gemeenten, waterschapbeheerder en provincie.

De regionale waterkering zoals in de verordening is aangegeven is verplaatst en loopt inmiddels evenwijdig aan de Lageweg. De huidige zone van de waterkering is in het bestemmingsplan dubbelbestemd (zie paragraaf 5.3).

Ad 9 Energie en duurzaam bouwen: Gelet op artikel 33 dienen bestemmingsplannen voor woningbouw te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing, de inzet van duurzame energiebesparing en de inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie, biomassa.

In hoofdstuk 2 is ingegaan op de energiebesparende en duurzame toepassingen.

Natuurbeheerplan 2012

In het Natuurbeheerplan 2012 staat aangegeven waar in de provincie Noord-Holland welk soort natuur, agrarische natuur en landschap aanwezig is of ontwikkeld kan worden en hoe deze beheerd moet worden.

De Ecologische Hoofdstructuur is een belangrijk onderdeel van de natuur in Noord-Holland. De wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur zijn:

- de bij het gebied behorende natuurdoelen en kwaliteit;
- de geomorfologische en aardkundige waarden en processen;
- de waterhuishouding;
- de kwaliteit van bodem, water en lucht;
- rust, stilte, donkerte en openheid;
- de landschapsstructuur;
- de belevingswaarde;
- de recreatieve mogelijkheden in het gebied.

De Mooie Nel behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur en is aangewezen als het beheertype 'Zoete Plas'. De Mooie Nel behoort tot het gebied 'Recreatiegebied Spaarnwoude, De Liede en De Batterij'. Dit gebied is bos en veenweidegebied met hoofdfunctie recreatie, gericht op het ontvangen van grote hoeveelheden bezoekers. In het veenweidegebied ligt kruidenrijk- en vochtig weidevogelgrasland, plas-dras en vochtig schraalland. Langs De Liede en bij De Batterij komen rietmoeras, veenmostrietland en Elzenbroekbos voor. De voormalige kleipolders zijn beplant met loofbos

afgewisseld met open water en graslanden. De Houtrakkerbeemden bestaan uit brak waterplassen, grasland en rietkragen.

Ten aanzien van weidevogels is aangegeven dat Noord-Holland rijk is aan weidevogels. Van sommige soorten broedt meer dan 20% van de landelijke populatie in Noord-Holland. Ondanks de inspanningen van de afgelopen dertig jaar, is het aantal vogelsoorten echter achteruit gegaan. Om deze ontwikkeling te stoppen, hebben Gedeputeerde Staten op 31 maart 2009 een weidevogelvisie vastgesteld (zie volgende kopje).

Momenteel wordt een nieuw Natuurbeheerplan voorbereid. Het ontwerp van dit plan heeft van 7 mei tot en met 18 juni 2012 ter inzage gelegen. Het plan zal in de loop van 2012 worden vastgesteld.

Weidevogelvisie

De weidevogelvisie biedt het inhoudelijk kader voor het Natuurbeheerplan (zie vorige kopje). In de Weidevogelvisie zijn de belangrijke weidevogelleefgebieden en -kerngebieden bepaald. De provinciale inspanning is gericht op duurzame weidevogelpopulaties, duurzaam beheer en duurzame inzet / motivatie van de beheerders.

Binnen de weidevogelleefgebieden is onderscheid gemaakt in twee typen kerngebieden:

- Gruttokerngebieden, dit zijn gebieden met minimaal 10 gruttobroedparen per 100 hectare;
- Weidevogelkerngebieden, dit zijn gebieden met minimaal 20 broedparen per 100 hectare van alle soorten, behalve Kievit, kraakend en graspieper (deze soorten zijn door hun verspreiding minder geschikt voor het definiëren van kerngebieden).

Een kerngebied heeft een zekere robuustheid en is minimaal 100 hectare groot. Kleinere kernen tellen mee als kan worden aangetoond dat ze (bijv. in combinatie met aanpalende kerngebieden) bijdragen aan een levensvatbare populatie. Gelet op de kaart "gruttokerngebieden" en de kaart "weidevogelkerngebieden" behoort een klein deel van het plangebied tot een kerngebied waar per 100 hectare meer dan 10 broedparen grutto's en meer dan 20 broedparen van alle soorten aanwezig zijn. Het gaat om vijver met omliggende grasstroken ten noordwesten van de molen De Slokop (zie voorgaande uitsnede kaart weidevogelleefgebied voor begrenzing).

In weidevogelgebieden gelden spelregels ten aanzien van de inzet en situering van maatregelen. In grote lijnen behelzen de spelregels:

- Alleen in gruttokernen: eisen aan de oppervlakte 'kuikenland' in relatie tot de gruttodichtheid. De provincie hanteert hierbij een bandbreedte van 1,0 tot 1,4 ha kuikenland per gruttobroedpaar, waarvan 30% bestaat uit kruidenrijk grasland. Het gaat hierbij om de oppervlakte kuikenland op gebiedsniveau (landbouw- en natuurgebied). Als kuikenland tellen verschillende gebruiksvormen mee: uitgesteld maaien, maar ook extensieve beweiding en hergroeiend gras. Basis hiervoor is de Alterra-tabel met omrekeningsfactoren (van hectares grondgebruik naar hectares kuikenland). Collectieve beheerplannen met een lager aandeel kuikenland worden alleen goedgekeurd als het plan de doelmatigheid daarvan onderbouwd aannemelijk kan maken, bijvoorbeeld op basis van goede resultaten in het verleden of een aantoonbaar voldoende reproductie, of in geval van zeer hoge dichtheden (daar waar de gruttokern onvoldoende ruimte biedt voor de benodigde oppervlakte kuikenland). De bovengrens van de norm is uit kostenoverwegingen tegelijk ook het nagestreefde maximum. Bovendien zullen zeer 'zware' en daarmee dure pakketten slechts selectief worden opgesteld (bijv. alleen voor zeer kritische soorten en/of voor zangvogels).
- In en buiten de overige weidevogelkernen zijn de eisen aan het beheer minder strikt:
 - voor de Kievit-scholekstergroep gelden geen vastomlijnde eisen vooraf aan de samenstelling van het beheer, behalve dat het moet bestaan uit een mix van legselbeheer en kuikenland;
 - voor de zangvogelgroep moet het weidevogelplan maatregelen bevatten die voor deze groep zinvol zijn (bijv. vormen van randenbeheer).

Het deel van het plangebied dat tot het kerngebied behoort is niet meer in gebruik als grasland maar als vijver met omliggende grasstroken. De in de Weidevogelvisie genoemde maatregelen zijn hier niet aan de orde. Voor het overige wordt korthedshalve verwezen naar de beschrijving van de provinciale ruimtelijke verordening.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie: Ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit

De Leidraad is op 21 juni 2010 als onderdeel van het uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. In de Leidraad geeft de provincie haar visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. Daarbij is aangegeven welke kernkwaliteiten van het landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zodat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze kunnen worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen.

De provincie omschrijft ruimtelijke kwaliteit aan de hand van kernkwaliteiten van het landschap. Het plangebied behoort tot het stedelijk landschap terwijl het gebied rondom het woongebied tot het veenpolderlandschap behoort. De kernkwaliteiten die volgens de Leidraad in en nabij het plangebied van toepassing zijn, zijn:

1. aardkundige waarden: het gebied ter plaatse van de Mooie Nel is aardkundig waardevol gebied;
2. historische structuurlijnen van de Stelling van Amsterdam: het plangebied ligt binnen de schootcirkel van Fort Bezuiden Spaarndam en in de buitenring van de Stelling;
3. cultuurhistorische objecten: de nabij het plangebied gelegen molen Slokop
4. dorps-DNA: Spaarndam is een dijkdorp.

De aardkundige waarden en de historische structuurlijnen (Stelling van Amsterdam) zijn al aan bod gekomen bij de beschrijving van de provinciale ruimtelijke verordening. Korthedshalve wordt hier naar verwezen.

In de Leidraad is ten aanzien van molens aangegeven dat de landschappelijke en cultuurhistorische betekenis van molens groot is. In het ruimtelijke ordeningsbeleid moeten gemeenten zoveel mogelijk rekening houden met de 'molenbiotoop'. Een molenbiotoop is de omgeving waarmee een molen in relatie staat. Buiten bestaand bebouwd gebied dient de vrije ruimte rond een molen in verband met windvang en het weren van storende visuele elementen zoveel mogelijk gehandhaafd te blijven. Uitgangspunt daarbij is om binnen 100 meter rond de molen geen bebouwing op te richten of beplanting aan te brengen hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek en binnen een afstand van 100 tot 400 meter rond de molen geen bebouwing op te richten hoger dan 1/100 van de afstand tussen de bouwwerk/beplanting en de molen, gerekend van de onderste punt van de verticaal staande wiek.

In paragraaf 4.5 wordt nader ingegaan op de molen in relatie tot het bestemmingsplan. Korthedshalve wordt hier naar verwezen.

3.5 Gemeentelijk beleid

Gemeentelijke Strategische Toekomstvisie Verbindend groen

Op 24 november 2009 heeft de gemeenteraad de Strategische Toekomstvisie Verbinding groen vastgesteld. De strategische visie is een richtsnoer voor de toekomst van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. In de visie zijn 15 strategische opgaven opgesteld met betrekking tot de onderwerpen identiteit, leefbaarheid, groen, verkeer, bedrijvigheid en bestuur.

Het groene buitengebied is in belangrijke mate bepalend voor de identiteit van Haarlemmerliede en Spaarnwoude en bindt de bewoners van de kernen. De uitdaging voor de toekomst is om deze groene buffer in zijn geheel te behouden. Behouden betekent hier vasthouden aan de groene bestemming en een goed midden weten te vinden tussen de verschillende functies die dit gebied vervult voor uiteenlopende mensen en wensen: een goede mix van kijkgroen, natuurbeleving en verschillende vormen van (dag)recreatie.

Om de ontwikkeling van de kernen tot zijn recht te laten komen en tegelijkertijd de overstijgende belangen te kunnen afwegen, heeft de gemeenteraad inmiddels een structuurvisie vastgesteld. De gemeente zet daarbij in op minimaal stabilisering van het inwoneraantal. Dit is nodig om de gevolgen van de vergrijzing op te kunnen vangen en ontgroening tegen te kunnen gaan. Dit betekent, gezien de gemiddeld afnemende bewoningsdichtheid per woning, onder andere een toename van het aantal

woningen door nieuwbouw, maar ook door functieverandering van bestaande niet-woonbebouwing naar een woonfunctie dan wel aanpassingen in de bestaande woningvoorraad. Een deel van deze nieuwbouw zal kunnen worden gerealiseerd als het plan SpaarneBuiten (dat momenteel in ontwikkeling is) wordt uitgevoerd. Naast het minimaal stabiliseren van het inwonersaantal is ook het terugdringen van verkeersoverlast en sluipverkeer in de kernen van belang om de leefbaarheid op peil te houden of te verbeteren. Tenslotte is aangegeven dat het oevergebied van de Mooie Nel in de toekomst beter toegankelijk zal worden gemaakt om daarmee het groene en het landschappelijke karakter van dit oevergebied beter en vooral voor meer mensen tot zijn recht te laten komen.

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte herontwikkeling van het plangebied tot een woongebied past binnen de Strategische Toekomstvisie aangezien het nieuwe woongebied bijdraagt aan het minimaal stabiliseren van het inwonersaantal van Spaarndam. Ook wordt de oever van de Mooie Nel toegankelijker gemaakt doordat in het zuidwestelijk deel van het plangebied een park wordt aangelegd. Uit paragraaf 4.3 van deze toelichting blijkt dat de realisatie van woongebied SpaarneBuiten leidt tot een toename van verkeer maar er is in dat geval nog steeds sprake van een veilige en leefbare verkeerssituatie in en buiten Spaarndam.

Structuurvisie Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude: Samen naar 2035 (ontwerp)

De structuurvisie is een uitwerking van de strategische visie (zie voorgaande). In de structuurvisie wordt het ruimtelijk beleid voor de periode tot en met 2035 uitgewerkt tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling op hoofdlijnen. De structuurvisie ligt qua detaillering tussen de strategische visie en de bestemmingsplannen die de gewenste ontwikkelingen op perceelniveau vastleggen.

In de visie van de gemeente wordt voor Spaarndam onder meer uitgegaan van de realisatie van woongebied SpaarneBuiten met bijbehorende voorzieningen. De ontwikkeling van dit woongebied is aangemerkt als één van de ruimtelijke opgaven. In de structuurvisie is uitgegaan van ruim 300 woningen en de realisatie van een kleinschalige (jacht)haven, welke is bedoeld voor de bewoners van SpaarneBuiten. Een andere ruimtelijke opgave is om een kwalitatieve en kwantitatieve uitbreiding van bestaande en nieuwe recreatieve mogelijkheden te realiseren, mits dat de aanwezige landschappelijke en natuurlijke waarden niet aantast.

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte herontwikkeling van het plangebied tot een woongebied is in overeenstemming met de structuurvisie. Het bestemmingsplan draagt ook bij aan het toegankelijker maken van de oever van de Mooie Nel.

4. Randvoorwaarden

Het bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van woongebied SpaarneBuiten. Hiervoor dienen diverse onderzoeken naar randvoorwaarden uitgevoerd te worden. Bij de randvoorwaarden gaat het vooral om milieutechnische aspecten, maar zijn ook andere aspecten, zoals verkeer en parkeren van belang.

4.1 Milieueffectrapportage

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en m.e.r.-plichtige activiteiten. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Deze activiteiten zijn aangegeven op de C-lijst van het Besluit. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld dient te worden of een m.e.r. kan worden uitgevoerd. Deze activiteiten zijn weergegeven in de D-lijst van het Besluit.

De redactie van het besluit merkt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De diepgang van de vormvrije m.e.r.-beoordeling hangt af van:

1. de aard van de voorgenomen activiteit;
2. de (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit is gesitueerd;
3. de maatschappelijke aandacht voor de activiteit;
4. mate van beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gevoeligheid van gebieden.

Drempelwaarden

Het plan heeft betrekking op een tweetal activiteiten die voorkomen op de C- en D-lijst van het Besluit. Het gaat om de aanleg van een jachthaven (categorie 10 van de D-lijst) en de bouw van woningen (categorie 11 van de D-lijst). De drempelwaarden voor deze activiteiten bedragen respectievelijk 100 ligplaatsen (of 250.000 bezoekers per jaar) en 2.000 woningen (of een oppervlakte van meer dan 100 hectare). In het plangebied is voorzien in de realisatie van 70 ligplaatsen in de jachthaven en de realisatie van circa 320 woningen. In de omgeving van het plangebied zullen nog circa 65 woningen worden gerealiseerd. Deze aantallen zijn lager dan de drempelwaarden voor deze activiteiten.

Andere factoren

Naast de drempelwaarden dienen ook andere factoren te worden beoordeeld, namelijk de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van het potentiële effect. Hiervoor geldt het volgende:

- Het bestemmingsplan maakt de wijziging van een bedrijfsbestemming in een woonbestemming mogelijk. Door deze wijziging maakt het plangebied geen onderdeel meer uit van het gezonde industrieterrein zoals vastgelegd in het Zonebesluit Industrieterrein Spaarndam. De in het resterende deel van het gezonde industrieterrein gevestigde bedrijven aan de Lagedijk leiden niet tot een aantasting van een goed woon- en leefklimaat zoals blijkt uit akoestisch onderzoek naar industrielawaai (paragraaf 4.4).
- Het plangebied grenst aan het beschermd dorpsgezicht van Spaarndam. Een aantasting van het beschermd dorpsgezicht is niet aannemelijk aangezien de karakteristiek van het beschermd dorpsgezicht vooral is gelegen in de ligging van de dorpskern en niet zozeer in het stedelijk silhouet van Spaarndam. De hogere bouwhoogte in het woongebied SpaarneBuiten heeft daarom geen invloed op deze karakteristiek.
- Het plangebied is in het geheel gelegen binnen de Stelling van Amsterdam. De gemeente heeft daarom in 2004 een rapport laten opstellen waarin de herontwikkeling tot woongebied

cultuurhistorisch is beschouwd en er aanbevelingen zijn gedaan (zie paragraaf 4.4). Deze aanbevelingen zijn vervolgens verwerkt in het stedenbouwkundig plan dat ten grondslag ligt aan het onderhavige bestemmingsplan. Door deze aanbevelingen worden o.a. diverse zichtlijnen verbeterd. Zo worden de zichtlijnen 'Fort Bezuiden Spaarndam'-'Fort Penningsveer' en Mooie Nel-Sint Bavo te Haarlem verbeterd door het verwijderen van bedrijfsbebouwing en de aanleg van groen. De zichtlijnen Stompeloren Spaarnwoude-Spaarne, ter plaatse van de entrees van het woongebied, zijn zelfs nieuw ten opzichte van de voorgaande situatie. Tenslotte zal de zichtlijn Stompeloren-molen Slokop-Mooie Nel in stand worden gehouden doordat de afstand van de oorspronkelijke windsingel tot de molen niet zal worden verkleind.

- Het plangebied bevindt zich grotendeels binnen bestaand stedelijk gebied waardoor de gevolgen beperkt zijn, mede omdat er in het zuidelijk deel een park wordt aangelegd.
- De transformatie van het bedrijventerrein naar een woongebied heeft per saldo een gunstiger effect op milieu en landschap dan het gebruik als bedrijventerrein. De herontwikkeling is aan te merken als een project van beperkte omvang zonder negatief milieueffect, zoals mede blijkt uit de toetsing op eventuele effecten op alle relevante milieueffecten (zie paragrafen 4.2 t/m 4.12).

De kenmerken van het project, de ligging van het plangebied en de potentiële effecten van het project geven geen aanleiding tot een m.e.r.(-beoordeling).

4.2 Bodem

Voor de realisatie van nieuwe bebouwing en functies geldt dat er inzicht dient te zijn in de bodemkwaliteit. De bodem in het plangebied dient daarom te worden getoetst aan de geldende streefwaarden¹ en interventiewaarden² die zijn opgenomen in de Circulaire streefwaarden en interventiewaarden bodemsanering (d.d. 24 februari 2000, VROM). Er is daarbij sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging indien een interventiewaarde van een stof wordt overschreden. Sanering is dan noodzakelijk.

In augustus 2004 is nader bodemonderzoek verricht door Aveco de Bondt bv. om de aard, mate en omvang van de aangetroffen verontreiniging in de grond en het grondwater te bepalen. Uit het bodemonderzoek blijkt dat er feitelijk sprake is van één geval van ernstige bodemverontreiniging. Om de bodem geschikt te maken voor het beoogde gebruik is vervolgens voor het plangebied een saneringsplan opgesteld, welke in januari 2007 is ingediend bij Gedeputeerde Staten. Deze sanering is inmiddels uitgevoerd en afgerond. De provincie heeft op 19 juli 2010 ingestemd met de uitgevoerde sanering en het ingediende nazorgplan ten aanzien van de restverontreiniging ter plaatse van de landschapsheuvel (zie bijlage). Het plangebied is daarmee geschikt voor de beoogde bestemmingen.

4.3 Verkeer en parkeren

Verkeer

De herontwikkeling van het plangebied heeft gevolgen voor de verkeersstromen van en naar het plangebied. Om deze te verwachten verkeerseffecten inzichtelijk te krijgen is een onderzoek naar de gevolgen van de ontwikkeling van SpaarneBuiten verricht door Ligtermoet & Partners (projectnr. 802, d.d. 10 oktober 2012, zie bijlage).

In het verkeersonderzoek is aan de hand van de bestaande situatie en de te verwachten verkeerseffecten van SpaarneBuiten nagegaan wat de verkeerseffecten van de nieuwe woonwijk zullen zijn en of die verkeershoeveelheid op een acceptabele wijze kan worden afgewikkeld op het omliggende wegennet. De bestaande situatie op de wegen in en rond Spaarndam is daarbij in kaart gebracht door middel van een geheel nieuw verkeersonderzoek. De opzet van het verkeersonderzoek bestond uit verkeerstellingen en kentekenonderzoek. De verkeersstromen van de twee al gerealiseerde woonvelden in SpaarneBuiten zijn ook inzichtelijk gemaakt. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de invloed van het al gerealiseerde deel van SpaarneBuiten binnen Spaarndam relatief

¹ Streefwaarden geven het milieukwaliteitsniveau aan van een "schone" bodem, die geschikt is voor alle mogelijke functies.

² Interventiewaarden bodemsanering geven het milieukwaliteitsniveau aan waarboven ernstige vermindering optreedt van de functionele eigenschappen van de bodem.

beperkt is doordat gemiddeld 47% van dat verkeer van/naar het zuiden (Penningsveer en Liedeweg) rijdt en dus niet door het dorp.

De te verwachten verkeersproductie in SpaarneBuiten is voor wat betreft de woningen op twee manieren beoordeeld. Als eerste is aan de hand van het verkeersonderzoek gekeken wat de gemiddelde verkeersproductie per woning in de reeds gerealiseerde woonvelden van SpaarneBuiten is, waarna deze is omgerekend naar het totale woningbouwprogramma voor SpaarneBuiten. Daarnaast is aan de hand van landelijke kengetallen berekend welke theoretische verkeersproductie de woningen in SpaarneBuiten oplevert. Op beide manieren is een nagenoeg identieke waarde voor woningen verkregen, namelijk circa 2.500 motorvoertuigen per werkdag/etmaal. Vervolgens is voor de resterende functies (jachthaven en commerciële voorzieningen) aan de hand van landelijke kengetallen berekend welke theoretische verkeersproductie deze functies opleveren. Ook is in het kader van het verkeersonderzoek gekeken of er nog andere ruimtelijke ontwikkelingen spelen die kunnen leiden tot een toename van het verkeer in en rond Spaarndam of dat er rekening dient te worden gehouden met autonome groei. Dat blijkt niet het geval te zijn (zie ook paragraaf 2.4). De totale toename van het verkeer als gevolg van SpaarneBuiten (inclusief het al gerealiseerde deel) komt uit op gemiddeld 2.800 motorvoertuigen per werkdag. Ten opzichte van de bestaande situatie is er sprake van een gemiddelde toename van 2.160 motorvoertuigen per werkdag.

Op basis van de routing van het verkeer dat tijdens het verkeersonderzoek is waargenomen is een betrouwbare inschatting gemaakt van de toename van het verkeer op het wegennet in en rond Spaarndam als gevolg van SpaarneBuiten. Daaruit blijkt dat er bij een aantal wegen meer verkeer op zal treden. De grootste toename buiten de bebouwde kom zal optreden op de Lagedijk (circa 570) en in het verlengde daarvan de Penningsveer (circa 450). Binnen de bebouwde kom zal de grootste toename plaatsvinden direct nabij SpaarneBuiten, op de Lagedijk. Daar is de toename ten opzichte van de bestaande situatie circa 1.590 motorvoertuigen per werkdag door intern en extern verkeer dat via de Slaperdijkweg, Zijkanaal C, Ringweg, Spaarndamseweg en Spaarndammerdijk het dorp verlaat. Ter hoogte van het Rijnlandhuis op de Spaarndammerdijk is een toename te verwachten van 1.300 motorvoertuigen per etmaal, waarmee de totale intensiteit daar op bijna 4.800 motorvoertuigen per etmaal komt. Westelijk van de brug op de route IJdijk-Slaperdijkweg zal de intensiteit toenemen met gemiddeld 750 motorvoertuigen per werkdag en daarmee uitkomen op ca. 4.500 motorvoertuigen per etmaal.

De toekomstige intensiteiten op alle wegen worden beschouwd als aanvaardbaar. Geconstateerd wordt dat de toename van verkeer binnen de bebouwde kom veilig en met inachtneming van de leefbaarheid verwerkt kan worden. De intensiteiten leiden er nergens toe dat de waarde van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal wordt overschreden. Deze waarde kan als referentie dienen, omdat deze intensiteit voor verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom als richtwaarde geldt om de veiligheid en leefbaarheid te waarborgen. Geheel Spaarndam kan als verblijfsgebied worden gezien, waardoor deze waarde als goede referentie geldt. Wel geldt dat, gezien de beschikbare wegprofielen, de passeersnelheden van het verkeer laag zullen zijn. Dat is voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid echter geen probleem.

Buiten de bebouwde kom neemt het verkeer beperkt toe. Alle wegen buiten de bebouwde kom voldoen aan de minimale maten die landelijk worden aanbevolen (Handboek Wegontwerp, deel erftoegangswegen, CROW). Met het oog op de verkeersveiligheid leidt de toename van het verkeer niet tot verkeersveiligheidsknelpunten. Wel komt de intensiteit op de Lagedijk in de intensiteitsklasse dat fietsstroken te overwegen zijn. Ook bestaat er gelet op de verhardingsbreedtes van de wegen en de te verwachten intensiteiten kans op berm schade op de wegen Spaarndammerdijk, Lagedijk en Penningsveer. Om berm schade te voorkomen kunnen bermversteavingsmaatregelen worden toegepast en/of fietsstroken worden aangelegd. Het toepassen van bijvoorbeeld grasbetonstenen als bermversteving is een reële optie, zoals ook blijkt uit een memo van het Hoogheemraadschap. Bij de Penningsveer zijn vanwege de verkeersintensiteit ook fietsvoorzieningen gewenst in de vorm van fietssuggestiestroken. Door het toepassen van bermversteavingsmaatregelen en het aanbrengen van fietsvoorzieningen op de Penningsveer kunnen de wegen Spaarndammerdijk, Lagedijk en Penningsveer het verkeer zodanig verwerken dat berm schade wordt voorkomen.

In het verkeersonderzoek worden de te verwachten verkeersintensiteiten niet als een probleem gezien. Wel wordt opgemerkt dat er sprake is van een zekere mate van onevenwichtigheid in de bestaande verkeersstructuur aangezien er behalve de Slaperdijkweg geen goede hoofdontsluiting

richting Haarlem ligt. Gekeken is welke mogelijkheden er zijn om deze onevenwichtigheid van het bestaande wegennet te verbeteren en wat de effecten zijn. Daarbij is ook beoordeeld in hoeverre de betreffende verkeersmaatregel bermshade voorkomt. Uit de geanalyseerde verkeersmaatregelen blijkt dat het gedeeltelijk instellen van éénrichtingsverkeer op de Spaarndammerdijk, de Lagedijk en de Kerkweg een positief effect heeft. Als éénrichtingsverkeer wordt ingesteld is er geen tegemoetkomend verkeer meer, waarmee de kans op het ontstaan van bermshade dus ook vrijwel tot nul wordt gereduceerd. Het eenrichtingsverkeer kan worden ingesteld voor:

- Lagedijk, vanaf de ontsluitingsweg van SpaarneBuiten (Lagedijk) tot aan de Penningsveer, richting Spaarndam-uit;
- Spaarndammerdijk, vanaf de Kerkweg tot aan de Inlaagesedijk, richting Spaarndam-in;
- Een klein deel van de Kerkweg, richting Spaarndammerdijk.

De nadelen van eenrichtingsverkeer zijn dat dit in een buitengebied een wat ongebruikelijke maatregel is (maar wel toegestaan), er meer autokilometers worden gemaakt omdat bewoners wat moeten omrijden, de Kerkweg iets drukker wordt en de rijsnelheden waarschijnlijk iets omhoog zullen gaan.

Gelet op het verkeersonderzoek is er sprake van twee verkeersscenario's ten aanzien van een aanvaardbare afwikkeling van het verkeer:

1. de huidige verkeerssituatie met bermverharding en fietssuggestiestroken;
2. het instellen van eenrichtingsverkeer op een aantal wegen.

De gemeente is op basis van het verrichte verkeersonderzoek voornemens om:

1. Op de Lagedijk richting Penningsveer, op het eerste deel van de Kerkweg en op de Spaarndammerdijk richting Spaarndam éénrichtingsverkeer in te stellen.
2. De bermen van de Spaarndammerdijk, de Lagedijk en de Kerkweg te verbeteren op gedeelten met tweerichtingsverkeer door middel van grasbetontegels, in elk geval op plekken waar de berm nu verzakt is.
3. De verkeerssituatie in Penningsveer als uitvalsroute richting Haarlem mee te nemen en te bezien welke verkeersmaatregelen daar nuttig zijn, bijvoorbeeld het plaatsen van een altemnerend verkeerslicht op het smalste weggedeelte.
4. Het wegprofiel bij het Rijnlandhuis voor zover technisch mogelijk te verbreden. In de plaatselijke verkeerssituatie is een behoedzame passage de enige mogelijkheid en er is vooralsnog geen aanleiding dat te veranderen. In de praktijk kan blijken dat studie naar aanvullende maatregelen nodig kan zijn.
5. De kruising van de Spaarndammerdijk met de sluis zodanig in te richten dat de afslag naar de Zijkanaal C weg voor gemotoriseerd verkeer de meest vanzelfsprekende wordt.
6. In overweging nemen om de flitspaal op de Spaarndammerdijk tevens te laten werken in de avondspits.
7. Langs het laatste stuk van de Lagedijk aan de zijde van de Mooie Nel een tweezijdig fietspad aan te leggen en fietsindicatiestroken op Penningsveer.

Er is nog geen verkeersbesluit genomen voor het instellen van éénrichtingsverkeer op een aantal wegen. In de onderzoeken naar geluidhinder (zie paragraaf 4.4 van de toelichting) en luchtkwaliteit (zie paragraaf 4.7 van de toelichting) is daarom rekening gehouden met beide verkeersscenario's.

Parkeren

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude hanteert een parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per nieuwe woning. In het stedenbouwkundig plan voor SpaarneBuiten is rekening gehouden met een parkeernorm van 1,8 parkeerplaats per nieuwe woning. Er zijn op diverse plekken parkeerplaatsen voorzien, zowel in de openbare ruimte als op eigen terrein.

4.4 Geluidhinder

Sinds begin jaren '80 is de Wet geluidhinder van kracht. De wet heeft tot doel om de geluidsoverlast voor nieuwe geluidsgevoelige functies te beperken. Volgens de Wet geluidhinder (aangepast op 1 juli 2012) zijn woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen (onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen en kinderdagverblijven) en geluidsgevoelige terreinen (woonwagendplaatsen en ligplaatsen voor woonschepen) te beschouwen als geluidsgevoelige functies.

Als gevolg van de Wet geluidhinder zijn rond industrieterreinen, wegen en spoor-, tram- en metrospoorwegen geluidzones van kracht. Binnen deze zones dient de bij wet bepaalde ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting in acht te worden genomen voor nieuwe geluidsgevoelige functies zoals wonen. Om te bezien of en waar de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor wegverkeerslawaai, industrielawaai en/of railverkeerslawaai wordt overschreden is het noodzakelijk om akoestisch onderzoek uit te voeren indien nieuwe geluidsgevoelige functies binnen de geluidzones worden gerealiseerd. De nieuwe geluidsgevoelige functies zijn niet toegestaan indien de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe geluidsgevoelige functies leidt tot een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting, tenzij ontheffing wordt verleend. Ontheffing kan door burgemeester en wethouders worden verleend indien de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe geluidsgevoelige functie lager is dan de maximale ontheffingswaarde en maatregelen om de geluidsbelasting te verminderen dan wel te beperken niet mogelijk zijn of niet leiden tot een geluidsbelasting onder de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting.

De afgelopen periode heeft het kabinet onder de noemer SWUNG (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) gewerkt aan een grootschalige aanpassing van de Wet geluidhinder, welke op 1 juli 2012 in werking is getreden. Deze aanpassing heeft geen gevolgen voor het plangebied van dit bestemmingsplan omdat het op ruime afstand van rijksinfrastructuur ligt.

Geluid afkomstig van vliegverkeer en van bedrijven (welke niet tot een gezoneerd industrieterrein behoren) vallen niet onder Wet geluidhinder. Voor vliegtuiglawaai is het Luchthavenindelingbesluit van toepassing (zie paragraaf 4.12).

Wegverkeer

In de Wet geluidhinder zijn geluidzones gedefinieerd voor de wegen met een toegestane snelheid van 50 km/u of hoger. De breedte van een geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken op de weg en of een weg is gelegen in of buiten de bebouwde kom.

Nabij het plangebied liggen de wegen Zijkanaal C, de Spaarndammerdijk, de Lageweg en de Lagedijk. Voor deze wegen geldt binnen de bebouwde kom een snelheidsregime van 50 km/u en buiten de bebouwde kom een snelheidsregime van 60 of 80 km/u. De genoemde weggedeeltes binnen de bebouwde kom hebben een geluidzone met een breedte van 200 meter terwijl de geluidzone van de weggedeeltes buiten de bebouwde kom een breedte van 250 meter hebben. Het plangebied ligt binnen de geluidzones van Zijkanaal C, de Lageweg, de Lagedijk en de Spaarndammerdijk.

Ter plaatse van de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) is de uitvoering van akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai vereist om te bezien of en waar de voorkeurgrenswaarde voor wegverkeerslawaai - 48 dB - wordt overschreden als gevolg van wegverkeer op Zijkanaal C, de Lageweg, de Lagedijk en/of de Spaarndammerdijk.

Door Aveco de Bondt is een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai uitgevoerd (projectnummer 12.099, d.d. 11 oktober 2012, zie bijlage). In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met twee verkeersscenario's (zie paragraaf 4.3 van de toelichting). Uit de berekeningen blijkt het volgende:

- De geluidbelasting vanwege het verkeer op de Lageweg bedraagt maximaal 56 dB in de situatie met tweerichtingsverkeer. In de situatie met eenrichtingsverkeer op de Lageweg en Spaarndammerdijk is de geluidbelasting maximaal 55 dB. De voorkeurgrenswaarde wordt in beide scenario's overschreden. De maximale ontheffingswaarde als bedoeld in de Wet geluidhinder wordt echter niet overschreden. Voor beide scenario's dient het gemeentebestuur hogere waarden vast te stellen aangezien maatregelen om de geluidsbelasting te verlagen niet voldoende zijn.
- Voor de Spaarndammerdijk wordt er in beide scenario's voldaan aan de voorkeurgrenswaarde. Hiervoor zijn derhalve geen hogere waarden noodzakelijk.

De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt in de situatie met verbeterde bermen maximaal 61 dB. In de situatie met eenrichtingsverkeer op de Lageweg en Spaarndammerdijk is de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 60 dB. Dergelijke gecumuleerde geluidsbelastingen zijn aanvaardbaar.

Voor de woningen die als gevolg van het wegverkeer op de Lageweg een geluidsbelasting hoger dan 48 dB ondervinden geldt dat er tijdig een hogere grenswaarde zal worden vastgesteld.

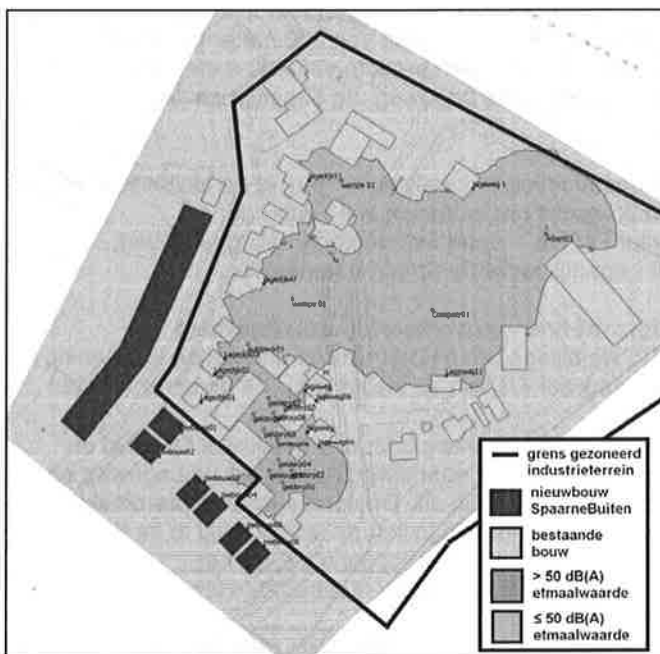
Spoorweglawaai

Op grond van de Wet geluidhinder is voor alle spoorwegen een zonekaart vastgesteld. Het plangebied ligt niet binnen een geluidszone van een spoorweg. Er hoeft daarom geen akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaai te worden uitgevoerd.

Industrielawaai

Het voormalige bedrijventerrein ter plaatse van het plangebied is onderdeel van het gezoneerde industrieterrein zoals vastgelegd in het Zonebesluit Industrieterrein Spaarndam. Door vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan voor het woongebied zal de geluidszone van industrieterrein Spaarndam ter plaatse van het plangebied komen te vervallen. Voor het resterende deel van het gezoneerde industrieterrein geldt dat de vestiging van grote lawaaimakers onwaarschijnlijk is vanwege de al aanwezige woningen in de omgeving en de daarmee beperkte mogelijkheden voor bedrijven om zich binnen het resterende deel van de zone te vestigen. Het onderzoek naar industrielawaai heeft daarom uitsluitend betrekking op de al aanwezige bedrijven op het gezoneerde industrieterrein.

Op het resterende deel van het gezoneerde industrieterrein zijn enkele bedrijven gevestigd. Het gaat daarbij om een aannemersbedrijf, een transportbedrijf, een autobedrijf, een supermarkt en een grond-, riolerings- en bestratingsbedrijf. In september 2010 is door Cauberg-Huygen gekeken naar deze bedrijven in relatie tot de nieuwe woningen in SpaarneBuiten (referentie 20081459-06 zie bijlage). Daaruit blijkt dat de geluidsbelasting van deze bedrijven tezamen (gecumuleerd) buiten de nog resterende zonegrens van het industrieterrein niet hoger dan 50 dB(A) zal zijn, op één punt na. De overschrijding is echter gering en heeft geen gevolgen voor de nieuwe woningen aangezien de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen nergens hoger dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 50 dB(A) zal zijn. Bovendien zal er een geluidscherm worden gebouwd tussen het industrieterrein en de nieuwe woningen ten zuidwesten van het perceel Lageweg 16.



Afbeelding: 50 dB(A) contour van de gevestigde bedrijven op het resterende deel van het gezoneerde industrieterrein

4.5 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Volgens de Wet op Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) is het verplicht voor alle (op)nieuw vast te stellen bestemmingsplannen om het archeologisch belang een volwaardige plaats toe te kennen.

In juli 2003 is door RAAP Archeologisch Adviesbureau een archeologisch bureauonderzoek verricht (notitie 406, zie bijlage). Er zijn daarbij geen aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen in het plangebied. De aanwezigheid van archeologische vindplaatsen uit de IJzertijd en Romeinse tijd kan echter niet worden uitgesloten omdat op grond van geologische gegevens een middelmatige archeologische verwachting voor vindplaatsen uit die periodes geldt. Voor het oude tracé van de Lagedijk, welke tussen de 11^e eeuw en halverwege de 13^e eeuw is aangelegd, geldt dat niet kan worden uitgesloten dat de dijk in de Middeleeuwen bewoond is geweest, zodat voor het tracé een middelmatige archeologische verwachting voor vindplaatsen uit de Late Middeleeuwen geldt. Aanbevolen wordt om, afhankelijk van de verontreinigingssituatie, de genoemde archeologische verwachtingen te toetsen door middel van een inventariserend veldonderzoek.

In oktober 2007 is door Becker & Van de Graaf een inventariserend veldonderzoek verricht (verkennde fase, projectnr. 04650407/22921, zie bijlage). Dit onderzoek bestaat uit een bureauonderzoek en een verkennend booronderzoek. Het bureauonderzoek dat door RAAP is uitgevoerd is daarbij als basis gebruikt voor het bureauonderzoek in het inventariserend veldonderzoek, waarbij tevens aanvullende informatie, zoals het milieukundig bodemonderzoek, is verwerkt.

In het inventariserend veldonderzoek opgenomen bureauonderzoek is aangegeven dat het oorspronkelijke maaiveld onder de afdeklaag een lage verwachting heeft voor archeologische waarden uit de periode IJzertijd tot en met de Nieuwe tijd. De lage verwachting is gebaseerd op het feit dat het gebied tussen de IJzertijd en de Nieuwe tijd onderdeel uitmaakte van een relatief nat veen- en kleigebied dat ontgonnen werd voor de landbouw maar dat voor andere doeleinden (bewoning, begraving en industrie) minder aantrekkelijk was. De eventuele resten van de Lagedijk hebben een middelhoge verwachting voor archeologische resten uit de Late-Middeleeuwen tot en met de Nieuwe tijd. De middelhoge verwachting is gebaseerd op het feit dat op en langs de dijk sinds de 12^e of 13^e eeuw bewoning mogelijk was, maar dat dergelijke bewoning in andere gebieden maar sporadisch voorkwam en in dit gebied tot nog toe geen enkele aanwijzing is aangetroffen van dergelijke bewoning.

Om de dikte van de afdeklaag in kaart te brengen, alsmede om de mate van verstoring van het oorspronkelijke maaiveld en de mogelijk intactheid van de Lagedijk te bepalen, is er een verkennend veldonderzoek in de vorm van een booronderzoek uitgevoerd.

Bij het booronderzoek zijn restanten van een deel van het oude tracé van de Lagedijk aangetroffen. De dijk is mogelijk deels verstoord. Het is onduidelijk of er op de Lagedijk nog archeologische resten uit de Late-Middeleeuwen of de Nieuwe tijd voorkomen.

Naast de Lagedijk zijn er tijdens het booronderzoek bij één boring (boring 42) mogelijke archeologische resten aangetroffen. Het zou echter ook kunnen gaan om het oorspronkelijke maaiveld bedekt met een opgebrachte laag veen in plaats van een laag zand.

Op basis van de bevindingen is in het inventariserend veldonderzoek (verkennde fase) geadviseerd om een archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren op plaatsen waar de Lagedijk bedreigd wordt door graafwerkzaamheden en indien ter plaatse van boring 42 dieper wordt gegraven dan 150 centimeter onder het maaiveld. Voor de overige delen van het plangebied is geen vervolgonderzoek nodig.

In december 2008 is door Becker & Van de Graaf een vervolgonderzoek uitgevoerd in de vorm van een inventariserend veldonderzoek (waarderende fase door middel van proefsleuven, projectnummer 07021107/26100, zie bijlage). Het onderzoek (concept) heeft alleen betrekking op het oorspronkelijke verloop van de Lagedijk binnen het plangebied SpaarneBuiten en het doel van het onderzoek is het documenteren van gegevens en het veiligstellen van materiaal van vindplaatsen om daarmee informatie te behouden die van belang is voor de kennisvorming over het verleden.

Uit het inventariserend veldonderzoek blijkt dat het proefsleuvenonderzoek duidelijke resten van de Lagedijk binnen het plangebied heeft aangetoond. De Lagedijk is de enige archeologische waarde in het plangebied die met zekerheid aanwezig is. Binnen het plangebied is de Lagedijk begraven en deels verstoord. Nederzettingssporen ontbreken volledig en er zijn geen resten van bewoning aangetroffen op het onderzochte gedeelte van de Lagedijk. Door gebrek aan vondstmateriaal in de oudere lagen is niet vast te komen te staan of dit gedeelte van het tracé ouder is dan de zestiende eeuw. Op grond van het kaartbeeld en de lage ligging is wel aannemelijk dat het onderzochte gedeelte het oorspronkelijke tracé van de Lagedijk is.

De Lagedijk is in het onderzoek vanwege de fysieke kwaliteit in principe aangemerkt als een behoudenswaardige vindplaats. De Lagedijk is binnen het plangebied echter niet meer zichtbaar en is bovendien zwaar aangetast en verstoord door het grondgebruik sinds 1850. De inhoudelijke kwaliteit van de dijk is ter plaatse van het plangebied niet hoog. Buiten het plangebied ligt de archeologische waarde van de dijk aanmerkelijk hoger.

Zoals in paragraaf 4.2 is aangegeven is het plangebied inmiddels gesaneerd. Voor archeologische resten geldt een zorgplicht. Tijdens de sanering zijn geen archeologische resten aangetroffen. Er is derhalve geen aanleiding om in het bestemmingsplan een regeling ten aanzien van archeologie op te nemen.

Cultuurhistorie

Zoals blijkt uit de provinciale ruimtelijke verordening en Leidraad Landschap en Cultuurhistorie: Ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit (zie paragraaf 3.4) zijn er in en nabij het plangebied enkele cultuurhistorische belangrijke elementen aanwezig. Het gaat om het beschermd dorpsgezicht Spaarndam, de Stelling van Amsterdam en molen de Slokop.

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude heeft in 2004 een rapport laten opstellen waarin de herontwikkeling van het plangebied cultuurhistorisch wordt beschouwd en er aanbevelingen worden gedaan. In het rapport is het volgende vermeld:

- De inrichting van de strook grenzend aan het water van de Mooie Nel als groenstrook wordt als positief beoordeeld. Ter plaatse van de voorziene groenstrook loopt namelijk de hoofdverdedigingslijn tussen de forten Bezuiden Spaarndam en Penningsveer, waardoor het gebied is op te vatten als een onderdeel van het militaire landschap. Door een groene inrichting wordt de zichtlijn en het open landschap zoveel mogelijk gevrijwaard. De voorziene verhoging (uitzichtpunt) kan echter een verstoring van de zichtlijn en het open landschap betekenen. In het stedenbouwkundig plan voor SpaarneBuiten is het realiseren van een uitzichtpunt mogelijk gemaakt.
- Het indertijd voorziene kadefront wordt als tamelijk druk beschouwd waardoor de bestaande kwaliteiten van het beschermde dorpsgezicht van Spaarndam zouden kunnen worden overschreeuwd. Aanbevolen wordt om aanvullend onderzoek te verrichten naar de impact van het kadefront en wellicht enkele aanpassingen door te voeren. Inmiddels zijn er enkele stedenbouwkundige aanpassingen getroffen waardoor een 'luchtiger' kadefront is ontstaan.
- Aanbevolen wordt om de indertijd voorziene afstand tussen de bebouwing en de molen De Slokop niet te verkleinen. Deze afstand tussen de bebouwing en de molen is in het huidige stedenbouwkundige plan niet verkleind.
- Geadviseerd wordt om aandacht te besteden aan de zichtlijnen Fort Bezuiden Spaarndam-Fort Penningsveer, Stompetoren Spaarnwoude-Spaarne, Mooie Nel-Sint Bavo Haarlem en Stompetoren-Molen de Slokop-Mooie Nel. In het stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met de genoemde zichtlijnen.

Het stedenbouwkundig plan voor SpaarneBuiten is aangepast naar aanleiding van en conform het rapport uit 2004. Ten aanzien van de in en nabij het plangebied voorkomende waardevolle cultuurhistorische objecten wordt ten aanzien van het beschermd dorpsgezicht nog opgemerkt dat de karakteristiek van het beschermd dorpsgezicht vooral is gelegen in de ligging van de dorpskern en niet zozeer in het stedelijk silhouet van Spaarndam. De nieuwe bebouwing is op circa 200 meter afstand van de grens van het beschermd dorpsgezicht voorzien. De overwegende bouwhoogte van de nieuwe bebouwing zal 11 meter worden, met uitzondering van enkele bouwblokken met een bouwhoogte van 16 en 20 meter. De vorm van de nieuwe bebouwing zal daarmee, net als de bouwhoogten van de bebouwing van Spaarndam-West, gedifferentieerd zijn. De bouwhoogten in het woongebied

SpaarneBuiten hebben daarom geen invloed op de karakteristiek van het beschermd dorpsgezicht en leiden derhalve niet tot een aantasting van het beschermd dorpsgezicht.



Afbeelding: het beschermd dorpsgezicht van Spaarndam

Voor wat betreft de Stelling van Amsterdam wordt verder korthedshalve verwezen naar de beschrijving van de provinciale verordening (zie paragraaf 3.4).

- Molen De Slokop

Voorheen was in een groot deel van het woongebied bedrijfsbebouwing met een goothoogte van 10 meter toegestaan. De bebouwing van het woongebied heeft binnen een zone van 200 meter van de molen een vergelijkbare maximale bouwhoogte. De bebouwing komt in vergelijking met de bedrijfsbebouwing bovendien op gelijke afstand van de molen te liggen, met uitzondering van de waterwoningen langs de oever van de Mooie Nel. Deze waterwoningen kunnen op circa 60 meter afstand van de molen De Slokop komen te liggen.

De molen De Slokop is niet meer bedrijfsmatig in gebruik. Van belang is daarom alleen dat de molen voldoende wind kan vangen ter behoud van de molen. Door Peutz bv zijn de windsnelheden en de windrichtingen (de windstatistiek) ter plaatse van molen de Slokop in de huidige situatie in kaart gebracht conform de NPR6097 'Toepassing van de statistiek van de uurgemiddelde windsnelheden voor Nederland' (zie bijlage). Uit de figuur waarop de windroos van de molen is weergegeven volgt dat wind uit zuidwestelijke richtingen de belangrijkste is voor de molen. Wind uit deze zuidwestelijke richtingen komen het meest voor en bovendien komen uit deze windrichtingen de hoogste windsnelheden, wat van groot belang is voor de mogelijkheid tot het laten draaien van de molen. De geplande waterwoningen zijn ten westen/noordwesten van de molen geprojecteerd. Uit de in kaart gebrachte situatie volgt dat de molen uit deze windrichtingen nu al relatief minder wind aangeboden krijgt, die bovendien een lagere snelheid heeft. De molen zal dus bij wind uit deze richtingen nu al minder draaien dan bij wind uit de open blijvende zuidwestelijke richtingen. Hierdoor is het niet aannemelijk dat de draaimogelijkheden van de Slokop als gevolg van de geplande waterwoningen in significante mate zullen verslechteren. De molen zal door de mogelijkheden om met wind vanuit zuidwestelijke richtingen voldoende te kunnen draaien op verantwoorde wijze in stand gehouden kunnen worden.

4.6 Waterparagraaf

Algemeen

De waterparagraaf is een vast onderdeel van planologische procedures en dient in samenspraak met de waterbeheerder tot stand te komen. In deze paragraaf komen alle relevante wateraspecten aan bod die van belang zijn voor de locatie.

Het Hoogheemraadschap Rijnland is verantwoordelijk voor de waterkwantiteit en -kwaliteit van de watergangen in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Het hoogheemraadschap is tevens de beheerder van de waterkeringen. De gemeentelijke taken zijn o.a. het riool- en oeverbeheer.

Voor alle werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen is op basis van de Keur een watervergunning nodig van het Hoogheemraadschap Rijnland. In de keur worden tevens verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meld- en meetplicht aangegeven. Op 14 juli 2008 is door het hoogheemraadschap een watervergunning verleend ten behoeve van SpaarneBuiten. De zaken ten aanzien van de watervergunning zijn inmiddels uitgevoerd.

Het voorontwerp bestemmingsplan zal in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening worden voorgelegd aan het hoogheemraadschap (zie paragraaf 7.3).

Het watersysteem

De waterhuishouding in en rond het plangebied wordt vooral bepaald door de ligging van het plangebied. Het grootste gedeelte van het plangebied behoort tot het boezemland en staat hier ook direct mee in verbinding. Het boezempeil wordt min of meer gehandhaafd op een vast niveau van NAP (2005) – 0,66. Een beperkt gedeelte van het plangebied is gelegen in de Vereenigde Binnenpolder. In deze polder wordt het waterpeil gehandhaafd op NAP (2005) – 1,97 zomerpeil en NAP (2005) – 2,07 winterpeil.

Waterberging

Het plangebied is jarenlang in gebruik geweest als bedrijfsterrein en daardoor geruime tijd al grotendeels verhard. Het totaal verhard oppervlak van het bedrijventerrein bedroeg circa 95.250 m², waarvan circa 18.060 m² in gebruik was als gebouw. Door de transformatie naar een woongebied zal het verhard oppervlak afnemen aangezien er diverse groenvoorzieningen in het plangebied zullen worden gerealiseerd. Het totaal verhard oppervlak zal in de nieuwe situatie circa 75.250 m² bedragen (waarvan circa 29.600 m² woningen en appartementen, circa 13.000 m² verhardingen rondom woningen en circa 32.650 m² overige verhardingen zoals fietspaden, rijwegen, voetpaden, etc.). Het totaal verhard oppervlak neemt door de transformatie af met 20.000 m². Er hoeft derhalve geen compensatie als gevolg van verharding plaats te vinden.

In het plangebied is momenteel een aantal waterlopen aanwezig en een deel van het water van de Mooie Nel en het Noorder Buiten Spaarne maakt onderdeel uit van het plangebied. Vanwege de bedrijfsactiviteiten was er een insteekhaven en een dok (verzonken bak met water) aanwezig. De insteekhaven zal worden gebruikt voor de jachthaven terwijl het dok al is gedempt. Door aanpassingen in het plangebied zijn enkele sloten gedempt en is de dijksloot van de Lagedijk aangepast. Door het aanbrengen van een duiker in deze sloot is een betere verbinding met een slecht afwaterend gedeelte aan de noordoostzijde van het plangebied ontstaan. Verder zal tevens een nieuwe sloot worden gegraven aan de zijde van de Vereenigde Binnenpolder om een verbinding te creëren met een noordelijk gelegen doodlopende sloot. Door deze wijzigingen zal het systeem voor de waterhuishouding aan de polderzijde sterk verbeteren. De waterhuishouding aan de boezemzijde wijzigt niet, behalve dat door afname van verhard oppervlak meer infiltratie mogelijk is.

In totaal is ten behoeve van de transformatie 2.090 m³ boezemwater gedempt en 280 m³ overig polderwater. Dit verlies aan water is gecompenseerd doordat er 2.227 m³ boezemwater en 315 m³ polderwater is gegraven. Het 2.227 m³ boezemwater is gerealiseerd in het zuidoostelijk deel van het plangebied, nabij molen de Slokop. De Mooie Nel is verruimd door middel van een inham en direct ten noorden van deze inham is een vijver gemaakt.



Afbeelding: gerealiseerde watergangen nabij molen de Slokop

Door de doorgevoerde wijzigingen aan de polderzijde wordt de waterafvoer in het aangrenzende gebied, welke momenteel problematisch is, sterk verbeterd. Dit maakt dit gedeelte robuuster voor klimaatveranderingen. Aan de boezemzijde is dit niet van toepassing.

Waterkwaliteit

Op het bedrijventerrein was geen riolering aanwezig. In het kader van de planontwikkeling is deze aangebracht. In overleg met het hoogheemraadschap is gekomen tot een gescheiden stelsel (het hemelwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater). Het afvalwater wordt via een pompput op de drukleiding buiten het plangebied aangesloten en afgevoerd naar de waterzuivering. Om te voorkomen dat er via het hemelwater zeepresten in het oppervlaktewater komen doordat toekomstige bewoners hun auto's wassen, is/wordt in de koopovereenkomsten opgenomen dat autowassen op straat niet is toegestaan. De ontwikkelaar brengt dit punt ook onder de aandacht van kopers. Voor de nieuwbouw in het plangebied zullen geen materialen worden gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitloogbare bouwmaterialen als koper, zink en lood.

Ten aanzien van afvalwater van recreatievaart in de jachthaven wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan het mogelijk maakt om voorzieningen ten aanzien van het afvalwater te realiseren. De jachthaven zal naar verwachting echter worden gebruikt voor boten van bewoners van het plangebied waardoor er in dat geval geen voorzieningen voor afvalwater gerealiseerd hoeven te worden.

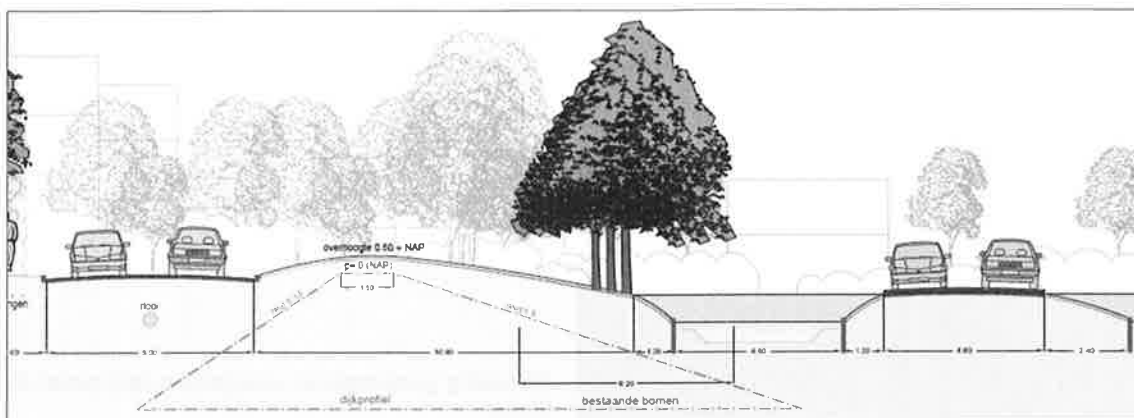
De hiervoor beschreven aanpassingen in het watersysteem, het dempen van oppervlaktewater en het elders creëren van nieuw oppervlaktewater, hebben weinig invloed op de kwaliteit van het oppervlaktewater. Door de uitgevoerde bodemsanering is de kwaliteit van het grondwater wel aanzienlijk verbeterd en is toekomstige verontreiniging van het oppervlaktewater voorkomen. Ook de aanleg van een riolering in het boezemgebied heeft een positieve uitwerking op de kwaliteit van het grondwater (voorheen waren er geen voorzieningen of septic tanks).

Grondwater

In het plangebied is geen ondergrondse bebouwing voorzien. De nieuwe bebouwing heeft dus geen gevolgen voor de grondwaterstand.

Waterkering

De waterkering langs de Lageweg is een boezemkade van de Vereenigde binnenpolder. Deze waterkering lag eerst meer op het bedrijventerrein maar de waterkering is gedeeltelijk verplaatst waardoor deze evenwijdig aan de Lageweg is komen te liggen.



Afbeelding: doorsnede waterkering langs de Lageweg

4.7 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

In Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide (NO₂) wordt in Nederland met name in de directe omgeving van drukke (snel)wegen overschreden. De norm voor fijn stof (PM₁₀) wordt eveneens op diverse locaties overschreden.

In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, de gevolgen voor de luchtkwaliteit moeten worden onderzocht. De gevolgen hangen direct samen met de eventuele verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. 'Niet in betekende mate' is sinds de inwerkingtreding van het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀.

In de "Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" wordt aangegeven op welke manier snel kan worden vastgesteld of de bijdrage van een nieuwbouwproject op de luchtkwaliteit valt onder de term 'niet in betekende mate'. De bijlage geeft een harde omschrijving van een aantal gevallen. Voor woningbouw bijvoorbeeld geldt bij één ontsluitingsweg een aantal van 1.500 nieuwe woningen netto (vervanging van bestaande woningen geldt als bijdrageneutraal). Bij twee ontsluitingswegen geldt een aantal van 3.000 woningen.

Het aantal woningen in Woongebied SpaarneBuiten (317) is beduidend lager dan de 1.500 woningen die zijn genoemd in de "Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)". Omdat er echter ook andere functies worden gerealiseerd (een jachthaven en 500 m² commerciële ruimte) is door Aveco de Bondt een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd (projectnummer 120999, d.d. 10 oktober 2012, zie bijlage). Nagegaan is of het plan in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit en of er binnen het plangebied overschrijdingen van grenswaarden optreden ten gevolge van het wegverkeer.

Uit de berekeningen blijkt dat het extra wegverkeer ten gevolge van de ontwikkeling van Woongebied SpaarneBuiten (inclusief de éénrichtingsvariant als bedoeld in paragraaf 4.3 van de toelichting), in de doorgerekende jaren 2012, 2015 en 2020 niet leidt tot (een dreigende) overschrijding van grenswaarden. De concentraties stikstofdioxide en fijn stof blijven ruim onder de grenswaarden, ook indien rekening wordt gehouden met de nog aan te scherpen zeezoutcorrectie. Uit het onderzoek blijkt dat er wordt voldaan aan voorwaarde a. van de 'Wet Luchtkwaliteit'. De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisatie van Woongebied Spaarnebuiten.

Besluit gevoelige bestemmingen

Sinds 15 januari 2009 is de AMvB gevoelige bestemmingen van kracht. Het Besluit verbiedt op plaatsen waar normen overschreden worden of waar overschrijding dreigt, de ontwikkeling van voorzieningen voor kwetsbare groepen in de nabijheid van snelwegen en provinciale wegen.

In het onderhavige plangebied worden geen nieuwe gevoelige bestemmingen gerealiseerd die onder deze AMvB vallen. Ook is het plangebied niet in de directe nabijheid van een snelweg of provinciale weg gelegen.

4.8 Externe veiligheid

Algemeen

Externe veiligheid speelt een belangrijkere rol in de ruimtelijke ordening. Het is dan ook van belang inzicht te krijgen in de objecten en elementen in of nabij de locatie die de externe veiligheid ter plaatse van de locatie kunnen beïnvloeden. Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Het beleid is er op gericht te voorkomen dat er te dicht bij gevoelige bestemmingen, activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden.

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan met gevaarlijke stoffen. Tijdens de productie, de opslag, het gebruik en het transport kunnen er zich calamiteiten voordoen, waardoor de veiligheid van de omgeving in het geding is. Deze risico's worden uitgedrukt in plaatsgebonden risico en groepsrisico waarbij in de normering onderscheid wordt gemaakt in bestaande en toekomstige situaties. Het plaatsgebonden risico geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Dit risico wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Met het groepsrisico wordt aangegeven hoe groot het aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Dit wordt weergegeven met een fN-curve (f is de kans en N het aantal slachtoffers).

Inrichtingen

Het bestemmingsplan moet op basis van het BEVI (Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen) en circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen worden getoetst aan de externe veiligheidsaspecten zijnde het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

In of in de nabijheid van het plangebied zijn geen inrichtingen die onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen vallen. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico worden binnen het plangebied daarom niet overschreden.

Transport

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water en het spoor is de "Circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen" kader. In de circulaire is voor het plaatsgebonden risico de grenswaarde bepaald op 10^{-6} . Voor groepsrisico is bepaald dat binnen een zone van 200 meter rond de route beperkingen ten aanzien van functies kunnen optreden.

Het plangebied valt niet binnen een zone van een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Nader onderzoek naar externe veiligheid is daarom niet nodig.

Buisleidingen

Er bevinden zich geen buisleidingen binnen de invloedssfeer van dit bestemmingsplan.

4.9 Flora en fauna

De wet- en regelgeving op het gebied van flora en fauna kent twee sporen, namelijk een gebiedsgericht en een soortgericht spoor. De Natuurbeschermingswet richt zich op de bescherming van gebieden, de Flora- en faunawet op de bescherming van soorten. Door Aveco de Bondt is door

middel van een quickscan Flora en fauna (projectnummer. 120614, d.d. 9 oktober 2012, zie bijlage) nagegaan of het voorliggende bestemmingsplan gevolgen heeft voor beschermde gebieden en/of beschermde soorten.

Gebiedsbescherming

Op grond van de Natuurbeschermingswet zijn Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden), Beschermde Natuurmonumenten en Wetlands aangewezen en beschermd. Uit de quickscan blijkt dat het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid het meest nabij gelegen beschermde gebied is. Dit gebied ligt op meer dan 5 kilometer afstand van het plangebied. Overige beschermde gebieden liggen op meer dan 10 kilometer afstand.

De provincie heeft delen van haar grondgebied aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (zie paragraaf 3.4). Een deel van het plangebied van het bestemmingsplan behoort ook tot de Ecologische Hoofdstructuur. Het gaat daarbij om de Mooie Nel. In het bestemmingsplan zijn ter plaatse van de Mooie Nel steigers mogelijk gemaakt. Uit de quickscan blijkt dat als gevolg van het aanbrengen en in gebruik hebben van steigers, vlonders of drijvende terrassen er geen sprake zal zijn van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de Ecologische Hoofdstructuur. Het type natuur ter plaatse van de Mooie Nel bestaat namelijk uit wateroppervlak en het aanbrengen van drijvende elementen en steigers brengt geen afname in watervolume met zich mee. Aan de oever van de Mooie Nel is vanwege de golfslag geen ondergedoken watervegetatie (waterplanten die geheel onder water groeien) aanwezig. Als gevolg van het aanbrengen en in gebruik hebben van steigers, vlonders of drijvende terrassen, zal er geen sprake zijn van een aantasting van de wezenlijke kenmerken van de Ecologische Hoofdstructuur. Een zogenaamde „nee-tenzij“ toets is niet nodig.

Soortenbescherming

Op basis van het archiefonderzoek en een veldbezoek is bepaald in hoeverre er beschermde flora en fauna in het plangebied aanwezig is:

- Plantensoorten: er zijn geen beschermde plantensoorten te verwachten;
- Zoogdieren: beschermde watergebonden zoogdieren zijn vanwege de voorkomende biotoop niet te verwachten terwijl gebouwde wonende zoogdieren uitgesloten zijn vanwege het ontbreken van geschikte bebouwing.
- Vogels: tijdens het broedseizoen kunnen er broedvogels aanwezig zijn in de rietkraag ter plaatse van het watercompensatiegebied en in de bomenrij met struiklaag aan de oostzijde van het plangebied, langs de doorgaande weg. Alle broedvogels zijn gedurende het broedseizoen beschermd. Alhoewel jaarrond beschermde nesten momenteel niet zijn waargenomen is de bomenrij met struiklaag aan de oostzijde van het plangebied mogelijk ook geschikt voor jaarrond beschermde nesten. Indien de bomenrij en struiklaag worden verwijderd, dient rekening te worden gehouden met het broedseizoen. Geadviseerd wordt om kort voor de eventuele kap een extra controle op nesten uit te voeren. Mochten er dan wel jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen is alsnog een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig. Nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten zijn ook buiten het broedseizoen beschermd terwijl overige nesten alleen gedurende het broedseizoen zijn beschermd.
- Amfibieën en reptielen: De locatie waar de watercompensatie is gerealiseerd is uitermate geschikt als leefgebied voor de rugstreeppad. Aangezien dit gebied gehandhaafd blijft is een negatief effect op de voortplanting en zomerverblijfplaatsen van de rugstreeppad uitgesloten. De onlangs ontstane zandheuveld nabij het watercompensatiegebied kunnen door de rugstreeppad worden gebruikt als winterhabitat. Om te voorkomen dat de zandheuveld vanaf de winter van 2012 als winterhabitat worden gebruikt en er door toekomstige afgraving winterhabitat van de rugstreeppad verloren gaat kunnen de zandheuveld in oktober en november met een amfibiescherm wordt afgeschermd. Op die manier wordt voorkomen dat de zandheuveld als winterhabitat in gebruik worden genomen en er bij toekomstige afgraving sprake is van een overtreding van artikel 11 van de Flora en faunawet. Het alternatief is om een ontheffing voor tijdelijke natuur aan te vragen.
- Overige soorten: soorten zoals beschermde insecten, slakken en weekdieren worden gezien de biotoop niet verwacht.

Gelet op quick scan wordt er binnen het plangebied, behalve de rugstreeppad en broedvogels, geen beschermde flora en fauna verwacht. Er zijn maatregelen mogelijk om te voorkomen dat er sprake is van een eventuele overtreding van de Flora- en faunawet. Wel is er een ontheffing nodig in geval er in de toekomst alsnog jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen.

4.10 Kabels en leidingen

Er bevinden zich geen hoofdkabels en leidingen in het gebied die van betekenis zijn voor het voorliggende bestemmingsplan. Wel bevindt een gedeelte van het plangebied zich binnen het straalpad van het KPN-zendstation in Haarlem. In de voor straalverbindingen gereserveerde zones gelden maximaal toegestane bebouwingshoogten. Bouwwerken en andere obstakels in deze zones dienen de toegestane bebouwingshoogten niet te overstijgen met het oog op het ongestoord laten verlopen van de verbindingen.

Aangezien de bouwhoogtes door de herontwikkeling niet hoger dan 20 meter zullen worden zal er geen sprake zijn van een verstoring van de straalverbindingen. Bij telefonische navraag is dat door KPN bevestigd.

4.11 Luchthavenindelingbesluit

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. In het besluit zijn voorschriften opgenomen ten aanzien van luchtverkeerswegen, vlieghoogtes rondom de luchthaven, regels ten aanzien uitstoot van stoffen, maximale risicogewicht van vliegtuigen, maximale geluidbelasting gedurende de nacht en etmaal. Het luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchtvaartindelingbesluit van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht.

Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van bijvoorbeeld de maximale bouwhoogten en vogelaantrekkende functies.

Bouwhoogten

Ter plaatse van het plangebied is een hoogte van circa 72,5 meter aangegeven voor het zuidelijk deel van het plangebied. Deze hoogte loopt onder een helling van 0,9° op naar 82,5 meter voor het noordelijk deel van het plangebied.

De voorgenomen bouwhoogtes in het plangebied blijven ruimschoots onder de maximale bouwhoogtes uit het LIB.

Vogelaantrekkende werking

Voor de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 5 van het LIB zijn beperkingen gesteld aan functies met een vogelaantrekkende werking. Voor deze gronden geldt dat gebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën niet is toegestaan:

- a. industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
- b. viskwekerijen met extramurale bassins;
- c. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- d. natuurreservaten en vogelreservaten;
- e. moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.

In afwijking hiervan geldt dat grondgebruik dat valt onder een van de hiervoor genoemde categorieën toegestaan blijft voor zover dit gebruik of deze bestemming rechtmatig aanwezig was op de datum van inwerkingtreding van het LIB. Dit grondgebruik is eveneens toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar.

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte activiteiten vallen niet onder een van de in het LIB genoemde categorieën met een beperking.

Gevoelige bebouwing

In een bepaald gebied rond Schiphol zijn op grond van het LIB in beginsel geen nieuwe woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie en gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan. Het plangebied valt buiten dit beperkingengebied.

5. Juridische planopzet

5.1 Standaardisatie en digitalisering

Op grond van de Wro moeten alle plannen volgens de standaarden SVBP 2008 in elektronische vorm worden voorbereid, vastgesteld en vervolgens beschikbaar gesteld. Daarnaast moet er een versie van het plan in analoge vorm worden vastgesteld.

Mocht tussen de inhoud van het analoge plan en van de elektronische weergave of van het vastgestelde plan in de digitale vorm en de papieren weergave een verschillende uitleg mogelijk zijn, dan prevaleert de elektronische weergave of plan in digitale vorm. Als er tussen beide vormen van het plan een verschillende uitleg mogelijk is, prevaleert het digitale plan.

Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2008, en er is tevens een digitaal plan.

5.2 Hoofdopzet

Dit bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand, regels en een toelichting. Het GML-bestand bevat de planverbeelding, waaraan de regels zijn gekoppeld. Deze vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

Verbeelding

Op grond van de Wro moeten alle plannen volgens de standaarden 2008 in elektronische vorm worden voorbereid, vastgesteld en vervolgens beschikbaar gesteld. Daarnaast moet er een versie van het plan in analoge vorm worden vastgesteld.

Op de analoge verbeelding van het bestemmingsplan (planverbeelding) wordt door middel van letters, kleuren, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de bouwregels aangegeven.

Als ondergrond voor de planverbeelding is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de plankaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1.000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankaart weergegeven."

Regels

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2008, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken.

In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten.

In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden.

Het overgangsrecht en de anti-dubbelregel zijn opgenomen in het Bro2008 met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. De Wro bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Dit hoeft dus niet in de planregels te worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de strafbepaling.

In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid is hierbij een vaste volgorde aangehouden.

De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

- Bestemmingsomschrijving
- Bouwregels
- Nadere eisen
- Afwijken van de bouwregels
- Specifieke gebruiksregels
- Afwijken van de gebruiksregels
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden
- Omgevingsvergunning voor het slopen
- Wijzigingsbevoegdheid

In de bestemmingsomschrijving wordt beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld in alle bestemmingen dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden worden maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde. In een aantal gevallen is een afwijking van bepalingen in de eerder genoemde leden mogelijk, in sommige gevallen is dit slechts mogelijk na het verlenen van een omgevingsvergunning in afwijking van de betreffende bepalingen door het college van burgemeester en wethouders.

In de specifieke gebruiksregels worden nadere bepalingen gegeven omtrent de functies die zijn vermeld in de doeleindenomschrijving. Zo kan bijvoorbeeld de omvang van bepaalde functies beperkt worden, of de situering van functies worden aangewezen.

5.3 Regels met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen

In een bestemmingsartikel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid is hierbij, zoals in paragraaf 5.2 is beschreven, een vaste volgorde aangehouden.

De bestemmingen van het onderhavige bestemmingsplan zijn geregeld (in alfabetische volgorde) in de artikelen 3 t/m 12.

Artikel 3 Groen

Het park, de centrale groene zone en enkele andere grote groenvlakken zijn bestemd als "Groen". Binnen deze bestemming zijn groenvoorziening, water, waterhuishoudkundige voorzieningen, speelvoorzieningen en verblijfsgebied (zie artikel 1 wat onder verblijfsgebied wordt verstaan).

Binnen de bestemming zijn geen gebouwen toegestaan, met uitzondering van 2 gebouwen ter ondersteuning van de recreatieve functie van de groenvoorziening. Deze gebouwen mogen gezamenlijk niet meer dan 30 m² beslaan en de maximum bouwhoogte bedraagt 4 meter per gebouw.

Om te voorkomen dat een groenvlak wordt verhard is in het bestemmingsplan bepaald dat minimaal 75% van een bestemmingsvlak als groenvoorziening dient te worden uitgevoerd.

Ter plaatse van de landschapsheuvel bevindt zich een restverontreiniging, welke door een leeflaag van circa 1 meter wordt afgeschermd. Om te voorkomen dat de restverontreiniging vrijkomt is in het bestemmingsplan een regeling opgenomen waardoor een omgevingsvergunning voor bepaalde aanlegwerkzaamheden vereist is. Het gaat om aanlegwerkzaamheden die gevolgen kunnen hebben voor de aangebrachte bodembescherming. De betreffende aanlegwerkzaamheden zijn daarom expliciet genoemd. Door het aanvragen van een omgevingsvergunning voor de betreffende aanlegwerkzaamheden kunnen burgemeester en wethouders beoordelen in hoeverre er sprake zal zijn van een onevenredige aantasting van de aangebrachte bodembescherming. Deze beoordeling zal plaatsvinden aan de hand van een onderzoek naar de mogelijke gevolgen van de betreffende

werkzaamheden voor de bodembescherming. Ook kunnen burgemeester en wethouders aanvullende eisen stellen door middel van het verbinden van voorschriften aan de omgevingsvergunning.

Artikel 4 Natuur

De Mooie Nel is conform de provinciale ruimtelijke verordening (zie paragraaf 3.4) bestemd als "Natuur". Binnen deze bestemming zijn natuur en water toegestaan. Steigers, vlonders en drijvende terrassen zijn ook toegestaan maar alleen ter plaatse van gronden die in de planverbeelding als zodanig zijn aangeduid. Deze steigers, vlonders en drijvende terrassen hebben geen onomkeerbare gevolgen voor de natuurfunctie en leiden niet tot een significante aantasting van de ecologische hoofdstructuur.

Binnen de bestemming zijn geen gebouwen toegestaan. Voor bouwwerken gelden daarbij maxima qua oppervlak en bouwhoogte.

In het artikel is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om ten behoeve van het openbaar gebruik extra steigers, vlonders en drijvende terrassen mogelijk te maken buiten de aanduiding "steiger". Voor deze bouwwerken gelden maximale maten. De steigers, vlonders en drijvende terrassen hebben geen onomkeerbare gevolgen voor de natuurfunctie en leiden niet tot een significante aantasting van de ecologische hoofdstructuur.

Het water mag niet worden gebruikt als ligplaats voor onder meer woonboten. Hiervoor is een verbodsbepaling opgenomen.

Ter bescherming van de water-ecologie is een regeling opgenomen waardoor een omgevingsvergunning voor bepaalde aanlegwerkzaamheden vereist is. Het gaat om aanlegwerkzaamheden die die gevolgen kunnen hebben voor de water-ecologie. De betreffende aanlegwerkzaamheden zijn vermeld. Door het aanvragen van een omgevingsvergunning voor de betreffende aanlegwerkzaamheden kunnen burgemeester en wethouders beoordelen in hoeverre er sprake zal zijn van een onevenredige aantasting van de water-ecologie. Deze beoordeling zal plaatsvinden aan de hand van een onderzoek naar de mogelijke gevolgen van de betreffende werkzaamheden voor de water-ecologie. Ook kunnen burgemeester en wethouders aanvullende eisen stellen door middel van het verbinden van voorschriften aan de omgevingsvergunning.

Artikel 5 Recreatie

Langs het Noorder Buiten Spaarne is een jachthaven voorzien. Deze is bestemd als "Recreatie". Binnen de bestemming is een jachthaven toegestaan, alsmede water, waterhuishoudkundige voorzieningen en verblijfsgebied (zie artikel 1 wat onder verblijfsgebied wordt verstaan),

Binnen de bestemming zijn geen gebouwen toegestaan maar alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

De jachthaven mag niet worden gebruikt als ligplaats voor onder meer woonboten. Hiervoor is een verbodsbepaling opgenomen. De omvang van de jachthaven is op 70 ligplaatsen gesteld.

Artikel 6 Verkeer - 1

Het grootste deel van de verkeersruimte is bestemd als "Verkeer -1". Binnen deze bestemming zijn verkeersareaal (zie artikel 1 wat onder verkeersareaal wordt verstaan), parkeerplaatsen, groen, water, verblijfsgebied en speelvoorzieningen toegestaan.

Binnen de bestemming zijn geen gebouwen toegestaan maar alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Hiervoor zijn maximale maten opgenomen. Daar dient bij te worden vermeld dat veel bouwwerken ten behoeve van de verkeersfunctie al vergunningsvrij kunnen worden gerealiseerd. Deze vergunningsvrije bouwwerken worden niet getoetst aan het bestemmingsplan.

Artikel 7 Verkeer - 2

De delen van de verkeersruimte die niet toegankelijk zijn voor autoverkeer zijn bestemd als "Verkeer-2". Binnen deze bestemming zijn verblijfsgebied (zie artikel 1 wat onder verblijfsgebied wordt verstaan), groen, water, verblijfsgebied en speelvoorzieningen toegestaan.

Binnen de bestemming zijn geen gebouwen toegestaan maar alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Hiervoor zijn maximale maten opgenomen. Daar dient bij te worden vermeld dat veel bouwwerken ten behoeve van de verkeersfunctie al vergunningsvrij kunnen worden gerealiseerd. Deze vergunningsvrije bouwwerken worden niet getoetst aan het bestemmingsplan.

Artikel 8 Water

Het water van het Noorder Buiten Spaarne, de Mooie Nel en enkele watergangen is bestemd als "Water". Binnen deze bestemming zijn water, bruggen, steigers, vlonders, drijvende terrassen en verkeersareaal toegestaan. Voor bruggen, steigers, vlonders, drijvende terrassen en verkeersareaal geldt daarbij wel dat deze alleen zijn toegestaan ter plaatse van gronden die in de planverbeelding als zodanig zijn aangeduid.

Binnen de bestemming zijn geen gebouwen toegestaan. Voor bouwwerken gelden daarbij maxima qua oppervlak en bouwhoogte.

In het artikel is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om ten behoeve van het openbaar gebruik extra steigers, vlonders en drijvende terrassen mogelijk te maken buiten de aanduidingen. Voor deze bouwwerken gelden maximale maten.

Het water mag niet worden gebruikt als ligplaats voor onder meer woonboten. Hiervoor is een verbodsbepaling opgenomen.

Artikel 9 Wonen - 1

De woonvelden waar aaneengebouwde woningen en gestapelde woningen zijn voorzien zijn bestemd als "Wonen - 1". In deze bestemming is het gebruik als wonen, aan-huis-verbonden beroep, tuinen, verblijfsgebied en water toegestaan. Ook zijn in de plint van het gebouw op de kop van jachthaven commerciële bedrijfsruimtes toegestaan. Deze plint is aangeduid en ter plaatse is het gebruik als detailhandel, dienstverlening, horeca IV en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Het gaat daarbij om maximaal 500 m² commerciële bedrijfsruimtes.

Gebouwen dienen binnen een bouwvlak te worden gebouwd. Voor hoofdgebouwen (zie artikel 1 wat onder hoofdgebouw wordt verstaan) is een maximum bebouwingspercentage en een maximum bouwhoogte bepaald. Ook is vastgelegd wat de minimum maat van een woning dient te zijn. Dit om te voorkomen dat er meer woningen worden gerealiseerd dan waar in de diverse onderzoeken van uit is gegaan.

Naast hoofdgebouwen zijn ook aan- en uitbouwen en bijgebouwen toegestaan. De maten die voor deze bouwwerken zijn opgenomen hebben geen betrekking op vergunningsvrije bouwwerken.

Artikel 10 Wonen - 2

De woonvelden waar vrijstaande, twee-aaneengebouwde en drie-aaneengebouwde woningen zijn voorzien zijn bestemd als "Wonen - 2". In deze bestemming is het gebruik als wonen, aan-huis-verbonden beroep, tuinen, parkeerplaatsen, verblijfsgebied en water toegestaan.

Gebouwen dienen binnen een bouwvlak te worden gebouwd. Er zijn daarbij uitsluitend vrijstaande, twee-aaneengebouwde en drie-aaneengebouwde woningen toegestaan. Voor hoofdgebouwen (zie artikel 1 wat onder hoofdgebouw wordt verstaan) is een maximum bebouwingspercentage en een maximum bouwhoogte bepaald. Ook is vastgelegd wat de minimum maat van een woning dient te zijn. Dit om te voorkomen dat er meer woningen worden gerealiseerd dan waar in de diverse onderzoeken van uit is gegaan.

Naast hoofdgebouwen zijn ook aan- en uitbouwen en bijgebouwen toegestaan. De maten die voor deze bouwwerken zijn opgenomen hebben geen betrekking op vergunningsvrije bouwwerken.

Om te voorkomen dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet als zodanig worden gebruikt waardoor de parkeerdruk in de openbare ruimte onaanvaardbaar toeneemt is in het bestemmingsplan bepaald dat een eenmaal gerealiseerde parkeervoorziening niet zodanig mag worden gewijzigd dat de parkeervoorziening niet langer geschikt is als parkeerruimte.

Artikel 11 Waarde - Ecologie

Het weidevogelleefgebied is dubbelbestemd als "Waarde - Ecologie". Naast de andere voorkomende bestemmingen zijn de gronden ook bestemd voor de bescherming en het behoud van het weidevogelleefgebied. De bescherming en het behoud van het weidevogelleefgebied zijn primair ten opzichte van de andere voorkomende bestemmingen.

Binnen de dubbelbestemming mag worden gebouwd ten behoeve van het weidevogelleefgebied en de voorkomende medebestemming. Burgemeester en wethouders mag daarbij nadere eisen stellen ten aanzien van de situering en omvang van bouwwerken indien dat noodzakelijk is ter voorkoming van een onevenredige aantasting van het weidevogelleefgebied.

Het is verboden om binnen de bestemming de gronden zodanig te gebruiken dat dit leidt tot een significante verstoring van aanwezige weidevogels.

Tenslotte is ter bescherming van het weidevogelleefgebied een regeling opgenomen waardoor voor bepaalde aanlegwerkzaamheden een omgevingsvergunning voor het aanleggen noodzakelijk is.

Artikel 12 Waarde - Landschap - Stelling van Amsterdam

Het gebied van de Stelling van Amsterdam is dubbelbestemd als "Waarde - Landschap - Stelling van Amsterdam". Naast de andere voorkomende bestemmingen zijn de gronden ook bestemd voor het behoud en versterken van de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam. Het behoud en versterken van deze kernkwaliteiten is primair ten opzichte van de andere voorkomende bestemmingen.

Binnen de dubbelbestemming mag worden gebouwd ten behoeve van de Stelling en de voorkomende medebestemming.

Tenslotte is ter bescherming van het weidevogelleefgebied een regeling opgenomen waardoor voor bepaalde aanlegwerkzaamheden een omgevingsvergunning voor het aanleggen noodzakelijk is.

Artikel 13 Waterstaat - Waterkering

De zone van de Lagedijk is dubbelbestemd als "Waterstaat - Waterkering". De gronden met deze bestemming zijn primair bestemd voor de bescherming en het onderhoud van de waterkering. Bouwen is slechts toegestaan nadat advies is ingewonnen bij de beheerder. Binnen de zone van de waterkering geldt tevens de Keur van het hoogheemraadschap.

5.4 Aanvullende en algemene bepalingen

Hoofdstuk 3 van de regels regelt een aantal bepalingen, dat voor het hele plangebied geldt.

In artikel 13 is de anti-dubbeltelregel opgenomen. De algemene bouwregels (artikel 14) geven de toegestane overschrijding van in dit plan aangegeven bestemmings- en bouwgrenzen aan.

In artikel 15, de algemene gebruiksregels, is het toegelaten gebruik van de bebouwing en de gronden geregeld.

De algemene afwijkingsregels (artikel 16) zorgen voor flexibiliteit van het plan. Deze bevoegdheid van burgemeester en wethouders tot afwijking is niet specifiek op één bestemming gericht en kan gebruikt worden ten aanzien van alle bestemmingen.

In hoofdstuk 4 van de regels is in artikel 18 het overgangsrecht opgenomen. Artikel 18 heeft ten doel de rechtstoestand tijdens de overgangsfase vast te leggen.

In het laatste artikel wordt de titel weergegeven waarmee de regels dienen te worden aangehaald, te weten 'regels van het bestemmingsplan 'Woongebied SpaarneBuiten 2012' van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude'.

6. Uitvoerbaarheid

6.1 Eigendom

De gronden in het plangebied zijn bijna volledig in eigendom van VolkerWessels n.v. Uitzondering is een stuk grond bij de oever van het water Mooie Nel. De grond is in eigendom van Staatsbosbeheer, waarbij de grond wordt gepacht door recreatieschap Spaarnwoude en Stevin Beton en Waterbouw.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Op 7 juli 2003 is een intentieverklaring tussen de ontwikkelaar en de gemeente ondertekend, terwijl op 23 november 2006 een exploitatieovereenkomst is gesloten tussen de gemeente en de ontwikkelaar SpaarneBuiten V.O.F.. Uit de exploitatieovereenkomst vloeit voort dat de herontwikkeling financieel uitvoerbaar is.

Er is geen exploitatieplan zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening nodig.

7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Bestemmingsplanprocedure

Voordat dit bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt, dient de procedure te worden doorlopen, zoals deze is neergelegd in de Wet ruimtelijke ordening.

7.2 Inspraak

Het voorontwerp bestemmingsplan is gebaseerd op plannen waarover al inspraak heeft plaatsgevonden. Gelet op de inspraakverordening is inspraak niet nodig. Wel zal het ontwerp bestemmingsplan conform de Algemene wet bestuursrecht 6 weken ter inzage worden gelegd.

7.3 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp van het bestemmingsplan 'SpaarneBuiten 2012' aan de volgende instanties gezonden:

1. Rijkswaterstaat Noord Holland;
2. Provincie Noord-Holland, Directie Beleid, sector Ruimtelijke Inrichting;
3. Hoogheemraadschap van Rijnland;
4. Gemeente Haarlemmermeer, College van B&W;
5. Kamer van Koophandel;
6. N.V. Nederlandse Gasunie;
7. KPN Telecom, Netwerkdiensten;
8. Gemeente Haarlem, College van B&W;
9. Gemeente Velsen, College van B&W;
10. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek;
11. Recreatieschap Spaarnwoude.

Van de instanties onder 2, 8 en 9 is een reactie ontvangen. De instanties onder 2 en 9 hebben aangegeven geen opmerkingen te hebben. De instantie onder 2 heeft daarbij nog opgemerkt dat de beoogde ontwikkeling van het woongebied in overeenstemming is met de bepalingen van de verordening en dat voor de in het plan opgenomen waterwoningen een ontheffing is verleend.

De reactie van de gemeente Haarlem (de adressant onder 8) is in het navolgende samengevat weergegeven en voorzien van een antwoord van de gemeente. De opmerkingen hebben betrekking op het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan.

1. Opmerking
De gemeente vraagt zich af hoe verzekerd zal zijn dat de toekomstige jachthaven in gebruik zal blijven voor bewoners en daarom geen aparte verkeersbewegingen zal generen.

Antwoord

In het verkeersonderzoek is uitgegaan van een worst-case scenario waarbij de jachthaven niet door bewoners wordt gebruikt maar door mensen van buitenaf. De daarbij behorende verkeersgeneratie is op basis van de CROW-rekentool berekend. Daaruit blijkt dat de verkeersgeneratie zeer beperkt zal zijn, namelijk een gemiddeld aantal van 8 motorvoertuigen per werkdag. In de werkelijkheid zal dit aantal naar verwachting dus nog lager zijn aangezien de jachthaven naar verwachting alleen door bewoners gebruikt zal gaan worden,

2. Opmerking
De gemeente Haarlem noemt dat verkeersintensiteiten boven de 5.000 motorvoertuigen per etmaal in principe ongewenst zijn in verblijfsgebieden als dat van Spaarndam omdat een groter aantal de leefbaarheid nadelig beïnvloedt, zeker gezien de huidige kenmerken. De te verwachten verkeersintensiteit van circa 5.455 motorvoertuigen per etmaal voor de dijk door Spaarndam wordt door de gemeente als niet aanvaardbaar beschouwd. Een aantal van maximaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal zou wenselijker zijn als waarborg voor veiligheid en leefbaarheid. De gemeente heeft als stelling dat geen enkele toename van verkeer in het Haarlemse deel van Spaarndam acceptabel is. SpaarneBuiten is wat de gemeente betreft

alleen mogelijk als er verkeersregulerende maatregelen worden genomen die een toename van het verkeer door het dorp verhinderen.

Antwoord

Het verkeersonderzoek is inmiddels aangepast. De door de gemeente Haarlem beoordeelde versie van het verkeersonderzoek liet hogere verkeersintensiteiten zien omdat bij de totale verkeersgeneratie abusievelijk nog rekening was gehouden met de verkeersproductie vanwege de al gerealiseerde woningen. De verkeersintensiteiten van deze woningen zijn echter ook al meegenomen in de bestaande verkeersintensiteiten zodat er feitelijk sprake was van een dubbeltelling. De te verwachten verkeersintensiteit op de door de gemeente bedoelde weg bedraagt geen 5.455 motorvoertuigen per etmaal maar circa 4.500 motorvoertuigen per etmaal.

Door de kleinschalige weginrichting in Spaarndam zijn de snelheden van het gemotoriseerd verkeer doorgaans erg laag. Dat heeft een gunstig effect op de verkeersveiligheid, de geluidhinder en de oversteekbaarheid van de wegen. Door deze lagere snelheden is er geen aanleiding om een lagere waarde dan 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal als bovengrens aan te houden. De berekende verkeersintensiteiten van circa 4.500 motorvoertuigen per etmaal zijn lager dan deze bovengrens. Er is in de toekomstige situatie sprake van een verkeersveilige en leefbare situatie,

3. Opmerking

De gemeente vindt dat in het verkeersonderzoek ook rekening dient te worden gehouden met de ontwikkeling van Fort benoorden Spaarndam, zeker gezien de kritische grens van 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Er zouden plannen zijn om recreatiewoningen op verschillende locaties in het recreatiegebied te realiseren. Deze ontwikkeling heeft ook gevolgen voor Spaarndam en de totale intensiteit.

Antwoord

Er zijn plannen om bij het Fort Benoorden Spaarndam een vakantiepark te realiseren. Het is niet zeker of en in welke vorm het vakantiepark gerealiseerd zal gaan worden. Er is ook nog geen planologische procedure gestart. In het verkeersonderzoek kan op dit moment daarom nog geen rekening worden gehouden met deze mogelijke toekomstige ontwikkeling.

Bijlagen

- 1. Ontheffing provinciale ruimtelijke verordening**
- 2. Instemming sanering**
- 3. Verkeersonderzoek**
- 4. Onderzoek wegverkeerslawaaï**
- 5. Onderzoek industrielawaai**
- 6. Archeologisch bureauonderzoek**
- 7. Inverntariserend veldonderzoek verkennende fase**
- 8. Inverntariserend veldonderzoek proefsleuven**
- 9. Windstatistiek**
- 10. Onderzoek luchtkwaliteit**
- 11. Quick scan flora en fauna**

Woongebied SpaarneBuiten 2012

ontwerp bestemmingsplan, 15 oktober 2012

Inhoudsopgave

Regels		3
Hoofdstuk1	Inleidende regels	4
Artikel 1	Begrippen	4
Artikel 2	Wijze van meten	8
Hoofdstuk2	Bestemmingsregels	9
Artikel 3	Groen	9
Artikel 4	Natuur	11
Artikel 5	Recreatie	13
Artikel 6	Verkeer - 1	14
Artikel 7	Verkeer - 2	15
Artikel 8	Water	16
Artikel 9	Wonen - 1	18
Artikel 10	Wonen - 2	19
Artikel 11	Waarde - Ecologie	20
Artikel 12	Waarde - Landschap - Stelling van Amsterdam	22
Artikel 13	Waterstaat - Waterkering	24
Hoofdstuk3	Algemene regels	25
Artikel 14	Antidubbelregel	25
Artikel 15	Algemene bouwregels	26
Artikel 16	Algemene gebruiksregels	27
Artikel 17	Algemene afwijkingsregels	28
Artikel 18	Overige regels	29
Hoofdstuk4	Overgangs- en slotregels	30
Artikel 19	Overgangsrecht	30
Artikel 20	Slotregel	31

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

het bestemmingsplan 'Woongebied SpaarneBuiten 2012' van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude;

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0393.BPWS2012-OW01 met de bijbehorende regels;

1.3 aan- en uitbouw:

Bijbehorend bouwwerk, zijnde een direct aan de gevel van het hoofdgebouw voor bewoning bestemde uitbreiding van de eerste bouwlaag.

1.4 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.5 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.6 aan-huis-verbonden beroep:

- a. beroep aan huis: beroepen die met overwegend behoud van de woonfunctie worden uitgeoefend;
- b. bedrijf aan huis: bedrijfsactiviteiten die gezien hun aard, uitstraling en omvang geen afbreuk doen en ongeschikt zijn aan het woongebouw en geen hinder opleveren voor de woonsituatie, niet zijnde detailhandel of horeca;

1.7 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

1.8 bedrijfsvaartuig:

een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, niet zijnde een zee- of binnenschip, hoofdzakelijk gebruikt als of bestemd voor de uitoefening van enig bedrijf of beroep dan wel voor de uitoefening van sociaal-culturele activiteiten;

1.9 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak;

1.10 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.11 bijbehorend bouwwerk:

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak;

1.12 bijgebouw:

bijbehorend bouwwerk, zijnde een bij het hoofdgebouw behorend, niet voor bewoning bestemd bouwwerk, welke wat betreft afmetingen en functie ongeschikt is aan het hoofdgebouw;

1.13 bijzondere bouwlaag:

kelder, souterrain en kap;

1.14 binnenschip:

een schip, hoofdzakelijk gebruikt en bestemd voor interlokaal dan wel internationaal bedrijfsmatig vervoer van goederen te water waarop de Wet vervoer binnenvaart van toepassing is;

1.15 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

1.16 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak;

1.17 bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van bijzondere bouwlagen;

1.18 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.19 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.20 detailhandel:

een gebouw of een deel van een gebouw ten behoeve van het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ter verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan degenen die goederen kopen voor gebruik, gebruik of aanwending anders dan de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit, niet zijnde een supermarkt;

1.21 dienstverlening:

het bedrijfsmatige verlenen van diensten aan bedrijven en/of personen, zoals makelaarkantoren, bankfilialen, reisbureaus, wasserettes, kappers en schoonheidssalons;

1.22 eerste bouwlaag:

de bouwlaag op de begane grond;

1.23 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.24 groen:

ruimten in de open lucht, waaronder in ieder geval worden begrepen (bos)parken, plantsoenen, groen en open speelplekken, met de daarbij behorende sloten, vijvers en daarmee gelijk te stellen wateren;

1.25 hoofdgebouw:

een of meerdere gebouwen, welke door hun functie, constructie en/of afmetingen als belangrijkste gebouw(en) binnen een bouwvlak zijn aan te merken;

1.26 horeca:

- a. horeca I: fastfood (waaronder begrepen automatiek, snackbar, loketverkoop, fastfoodrestaurant en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven);
- b. horeca II: nachtzaak (dancing, discotheek, sociëteit, zaalaccommodatie, nachtcafé en naar de aard

- daarmee te vergelijken bedrijven);
- c. horeca III: café (café, bar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven);
 - d. horeca IV: restaurant (restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven);
 - e. horeca V: hotel (waaronder begrepen hotel, motel, jeugdherberg en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven);

1.27 jachthaven:

een watergebonden voorziening waar pleziervaartuigen tegen betaling ligplaats in nemen;

1.28 kap:

een bijzondere bouwlaag die geheel of gedeeltelijk door een dakconstructie is omgeven en welke uit ten minste twee elkaar snijdende, hellende vlakken bestaat;

1.29 kelder:

een bijzondere bouwlaag waarbij de vloer van de bovengelegen bouwlaag maximaal 0,5 meter boven het gemiddeld aangrenzend straatpeil is gelegen;

1.30 ligplaats:

een met een schip of vaartuig in het water ingenomen plaats die daartoe als zodanig is aangewezen;

1.31 maatschappelijke voorzieningen:

(overheids)voorzieningen inzake sociaal-culturele, religieuze, overheids-, medische, maatschappelijke, onderwijs- en openbare orde en veiligheidsinstellingen;

1.32 maatvoeringsvlak:

een geometrisch bepaald vlak dat binnen een bestemmingsvlak de grens aangeeft tussen verschillende bouwhoogten of bebouwingspercentages;

1.33 nutsvoorzieningen:

een voorziening ten behoeve van de distributie van gas, water, koude, warmte en elektriciteit, en de telecommunicatie alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen transformatorhuisjes, pompstations, gemalen, telefooncellen en zendmasten;

1.34 passagiersvaartuig:

een bedrijfsvaartuig, hoofdzakelijk gebruikt voor of bestemd tot:

- a. vervoer van personen;
- b. om beschikbaar te worden gesteld aan een of meer personen ten behoeve van varende recreatie;

1.35 pleziervaartuig:

een schip, hoofdzakelijk gebruikt en bestemd voor niet-bedrijfsmatige varende recreatie;

1.36 prostitutie:

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.37 seksinrichting:

de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografisch aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.38 souterrain:

een bijzondere bouwlaag waarbij de vloer onder het gemiddelde aangrenzende straatpeil is gelegen en waarbij de vloer van de bovengelegen bouwlaag maximaal 2,0 meter boven het gemiddeld aangrenzend straatpeil is gelegen;

1.39 stationerend vaartuig:

- a. een vaartuig, daaronder begrepen een object dat afgemeerd is te water en niet tot enig andere categorie behoort;
- b. een schip, vaartuig of casco in aanbouw tot woonboot, pleziervaartuig, bedrijfsvaartuig, passagiersvaartuig of stationerend vaartuig als onder a. bedoeld;

1.40 supermarkt:

een zelfbedieningszaak in goederen met hoofdzakelijk een grote verscheidenheid aan levens- en genotmiddelen met een minimum bruto vloeroppervlak van 250 m² ;

1.41 verblijfsgebied:

een niet voor gemotoriseerd verkeer openbaar toegankelijke en ongebouwde ruimte, tevens bestemd voor groen;

1.42 verkeersareaal:

gronden die in gebruik zijn als verkeersruimte voor al dan niet gemotoriseerd verkeer, bestaande uit rijwegen, fiets- en voetpaden;

1.43 voorgevel:

de naar de weg waarop het betrokken gebouw overwegend is georiënteerd, toegekeerde gevel van een hoofdgebouw;

1.44 waterhuishoudkundige voorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, waaronder mede begrepen (natuurlijke) oevers, duikers en dammen.

1.45 woning / wooneenheid:

een complex van ruimten, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden;

1.46 woonboot:

een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 bebouwingspercentage:

het bebouwingspercentage wordt bepaald door projectie van de bebouwing in het bestemmingsvlak, tenzij anders in de regels is bepaald, de kelders en souterrains niet mee te rekenen;

2.2 bruto vloeroppervlak:

de som van het product van de afstand tussen de gevelvlakken en de afstand hart op hart van de bouwmuren per bouwlaag, waarbij balkons, loggia's, erkers en galerijen niet worden meegeteld bij het bepalen van het bruto vloeroppervlak;

2.3 inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;

2.4 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.5 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

2.6 peil:

- a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg of een tuin: de hoogte van de kruin van de weg of de tuin ter plaatse van de hoofdtoegang van het gebouw;
- b. voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde:
 1. de gemiddelde hoogte van het afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw, of;
 2. de gemiddelde hoogte van de aangrenzende oever in geval van een bouwwerk in het water.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- c. speelvoorzieningen;
- d. verblijfsgebied.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Binnen deze bestemming mag uitsluitend ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met dien verstande dat gebouwen slechts zijn toegestaan ter ondersteuning van de recreatieve functie van de groenvoorziening.

3.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. maximum aantal gebouwen binnen de bestemming: 2;
- a. maximum bouwhoogte: 4 meter;
- b. maximum gezamenlijk bruto vloeroppervlak: 30 m. ²

3.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende bepalingen:

- a. maximum bebouwingspercentage: 2%;
- b. maximum bouwhoogte: 10 meter.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Groenvoorzieningen

Voor groenvoorzieningen geldt de volgende bepaling:

- a. minimaal 75% van een bestemmingsvlak dient als groenvoorziening te worden uitgevoerd.

3.4 Omgevingsvergunning voor het aanleggen

- a. Het is ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - bodembeschermingsgebied' verboden zonder of in afwijking van een vergunning van burgemeester en wethouders (omgevingsvergunning voor het aanleggen) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden uit te voeren:
 1. het graven, dempen of verbreden van waterlopen;
 2. het planten van bomen en diepwortelende beplanting;
 3. het aanbrengen van boven- en ondergrondse kabels, leidingen en andere infrastructurele voorzieningen;
 4. het verlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van de bodem en/of gronden;
 5. het wijzigen van de grondwaterstand door bevloeiing, (bron)bemaling, drainage of andere wijze.
- b. Een omgevingsvergunning voor het aanleggen als bedoeld onder a is niet vereist voor de volgende werken en werkzaamheden:
 1. het normale onderhoud van paden, water en groenvoorzieningen;
 2. werken en werkzaamheden die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan.
- c. De omgevingsvergunning voor het aanleggen kan worden geweigerd indien door de werken of

Woongebied SpaarneBuiten 2012

- werkzaamheden, sprake zou zijn van een onevenredige aantasting van de aangebrachte bodembescherming.
- d. De omgevingsvergunning voor het aanleggen kan slechts worden verleend indien een onderzoek naar de mogelijke gevolgen van de betreffende werkzaamheden voor bodembescherming heeft plaatsgevonden.
 - e. Aan de omgevingsvergunning voor het aanleggen kunnen in het belang van de bodembescherming de volgende voorschriften worden verbonden:
 - 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de bodembescherming zoveel mogelijk wordt gewaarborgd.

Artikel 4 Natuur

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. natuur;
- b. water;
- c. steigers, vlonders en drijvende terrassen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van deze bestemming worden gebouwd.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde gelden de volgende bepalingen:

- a. voor steigers, vlonders en drijvende terrassen geldt:
 1. situering: uitsluitend ter plaatse van de aanduidingen 'steiger';
 2. maximum oppervlak: 30 m² per aangrenzende tuin;
 3. maximum bouwhoogte: 1 meter;
- b. voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt:
 1. maximum bebouwingspercentage: 2%;
 2. maximum bouwhoogte: 3 meter.

4.3 Afwijken van de bouwregels

4.3.1 Steigers, vlonders en drijvende terrassen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om in afwijking van het bepaalde in 4.2.2 onder a een omgevingsvergunning te verlenen voor het bouwen van steigers, vlonders en drijvende terrassen buiten de aanduiding 'steiger', met dien verstande dat:

- a. steigers uitsluitend ten behoeve van openbaar gebruik zijn toegestaan;
- b. het gezamenlijke oppervlak van de steigers, vlonders en drijvende terrassen buiten de aanduiding 'steiger' maximaal 45 m² bedraagt binnen de bestemming 'Natuur';
- c. de bouwhoogte van de steigers maximaal 1 meter bedraagt.

4.4 Specifieke gebruiksregels

4.4.1 Verbod

Als verboden gebruik als bedoeld in artikel 16 van deze regels wordt in ieder geval aangemerkt het gebruik van de in 4.1 genoemde gronden als ligplaats voor woonboten, passagiersvaartuigen, bedrijfsvaartuigen en stationerende vaartuigen, met uitzondering van drijvende steigers, drijvende vlonders en drijvende terrassen.

4.5 Omgevingsvergunning voor het aanleggen

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van burgemeester en wethouders (omgevingsvergunning voor het aanleggen) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden uit te voeren:
 1. het graven, dempen of verbreden van waterlopen;
 2. het aanbrengen van boven- en ondergrondse kabels, leidingen en andere infrastructurele voorzieningen;

Woongebied SpaarneBuiten 2012

3. het verlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van de waterbodem en/of gronden;
- b. Een omgevingsvergunning voor het aanleggen als bedoeld onder a is niet vereist voor de volgende werken en werkzaamheden:
 1. het normale onderhoud van water en groenvoorzieningen;
 2. werken en werkzaamheden die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan.
- c. De omgevingsvergunning voor het aanleggen kan worden geweigerd indien door de werken of werkzaamheden, sprake zou zijn van een onevenredige aantasting van de water-ecologie.
- d. De omgevingsvergunning voor het aanleggen kan slechts worden verleend indien een onderzoek naar de mogelijke gevolgen van de betreffende werkzaamheden voor de water-ecologie heeft plaatsgevonden.
- e. Aan de omgevingsvergunning voor het aanleggen kunnen in het belang van de water-ecologie de volgende voorschriften worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de water-ecologie zoveel mogelijk wordt gewaarborgd;
 2. de verplichting de activiteit die tot een mogelijke verstoring van de water-ecologie leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van flora en fauna, die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

Artikel 5 Recreatie

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Recreatie' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. een jachthaven;
- b. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- c. verblijfsgebied.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemeen

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van deze bestemming worden gebouwd.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde gelden de volgende bepalingen:

- a. maximum bebouwingspercentage: 15%;
- b. maximum bouwhoogte: 1 meter.

5.3 Specifieke gebruiksregels

5.3.1 Verbod

Als verboden gebruik als bedoeld in artikel 16 van deze regels wordt in ieder geval aangemerkt het gebruik van de in 5.1 genoemde gronden als ligplaats voor woonboten, passagiersvaartuigen, bedrijfsvaartuigen en stationerende vaartuigen, met uitzondering van drijvende steigers.

5.3.2 Aantal ligplaatsen

Voor de jachthaven geldt de volgende bepaling:

- a. maximum aantal ligplaatsen: 70.

Artikel 6 Verkeer - 1

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeersareaal;
- b. parkeerplaatsen;
- c. groen;
- d. water;
- e. verblijfsgebied;
- f. speelvoorzieningen.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemeen

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van deze bestemming worden gebouwd.

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende bepalingen:

- a. maximum bebouwingspercentage: 5%;
- b. maximum bouwhoogte: 10 meter.

Artikel 7 Verkeer - 2

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verblijfsgebied;
- b. groen;
- c. water;
- d. speelvoorzieningen.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Algemeen

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van deze bestemming worden gebouwd.

7.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende bepalingen:

- a. maximum bebouwingspercentage: 5%;
- b. maximum bouwhoogte: 10 meter.

Artikel 8 Water

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water;
- b. bruggen;
- c. steigers, vlonders en drijvende terrassen;
- d. verkeersareaal.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Algemeen

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van deze bestemming worden gebouwd.

8.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde gelden de volgende bepalingen:

- a. voor bruggen geldt:
 1. situering: uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'brug';
 2. maximum bouwhoogte: 6 meter;
- b. voor steigers, vlonders en drijvende terrassen geldt:
 1. situering: uitsluitend ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van water - steiger - 1' en 'specifieke vorm van water - steiger - 2';
 2. maximum oppervlak ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - steiger - 1': 315 m²;
 3. maximum oppervlak ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - steiger - 2': 30 m² per aangrenzende woning;
 4. maximum bouwhoogte: 1 meter;
- c. voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt:
 1. maximum bebouwingspercentage: 2%;
 2. maximum bouwhoogte: 6 meter.

8.3 Afwijken van de bouwregels

8.3.1 Steigers, vlonders en drijvende terrassen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om in afwijking van het bepaalde in 8.2.2 onder b een omgevingsvergunning te verlenen voor het bouwen van steigers, vlonders en drijvende terrassen buiten de aanduidingen 'specifieke vorm van water - steiger -1' en 'specifieke vorm van water - steiger 2', met dien verstande dat:

- a. steigers uitsluitend ten behoeve van openbaar gebruik zijn toegestaan langs de oever van het Noorder Buiten Spaarne;
- b. het gezamenlijke oppervlak van de steigers, vlonders en drijvende terrassen buiten de aanduidingen 'specifieke vorm van water - steiger -1' en 'specifieke vorm van water - steiger 2' maximaal 45 m² bedraagt binnen de bestemming 'Water';
- c. de bouwhoogte van de steigers maximaal 1 meter bedraagt.

8.4 Specifieke gebruiksregels

8.4.1 Verbod

Als verboden gebruik als bedoeld in artikel 16 van deze regels wordt in ieder geval aangemerkt het gebruik van de in 8.1 genoemde gronden als ligplaats voor woonboten, passagiersvaartuigen, bedrijfsvaartuigen en stationerende vaartuigen, met uitzondering van drijvende steigers, drijvende vlonders en drijvende terrassen.

8.4.2 Verkeersareaal

Voor verkeersareaal geldt de volgende bepaling:

- a. situering: uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'brug'.

Artikel 9 Wonen - 1

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
- b. aan-huis-verbonden beroep;
- c. tuinen;
- d. detailhandel;
- e. dienstverlening;
- f. horeca IV;
- g. maatschappelijke voorzieningen;
- h. verblijfsgebied;
- i. water.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Algemeen

Binnen deze bestemming mag ten dienste van deze bestemming worden gebouwd, met dien verstande dat gebouwen uitsluitend binnen de aangegeven bouwvlakken zijn toegestaan.

9.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. voor hoofdgebouwen geldt:
 1. maximum bebouwingspercentage: 100% tenzij anders is aangeduid;
 2. maximum bouwhoogte: zoals aangeduid;
 3. minimum bruto vloeroppervlak per woning:
 - 50 m² in geval van appartementen;
 - 100 m² in geval eengezinshuizen;
- b. voor aan- en uitbouwen geldt:
 1. situering: minimaal 4 meter achter (het verlengde van) de voorgevel van het hoofdgebouw;
 2. maximum bouwhoogte aan- en uitbouwen: 6 meter;
- c. voor bijgebouwen geldt:
 1. situering: minimaal 4 meter achter (het verlengde van) de voorgevel van het hoofdgebouw;
 2. maximum bouwhoogte: 3 meter.

9.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde gelden de volgende bepalingen:

- a. maximum bebouwingspercentage: 10%;
- b. maximum bouwhoogte: 1 meter.

9.3 Specifieke gebruiksregels

9.3.1 Detailhandel, dienstverlening, horeca IV en maatschappelijke voorzieningen

Voor detailhandel, dienstverlening, horeca IV en maatschappelijke voorzieningen gelden de volgende bepalingen:

- a. situering: uitsluitend in de eerste bouwlaag ter plaatse van de aanduiding 'gemengd'.
- b. maximum gezamenlijk bruto vloeroppervlak: 500 m².

Artikel 10 Wonen - 2

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
- b. aan-huis-verbonden beroep;
- c. tuinen;
- d. parkeerplaatsen;
- e. verblijfsgebied;
- f. geluidwerende voorzieningen;
- g. water.

10.2 Bouwregels

10.2.1 Algemeen

Binnen deze bestemming mag ten dienste van deze bestemming worden gebouwd, met dien verstande dat:

- a. gebouwen uitsluitend binnen de aangegeven bouwvlakken zijn toegestaan;
- b. uitsluitend vrijstaande woningen, twee-aaneengebouwde woningen en drie-aaneengebouwde woningen zijn toegestaan.

10.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. voor hoofdgebouwen geldt:
 1. maximum bebouwingspercentage: zoals aangeduid;
 2. maximum bouwhoogte: zoals aangeduid;
 3. minimum bruto vloeroppervlak per woning:
 - 50 m² in geval van appartementen;
 - 100 m² in geval eengezinshuizen;
- b. voor aan- en uitbouwen geldt:
 1. maximum bebouwingspercentage: 20% van het perceel behorende bij het hoofdgebouw;
 2. maximum bouwhoogte: 3 meter.

10.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde gelden de volgende bepalingen:

- a. maximum bebouwingspercentage steigers, vlonders en terrassen ter plaatse van de aanduiding 'steiger': 60% van het perceel behorende bij het hoofdgebouw;
- b. maximum bebouwingspercentage overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde: 10%;
- c. maximum bouwhoogte geluidwerende voorzieningen direct ten zuidwesten van Lageweg 16: 3 meter;
- d. maximum bouwhoogte overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde: 1 meter.

10.3 Specifieke gebruiksregels

10.3.1 Parkeren

Een eenmaal gerealiseerde al dan niet gebouwde parkeervoorziening mag niet zodanig worden gewijzigd dat de parkeervoorziening niet langer geschikt is als parkeerruimte.

Artikel 11 Waarde - Ecologie

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Ecologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, primair bestemd voor de bescherming en het behoud van het weidevogelleefgebied, met in achtneming van het bepaalde in artikel 18.2.

11.2 Bouwregels

11.2.1 Algemeen

Binnen de bestemming mag slechts worden gebouwd ten dienste van de primaire bestemming en de eveneens voorkomende bestemming.

11.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die ten behoeve van de primaire bestemming mogen worden gebouwd, gelden de volgende bepalingen:

- a. maximum bebouwingspercentage: 5%;
- b. maximum bouwhoogte: 3 meter.

11.2.3 Weigeringsgrond omgevingsvergunning

Een omgevingsvergunning voor bouwen ten behoeve van de primaire bestemming of de eveneens voorkomende bestemming kan worden geweigerd indien door de bouwwerken of bouwwerkzaamheden, het belang van het weidevogelleefgebied onevenredig wordt geschaad.

11.2.4 Onderzoeksplicht

Burgemeester en wethouders dienen voorafgaand aan de verlening van een omgevingsvergunning voor bouwen ten behoeve van de primaire bestemming of de eveneens voorkomende bestemming advies in te winnen bij de provincie.

11.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn op grond van artikel 3.6, lid 1, onder d. van de Wet ruimtelijke ordening bevoegd nadere eisen te stellen ten aanzien van de situering en omvang van bouwwerken, voor zover dit noodzakelijk is ter voorkoming van een onevenredige aantasting van het weidevogelleefgebied.

11.4 Specifieke gebruiksregels

11.4.1 Verbod

Als verboden gebruik als bedoeld in 16 van deze regels wordt in ieder geval aangemerkt een dusdanig gebruik van de in 11.1 genoemde gronden dat leidt tot een significante verstoring van aanwezige weidevogels.

11.5 Omgevingsvergunning voor het aanleggen

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van burgemeester en wethouders (omgevingsvergunning voor het aanleggen) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden uit te voeren:
 1. het graven, dempen of verbreden van waterlopen;
 2. het vellen van bomen of opruimen van houtwallen;
 3. het bebossen en beplanten van gronden;
 4. het aanbrengen van boven- en ondergrondse kabels, leidingen en andere infrastructurele

Woongebied SpaarneBuiten 2012

- voorzieningen;
5. het aanleggen en verharderen van wegen, paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
 6. het verlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van de bodem en/of gronden;
 7. het wijzigen van de grondwaterstand door bevoeiing, (bron)bemaling, drainage of andere wijze.
- b. Een omgevingsvergunning voor het aanleggen als bedoeld onder a is niet vereist voor de volgende werken en werkzaamheden:
1. het normale onderhoud van paden, water en groenvoorzieningen;
 2. werken en werkzaamheden die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan.
- c. De omgevingsvergunning voor het aanleggen kan worden geweigerd indien door de werken of werkzaamheden, sprake zou zijn van een onevenredige aantasting van het leefgebied van weidevogels.
- d. De omgevingsvergunning voor het aanleggen kan slechts worden verleend indien een onderzoek naar de mogelijke gevolgen van de betreffende werkzaamheden voor het leefgebied van de weidevogels heeft plaatsgevonden.
- e. Aan de omgevingsvergunning voor het aanleggen kunnen in het belang van het leefgebied van weidevogels de volgende voorschriften worden verbonden:
1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de bescherming van het leefgebied van de weidevogels zoveel mogelijk wordt gewaarborgd;
 2. de verplichting de activiteit die tot een mogelijke verstoring van het leefgebied van weidevogels leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van flora en fauna, die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

Artikel 12 Waarde - Landschap - Stelling van Amsterdam

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Landschap - Stelling van Amsterdam' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, primair bestemd voor het behoud en versterken van de kernkwaliteiten van het Nationaal landschap en werelderfgoed 'De Stelling van Amsterdam' (een samenhangend systeem van forten, dijken, kanalen en inundatiekommen, een groene en relatief stille ring rond Amsterdam en relatief grote openheid), met in achtneming van het bepaalde in artikel 18.2.

12.2 Bouwregels

12.2.1 Algemeen

Binnen de bestemming mag slechts worden gebouwd ten dienste van de primaire bestemming en de eveneens voorkomende bestemming.

12.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die ten behoeve van de primaire bestemming mogen worden gebouwd, gelden de volgende bepalingen:

- a. maximum bebouwingspercentage: 5%;
- b. maximum bouwhoogte: 3 meter.

12.2.3 Weigeringsgrond omgevingsvergunning

Een omgevingsvergunning voor bouwen ten behoeve van de primaire bestemming of de eveneens voorkomende bestemming kan worden geweigerd indien door de bouwwerken of bouwwerkzaamheden, het belang van het Nationaal landschap en werelderfgoed 'De Stelling van Amsterdam' onevenredig wordt geschaad.

12.2.4 Onderzoeksplicht

Burgemeester en wethouders dienen voorafgaand aan de verlening van een omgevingsvergunning voor bouwen ten behoeve van de primaire bestemming of de eveneens voorkomende bestemming advies in te winnen bij de provincie.

12.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn op grond van artikel 3.6, lid 1, onder d. van de Wet ruimtelijke ordening bevoegd nadere eisen te stellen ten aanzien van de situering en omvang van bouwwerken, voor zover dit noodzakelijk is ter voorkoming van een onevenredige aantasting van de kernkwaliteiten van het Nationaal landschap en werelderfgoed 'De Stelling van Amsterdam' (een samenhangend systeem van forten, dijken, kanalen en inundatiekommen, een groene en relatief stille ring rond Amsterdam en relatief grote openheid).

12.4 Omgevingsvergunning voor het aanleggen

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van burgemeester en wethouders (omgevingsvergunning voor het aanleggen) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden uit te voeren:
 1. het verlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van de bodem en/of gronden;
- b. Een omgevingsvergunning voor het aanleggen als bedoeld onder a is niet vereist voor de volgende werken en werkzaamheden:
 1. het normale onderhoud van paden, water en groenvoorzieningen;
 2. werken en werkzaamheden die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan.
- c. De omgevingsvergunning voor het aanleggen kan worden geweigerd indien door de werken of

Woongebied SpaarneBuiten 2012

werkzaamheden, het belang van het Nationaal landschap en werelderfgoed 'De Stelling van Amsterdam' onevenredig wordt geschaad.

Artikel 13 Waterstaat - Waterkering

13.1 Bestemmingsomschrijving

De als 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, primair bestemd voor:

- a. de bescherming en het onderhoud van de waterkering;
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die nodig zijn voor het onderhoud en de instandhouding van de waterkering.

13.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mag slechts worden gebouwd ten behoeve van de waterkering en de aldaar genoemde medebestemming, met dien verstande dat burgemeester en wethouders advies inwinnen bij de beheerder alvorens een omgevingsvergunning kan worden verleend, waarbij de beheerder in de gelegenheid wordt gesteld om binnen 4 weken advies uit te brengen aan burgemeester en wethouders.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 14 Antidubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 15 Algemene bouwregels

15.1 Toegestane overschrijdingen

Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bestemmingsgrenzen te overschrijden:

- a. tot ten hoogste 2 meter ten behoeve van hijsinrichtingen en andere ondergeschikte delen van gebouwen, voor zover deze de vrije doorgang van het verkeer niet belemmeren;
- b. ten behoeve van stoepen, stoeptreden, funderingen, plinten, pilasters, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,2 meter;
- c. ten behoeve van gevel- en kroonlijsten, overstekende daken en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan maximaal 1,0 meter en deze werken niet lager zijn gelegen dan 4,2 meter boven een rijweg of boven een strook ter breedte van 1,5 meter langs een rijweg, 2,4 meter boven een rijwielpad en 2,2 meter boven een voetpad, voorzover dit rijwielpad of voetpad geen deel uitmaakt van bedoelde strook van 1,5 meter.

Artikel 16 Algemene gebruiksregels

16.1 Verbodsregels

- a. Het is verboden de in het plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende bebouwing te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de bestemming of de daarbij behorende regels.
- b. Als een verboden gebruik, als bedoeld onder a, wordt in ieder geval beschouwd een gebruik van de onbebouwde gronden en / of bebouwing:
 1. als bedrijven die worden begrepen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht;
 2. als seksinrichting en voor prostitutie;
 3. als stortplaats voor puin of afvalstoffen, voor zover dit niet betrekking heeft op geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van de in het plan begrepen gronden;
 4. als opslagplaats van bagger en grondspecie, tenzij zulks plaatsvindt langs een waterloop en in verband met het onderhoud van de waterloop.
- c. Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van het bepaalde onder a een omgevingsvergunning verlenen wanneer strikte toepassing daarvan leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 17 Algemene afwijkingsregels

Indien niet op grond van een andere bepaling van deze regels afgeweken kan worden, zijn burgemeester en wethouders bevoegd in afwijking van de desbetreffende bepalingen van het plan een omgevingsvergunning te verlenen met dien verstande dat:

- a. in het plangebied de volgende bebouwing wordt toegestaan:
 1. gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen met een maximum bouwhoogte van 6 meter en een maximum bruto vloeroppervlak van 25 m², alsmede;
 2. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken, reclameobjecten, vrijstaande muren, geluidwerende en windhinder beperkende voorzieningen, bruggen, steigers, duikers en andere waterbouwkundige constructies, mits hiertoe gezamenlijk niet meer dan 2% van de totale oppervlakte van het plangebied wordt aangewend;
- b. geringe afwijkingen welke in het belang zijn van een ruimtelijk of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, worden toegestaan, mits de afwijking in situering niet meer dan 2 meter bedraagt;
- c. de in de regels toegestane maximale bouwhoogten met niet meer dan 1 meter wordt vergroot;
- d. de in de regels toegestane maximale bouwhoogten, anders dan in bedoeld in c, met ten hoogste:
 1. 5 meter worden overschreden ten behoeve van schoorstenen, ventilatie-inrichtingen, vlaggenmasten, bouwkundige maatregelen ten behoeve van een stille zijde, antennes en vergelijkbare bouwwerken voor de opwekking van duurzame energie zoals zonnepanelen;
 2. 3 meter worden overschreden ten behoeve van lift- en trappenhuisen en algemene technische ruimten;
- e. de bebouwingsgrenzen en/of bestemmingsgrenzen worden overschreden tot ten hoogste 2 meter ten behoeve van balkons, bordessen, galerijen, erkers, luifels, buitentrappen, bouwkundige maatregelen ten behoeve van een stille zijde en andere ondergeschikte delen van gebouwen.

Artikel 18 Overige regels

18.1 Verwijzing naar andere wetgeving

Waar in de regels wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen of Verordeningen, wordt geduid op die regelingen, zoals zij luiden op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

18.2 Voorrangsregeling

Voor zover de in het bestemmingsplan aangegeven bestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen gelden:

- a. in de eerste plaats de regels in artikel 'Waterstaat - Waterkering';
- b. in de tweede plaats de regels in artikel 'Waarde - Ecologie';
- c. in de derde plaats de regels in artikel 'Waarde - Landschap - Stelling van Amsterdam';
- d. in de vierde plaats de regels in de medebestemming.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 19 Overgangsrecht

19.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van lid a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid a met maximaal 10%.
- c. Sub a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.











19.2 Overgangsrechtgebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in lid a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Sub a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 20 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan 'Woongebied SpaarneBuiten 2012'.

Gemeente Haarlemmerliede
en Spaarnwoude

-  Perceelsgrenzen
-  Waterlooplijnen
-  Water - Grachten
-  Water - Luchtweg - Luchtweg van Amstel
-  Water - Waterloop
-  Waterloop
-  Waterloop
-  Waterloop
-  Waterloop
-  Waterloop



Planinformatie

Plannummer	1201000000
Planomschrijving	Bestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten, 2012
Planstatus	Bestemmingsplan
Planperiode	2012 - 2017
Planverantwoordelijke	Stadsontwikkeling
Planvorm	Bestemmingsplan
Planomschrijving	Bestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten, 2012
Plannummer	1201000000



ONDERBOUWING BESLUIT VASTSTELLING HOGERE GRENSWAARDEN WET GELUIDHINDER

In het kader van het bestemmingsplan 'SpaarneBuiten 2012'
30 oktober 2012

1. Inhoud van het plan

Het voormalige bedrijventerrein in het zuiden van Spaarndam wordt herontwikkeld tot een nieuw woongebied. Hiervoor is een bestemmingsplan in voorbereiding.

Conform de Wet geluidhinder is het noodzakelijk akoestisch onderzoek te doen als nieuwe geluidsgevoelige bebouwing (zoals woningen) binnen de geluidszone van een weg, een spoorlijn of een industrieterrein mogelijk worden gemaakt. Het plangebied van het bestemmingsplan voor SpaarneBuiten 2012 is gelegen binnen de geluidszones van een aantal wegen en industrieterrein Spaarndam zodat akoestisch onderzoek nodig is. Daarbij geldt dat alleen de wegen met een maximum snelheid van 50 kilometer per uur of meer een geluidszone hebben. Wegen die zijn gelegen in een 30 kilometer zone of woonerf hebben conform artikel 74 lid 2 van de Wet geluidhinder geen geluidszone zodat een akoestisch onderzoek geen betrekking hoeft te hebben op deze wegen.

De voorkeurgrenswaarde voor wegverkeer bedraagt 48 dB. Voor industrie is de voorkeurgrenswaarde 50 dB(A). Als de geluidbelasting op gevels van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen hoger is dan de voorkeurgrenswaarde moet worden onderzocht of maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidbelasting te verminderen. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing tot maximaal 63 dB vanwege wegverkeer en 55 dB(A) vanwege industrie verlenen indien deze maatregelen niet of niet voldoende geluidsreductie opleveren. Voor de ontheffing dient een procedure te worden doorlopen.

Door Aveco de Bondt is akoestisch onderzoek vanwege wegverkeer verricht (projectnummer 12.099, d.d. 11 oktober 2012). Daarin is ter plaatse van de nieuwe geluidsgevoelige bebouwing berekend wat de geluidbelasting op de gevel zal zijn. Het akoestisch onderzoek heeft geen betrekking op de 77 al gerealiseerde woningen in het noorden van het plangebied aangezien deze woningen niet zijn aan te merken als nieuwe geluidsgevoelige bebouwing.

Cauberg-Huygen heeft akoestisch onderzoek naar industrie uitgevoerd (referentie 20081459-06, d.d. september 2010).

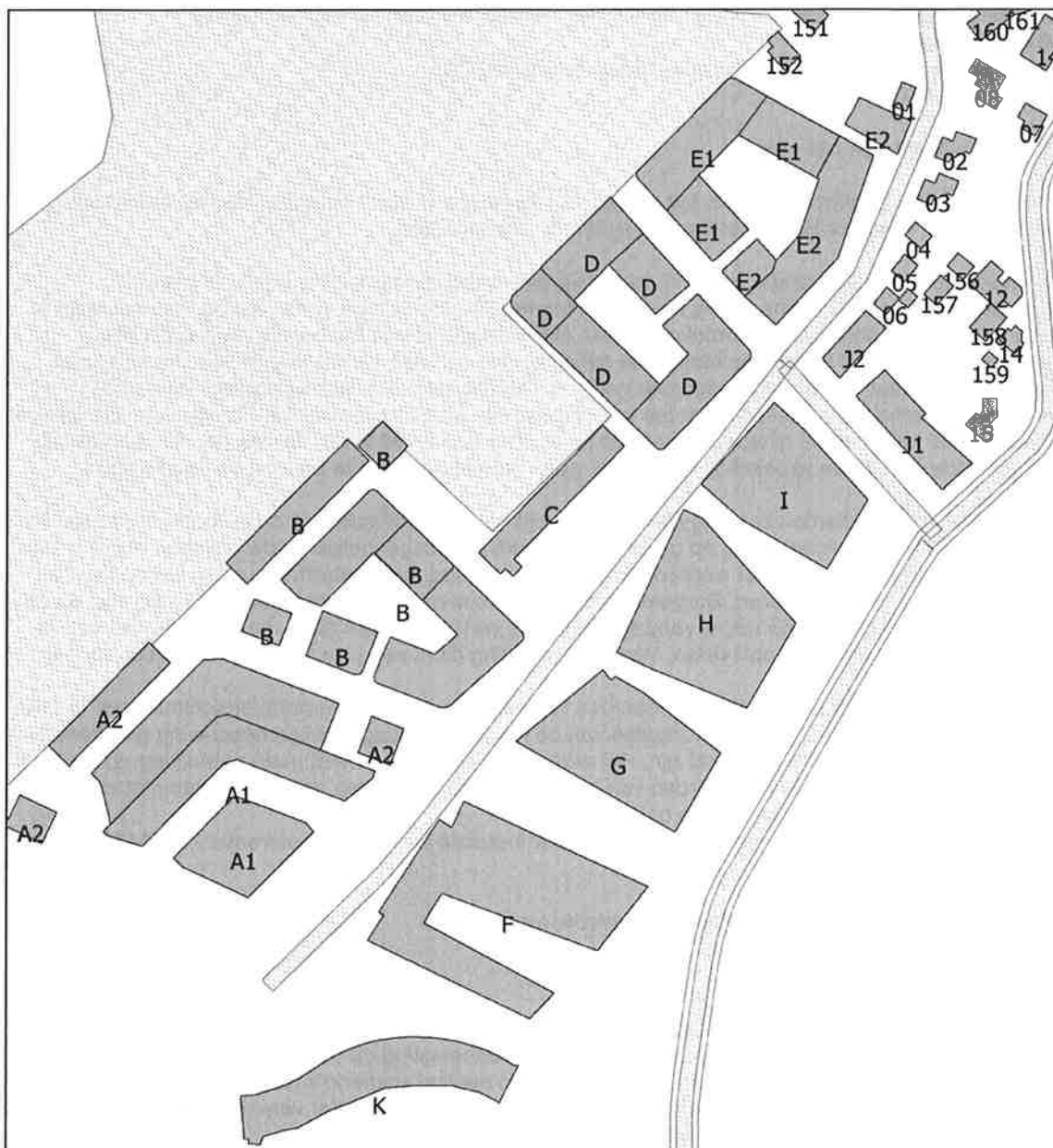
2. Akoestische onderzoeken wegverkeer en industrie

Wegverkeer

De nieuwe geluidsgevoelige bebouwing is gelegen in de geluidszones van de Lageweg(-Lagedijk) en de Spaarndammerdijk. Bij de berekening van de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen is uitgegaan van een tweetal scenario's ten aanzien van verkeer. Deze scenario's komen voort uit het verkeersonderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan is verricht. Het gaat om de volgende scenario's:

1. de huidige verkeerssituatie met bermverharding en fietssuggestiestroken;
2. het instellen van eenrichtingsverkeer op een aantal wegen.

In het bestemmingsplan is uitgegaan van diverse woonvelden. De ligging van deze woonvelden (A t/m K) is weergegeven in de navolgende afbeelding.



Afbeelding: ligging woonvelden A t/m K

In de woonvelden A, B, C, F, G, H, I, J en K wordt nieuwe geluidsgevoelige bebouwing mogelijk gemaakt. De woonvelden D en E hebben betrekking op de 77 al gerealiseerde woningen.

Bij de woonvelden A, B, C, F, G, H, I, J en K zijn de volgende relevante geluidsbelastingen berekend:

Beoordelingspunten		Geluidbelasting L_{den} [dB]			
		1,5 m	4,5 m	7,5 m	10,5 m
G[1]	Woonblok G	49	50	50	50
H[4]	Woonblok H	49	50	50	50
I[2]	Woonblok I	49	50	50	50
J1[6]	Woonblok J1	49	50	50	50
J1[7]	Woonblok J1	55	56	55	55
J1[8]	Woonblok J1	50	51	51	50

Afbeelding: maatgevende geluidsbelasting Lageweg(-Lagedijk) bij scenario 1 (huidige verkeerssituatie met bermverharding en fietssuggestiestroken)

Beoordelingspunten		Geluidbelasting L_{den} [dB]			
		1,5 m	4,5 m	7,5 m	10,5 m
H[4]	Woonblok H	47	48	48	48
I[2]	Woonblok I	47	48	49	49
J1[6]	Woonblok J1	49	50	50	50
J1[7]	Woonblok J1	55	55	55	55
J1[8]	Woonblok J1	49	50	50	49

Afbeelding: maatgevende geluidsbelasting Lageweg(-Lagedijk) bij scenario 2 (het instellen van eenrichtingsverkeer op een aantal wegen)

De geluidsbelasting ter plaatse van de overige woonvelden en de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer op de Spaarndammerdijk is in beide scenario's lager dan de voorkeurgrenswaarde.

Voor een volledig overzicht van alle berekende geluidswaarden wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek. In de bijlagen van dat onderzoek is een overzicht van de geluidsbelastingen van alle rekenpunten opgenomen. De berekende waarden zijn gecorrigeerd conform artikel 110g van de Wet Geluidhinder. Op grond van dat artikel moet het rekenresultaat gecorrigeerd worden omdat volgens verwachting de auto's stiller zullen worden. Hierdoor wordt voor stedelijke wegen 5 dB(A) afgetrokken.

Uit de berekeningsresultaten van het akoestisch onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

- Het wegverkeer op de Lageweg(-Lagedijk) leidt in geval van scenario 1 (huidige verkeerssituatie met bermverharding en fietssuggestiestroken) tot een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde bij de woonvelden G, H, I en J(1). De hoogste geluidsbelasting bedraagt 56 dB bij woonveld J(1). De maximale ontheffingswaarde wordt nergens overschreden.
- Het wegverkeer op de Lageweg(-Lagedijk) leidt in geval van scenario 2 (het instellen van eenrichtingsverkeer op een aantal wegen) tot een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde bij de woonvelden H, I en J(1). De hoogste geluidsbelasting bedraagt 55 dB bij woonveld J(1). De maximale ontheffingswaarde wordt nergens overschreden.
- Het wegverkeer op de Spaarndammerdijk leidt in geen van de beide scenario's tot een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde bij de onderzochte woonvelden.

Industrie

Het voormalige bedrijventerrein ter plaatse van woongebied SpaarneBuiten is onderdeel van het gezoneerde industrieterrein zoals vastgelegd in het Zonebesluit Industrieterrein Spaarndam. Door vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan voor het woongebied zal de geluidszone van industrieterrein Spaarndam ter plaatse van het plangebied komen te vervallen. Voor het resterende deel van het gezoneerde industrieterrein geldt dat de vestiging van grote lawaaimakers onwaarschijnlijk is vanwege de al aanwezige woningen in de omgeving en de daarmee beperkte mogelijkheden voor bedrijven om zich binnen het resterende deel van de zone te vestigen. Het akoestisch onderzoek naar industrielawaai heeft daarom uitsluitend betrekking op de al aanwezige

bedrijven op het resterende deel van het gezoneerde industrieterrein. Het gaat daarbij om een aannemersbedrijf, een transportbedrijf, een autobedrijf, een supermarkt en een grond-, riolerings- en bestratingsbedrijf.

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting van de huidige bedrijven tezamen (gecumuleerd) buiten de nog resterende zonegrens van het industrieterrein niet hoger dan 50 dB(A) zal zijn, op één punt na. De overschrijding is echter gering en heeft geen gevolgen voor de nieuwe woningen aangezien de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen nergens hoger dan de voorkeurgrenswaarde zal zijn. Bovendien zal er een geluidscherm worden gebouwd tussen het industrieterrein en de nieuwe woningen ten zuidwesten van het perceel Lageweg 16.

3. Gecumuleerde geluidbelasting

Op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder dient, als nieuwe geluidsgevoelige bebouwing binnen twee of meerdere geluidzones ligt, waarbij door één of meer geluidsbronnen de voorkeurgrenswaarde wordt overschreden, de gecumuleerde geluidbelasting te worden berekend. Afgewogen moet worden of de gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar is. Aangezien het plangebied in twee geluidzones is gelegen en het wegverkeer op de Lageweg leidt tot een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde dient de gecumuleerde geluidsbelasting te worden berekend.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de gecumuleerde geluidsbelasting in geval van scenario 1 maximaal 61 dB bedraagt ter plaatse van woonveld J(1). Bij scenario 2 bedraagt de gecumuleerde geluidsbelasting 60 dB.

Uit de berekeningen blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting in beide scenario's lager is dan de maximale ontheffingswaarde. Een dergelijke gecumuleerde geluidsbelasting wordt aanvaardbaar geacht.

4. Mogelijkheden ter beperking van de geluidhinder

Alvorens een hogere grenswaarde kan worden verleend dient te worden nagegaan of er maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting op de gevels van nieuwe geluidsgevoelige bebouwing zodanig te reduceren dat er alsnog aan de voorkeurgrenswaarde wordt voldaan. Bij deze maatregelen is een onderscheid te maken in bron- en overdrachtsmaatregelen. Bij de keuze van de akoestische maatregelen hebben bronmaatregelen de voorkeur. Dit zijn maatregelen om de geluidsuitstraling bij de bron aan te pakken. Vervolgens kunnen overdrachtsmaatregelen worden overwogen. Tenslotte is het ook mogelijk om maatregelen bij de ontvanger te treffen.

Bronmaatregelen

De geluidsbelasting kan worden verlaagd door het toepassen van een stiller wegdektype of het verlagen van de maximum snelheid. Uit het akoestisch onderzoek blijkt echter dat een geluidsarm wegdektype op de Lageweg er niet toe leidt dat er aan de voorkeurgrenswaarde wordt voldaan. Het verlagen van de snelheid (van 60 km/u naar 50 km/u) levert ook onvoldoende geluidsreductie op. Er wordt in deze procedure voor de Lageweg derhalve uitgegaan van het huidige wegdektype en de huidige maximale snelheid.

Overdrachtsmaatregelen

SpaarneBuiten ligt binnen de bebouwde kom, waardoor geluidsschermen langs stedelijke wegen om stedenbouwkundige redenen en verkeersveiligheid ongewenst zijn. Bovendien zouden de geluidsschermen dusdanig hoog moeten zijn om ook de bovenste bouwlaag af te schermen.

Maatregelen ontvanger

Het is ook mogelijk om maatregelen te treffen aan de geluidgevoelige functies zelf, in de vorm van dove gevels of gebouwgebonden geluidsschermen. Met een dove gevel zouden de gevels uitgesloten worden van toetsing aan de Wet geluidhinder. Het toepassen van geluidsschermen aan de gevels of het toepassen van dove gevels staat echter op gespannen voet met de ventilatie- of brandveiligheidseisen voor woningen en is daarom geen wenselijke optie.

Conclusie mogelijkheden voor beperking hinder

Het toepassen van geluidsreducerend asfalt of het verlagen van de maximale snelheid is niet voldoende om de geluidsbelasting lager dan de voorkeurgrenswaarde te laten zijn. Het is daarom realistischer om voor de betreffende nieuwe geluidgevoelige bebouwing hogere waarden vast te stellen vanwege het wegverkeer op de Lageweg.

5. Schriftelijke en mondelinge reacties

Het voorliggende ontwerpbesluit tot verlening hogere grenswaarden is overeenkomstig de Wet geluidhinder parallel aan het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd voor zienswijzen.

6. Conclusie

Om in het plangebied SpaarneBuiten 2012 woningen te kunnen realiseren zullen de volgende hogere waarden moeten worden vastgesteld vanwege het wegverkeer op de Lageweg:

- Woonveld G (bestemd als 'Wonen -2'): 50 dB;
- Woonveld H (bestemd als 'Wonen -2'): 50 dB;
- Woonveld I (bestemd als 'Wonen -2'): 50 dB;
- Woonveld J(1) (bestemd als 'Wonen -2'): 56 dB.



Ontsluiting van SpaarneBuiten

onderzoek naar de gevolgen van de
ontwikkeling van SpaarneBuiten



Colofon

Titel	Ontsluiting van SpaarneBuiten
Ondertitel	onderzoek naar de gevolgen van de ontwikkeling van SpaarneBuiten
Pagina's	28
Projectnr.	802
Datum	10 oktober 2012
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
contactpersoon	M. Driessen

Uitgave:

■ ■ ■ LIGTERMOET
■ ■ ■ & PARTNERS
adviseurs in verkeersbeleid

Stationsplein 7a - 2810 AK Gouda
T: +31(0)182 520870 - I: www.ligpart.nl

Ons bedrijf in België:

■ ■ ■ ■
■ ■ ■ Timenco
Richting in mobiliteitsbeleid

Martelarenplein 3 bus 7 - 3000 Leuven
T: +32(0)1624 2270 - I: www.timenco.be

Ontsluiting van SpaarneBuiten

**onderzoek naar de gevolgen
van de ontwikkeling van SpaarneBuiten**

10 oktober 2012

definitief

in opdracht van:

M. Driessen

Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

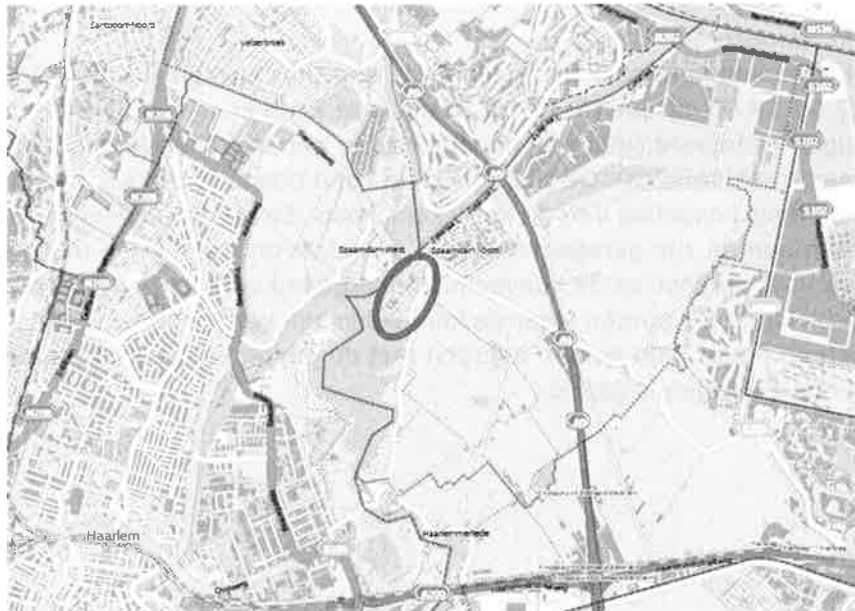
1.	Inleiding	- 5 -
2.	Bestaande verkeerssituatie	- 6 -
2.1	Opzet van het verkeersonderzoek	- 6 -
2.2	Huidige verkeersintensiteiten en gebruik wegennet	- 8 -
2.3	Resultaten kentekenonderzoek/routes van het verkeer	- 9 -
3.	Verkeersgevolgen SpaarneBuiten	- 13 -
3.1	Verkeersproductie-/attractie	- 13 -
3.2	Oriëntatie en routes	- 15 -
4.	Beoordeling en oplossingsvarianten	- 17 -
4.1	Beoordeling geschiktheid wegen binnen de bebouwde kom	- 17 -
4.2	Beoordeling geschiktheid wegen buiten de bebouwde kom	- 18 -
4.3	Oplossingsalternatieven	- 22 -
5.	Conclusies en aanbevelingen	- 27 -
	Bijlage 1 : kentallen CROW	- 29 -

1. Inleiding

SpaarneBuiten is een wijk in ontwikkeling met 317 woningen, een jachthaven en commerciële functies in een groene opzet. De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude heeft LIGTERMOET & PARTNERS, adviseurs in verkeersbeleid, gevraagd onderzoek te doen naar de verkeerseffecten van SpaarneBuiten. En daarbij aan te geven wat die effecten betekenen voor het wegennet in en rond Spaarndam. Ook is gevraagd om -als de situatie daartoe aanleiding zou geven- aan te geven welke maatregelen mogelijk zijn om de effecten acceptabel te laten zijn. De directe aanleiding voor dit onderzoek vormt het (opnieuw) in procedure brengen van het bestemmingsplan "woongebied SpaarneBuiten", nadat dit eerder door de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State werd vernietigd, met name vanwege verkeerskundige overwegingen. Dit rapport beschrijft onze bevindingen. De bestaande situatie is daarbij door middel van een geheel nieuw verkeersonderzoek in kaart gebracht. Vervolgens is met de meest actuele kennis en inzichten nagegaan wat de verkeerseffecten van de nieuwe woonwijk zullen zijn en of die verkeershoeveelheid op een acceptabele wijze kan worden afgewikkeld op het omliggende wegennet.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de resultaten van de uitgevoerde verkeersonderzoek beschreven (bestaande situatie). Daarna worden in hoofdstuk 3 de verkeersgevolgen van SpaarneBuiten bepaald, in termen van productie/- attractie en routes van het verkeer. Ook wordt er nagegaan welke andere relevante ontwikkelingen er spelen die invloed kunnen hebben op de verkeersintensiteiten in en rond Spaarndam. In hoofdstuk 4 worden vervolgens de verkeerseffecten van SpaarneBuiten geanalyseerd, waarna in hoofdstuk 5 conclusies en aanbevelingen worden gedaan.



Het rood omcirkelde gebied is SpaarneBuiten

2. Bestaande verkeerssituatie

Om tot een goede analyse te kunnen komen, is besloten tot het nauwgezet in beeld brengen van de bestaande situatie. Daartoe zijn twee soorten verkeersonderzoek uitgevoerd. Beide onderzoeken tezamen leveren een betrouwbaar beeld op van de bestaande verkeerssituatie en vormen daarmee een robuuste basis om de verkeersgeneratie van het bestemmingsplan en de toekomstige belasting van het wegennet te prognosticeren.

2.1 Opzet van het verkeersonderzoek

Verkeerstellingen

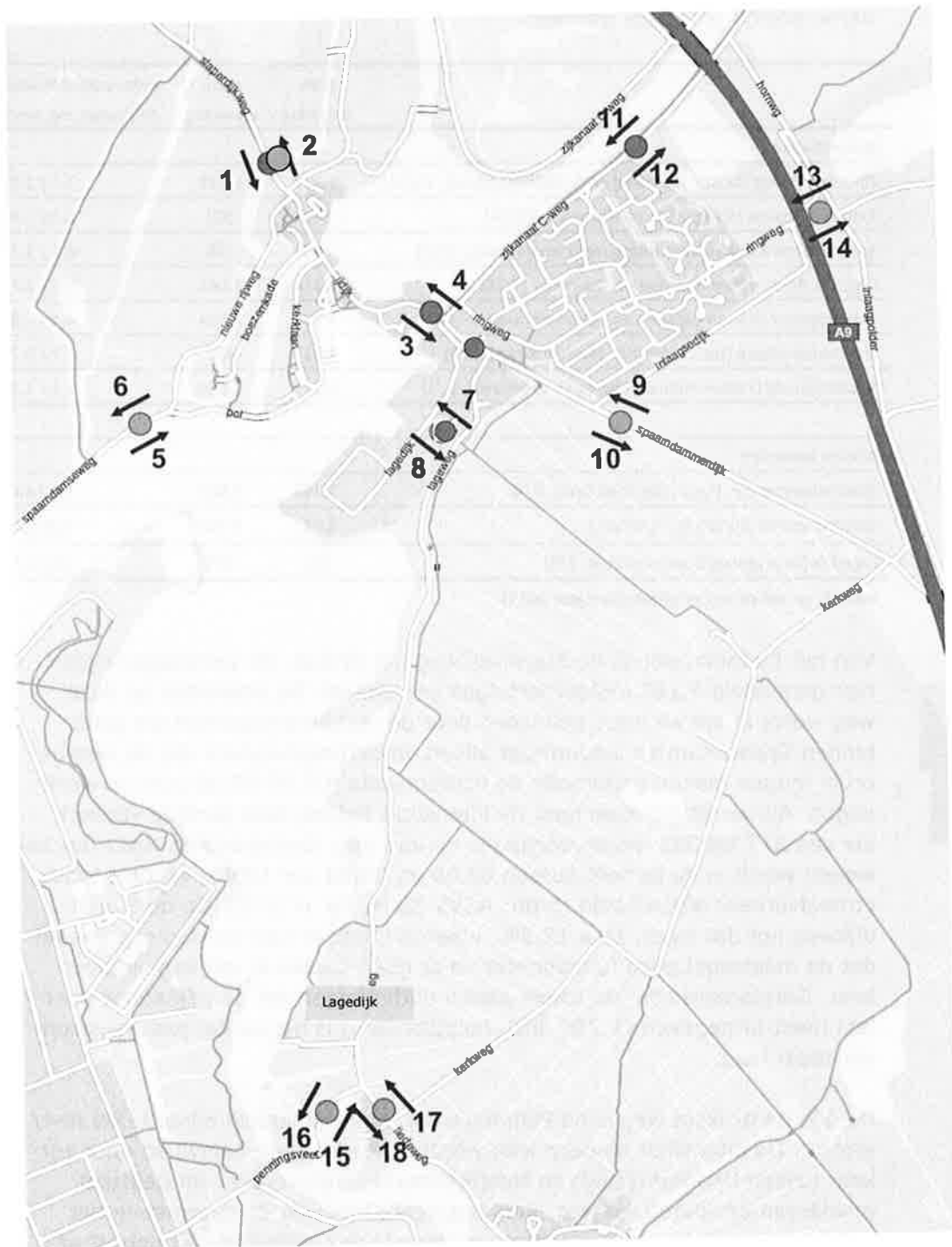
Op tien plaatsen zijn verkeerstellingen uitgevoerd. Die tellingen geven een beeld van de hoeveelheid verkeer op de wegvakken gedurende een langere periode. Hiermee is inzicht ontstaan in de huidige wegvakbelastingen, verdeeld over het etmaal en de verschillende dagen van de week. Bij de telling is een onderscheid gemaakt in verschillende voertuigcategorieën, zodat ook de samenstelling van het verkeer is vastgelegd. Om een betrouwbaar beeld te verkrijgen is er gedurende twee weken 24 uur per dag geteld, op de locaties die op figuur 1 zijn aangegeven (n.b.: alleen de telling bij het Rijnlandhuis was gedurende één week).

Met de keuze van deze locaties was Spaarndam volledig 'omsloten' en is van alle potentiële ontsluitingsroutes de verkeersintensiteit in kaart gebracht. Daarnaast is er geteld bij de brug, voor het Rijnlandhuis en op de ontsluitingsweg van het al gerealiseerde deel van SpaarneBuiten. Met dit laatste punt kan een beeld worden verkregen van de verkeersproductie/attractie van de al aanwezige woonbebouwing.

Kentekenonderzoek

Bij het kentekenonderzoek zijn gedurende drie tijdsblokken (07:00-10:00 uur, 12.00-14.00 uur en 15:30-18:30 uur), de kentekens van passerende voertuigen genoteerd (met een onderscheid in personenauto's, middelzwaar en zwaar vrachtverkeer). De tijdregistratie vond plaats in blokken van 5 minuten en door koppeling van de kentekens zoals die op de verschillende waarneempunten zijn geregistreerd, is een inzicht ontstaan in de routevorming van het verkeer en de hoeveelheid doorgaand verkeer in de betreffende tijdsblokken. De punten waar de kentekens zijn waargenomen, zijn aangegeven op figuur 1 en komen overeen met de punten waar het verkeer gedurende 14 dagen is geteld.

Figuur 1: telpunten en waarneemrichtingen kentekenonderzoek
(rood bibeko, blauw bubeko)



2.2 Huidige verkeersintensiteiten en gebruik wegennet

De resultaten van de tellingen staan aangegeven in tabel 1, met een onderscheid naar werk- en wekdagen. Deze waarden liggen overigens bijzonder dicht bij elkaar, wat betekent dat de weekenddagen relatief druk zijn, met vermoedelijk recreatief verkeer.

	gem. werkdag	gem. weekdag	perc. vrachtverkeer (mid- del/zwaar, op werkdag)
<i>Buitencordon</i>			
Zijkanaal C-weg (tussen Hornweg en F. Balthasarstraat, 11/12)	1.369	1.293	7,1 / 2,0
Ringweg (tussen Inlaagsedijk en Hornweg, 13/14)	578	600	3,1 / 1,9
Spaarndammerdijk (tussen Inlaagsedijk en Kerkweg, 9/10)	785	768	4,5 / 1,7
Lagedijk (tussen Penningsveer en Kerkweg, 17,18)	1.614	1.543	6,9 / 3,5
Penningsveer (tussen Lagedijk en Veermolenweg, 15/16)	2.996	2.844	4,4 / 2,8
Spaarndamseweg (ten zuiden van Nieuwe Rijweg, 5/6)	1.057	990	2,7 / 0,7
Slaperdijkweg (Tussen Nieuwe Rijweg en Westlaan , 1 /2)	3.162	3.084	4,1 / 1,5
<i>Interne telpunten</i>			
Spaarndammerdijk (westzijde nabij brug, 3 /4)	3.765	3.607	4,0 / 4,4
Spaarndammerdijk (bij Rijnlandhuis)	3.487	3.303	3,8/5,1
Lagedijk (ingangsweg SpaarneBuiten, 7/8)	641	645	5,5 / 1,6

tabel 1: gemeten intensiteiten (voorjaar 2012)



Van het buitenkordon is de Slaperdijkweg het drukst. Op werkdagen rijden hier gemiddeld 3.162 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteit op deze weg wordt in sterke mate beïnvloed door de verkeersmaatregel die geldt binnen Spaarndam en inhoudt dat alleen ontheffingshouders van de weg gebruik mogen maken gedurende de ochtendspits (07.00-09.00 uur) op werkdagen. Als wordt gekeken naar de intensiteit tijdens deze periode varieert die van 317 tot 391 motorvoertuigen op een dag. Gemiddeld op Nederlandse wegen wordt in de periode tussen 07.00 en 09.00 uur 13,4% van het totale etmaalverkeer afgewikkeld (bron: ASVV 2004, fig. 6.1/22). Op de Slaperdijkweg ligt dat lager, 10 à 12,5%, waaruit impliciet kan worden opgemaakt dat de maatregel goed functioneert en er geen sprake is van een sluipverkeer. Gerelateerd aan het totaal aantal ontheffingen dat de gemeente Haarlem heeft uitgegeven (1.736, incl. hulpdiensten) is het aantal passages zonder meer laag.

De één na drukste weg is de Penningsveer, met gemiddeld bijna 3.000 mvt/etmaal. De intensiteit op deze weg wordt in sterke mate beïnvloed door verkeer tussen Haarlem-(zuid) en Haarlemmerliede en verder, dat gebruikt maakt van de route Liedeweg-Penningsveer-Oudeweg en daarmee in het geheel geen relatie heeft met Spaarndam of SpaarneBuiten. Dit betreft on-

geveer de helft van het verkeer op de Penningsveer, afhankelijk van de periode van de dag. De intensiteit op de Lagedijk ten noorden van de Penningsveer bedraagt gemiddeld ca. 2.100 mvt/werkdag. Voor de overige tellpunten varieert de intensiteit van ca. 600 tot ca. 1.600 mvt/etmaal.

2.3 Resultaten kentekenonderzoek/routes van het verkeer

Uit het kentekenonderzoek blijkt dat in de ochtend de grootste verkeersstroom van punt 17 naar punt 16 rijdt (zie tabel 2). Dit is verkeer vanaf de Liedeweg/Lagedijk dat de Penningsveer op rijdt en dus niet in Spaarndam komt. De op één na grootste stroom is de omgekeerde beweging, van 15 naar 18, met 54 voertuigen van 07.00-12.00 uur.

Gemiddeld zijn er per uur 22 doorgaande verkeersbewegingen door Spaarndam, met als grootste stroom van 1 naar 12 (van Slaperdijkweg naar Zijkanaal C weg, gem. 3,5 per uur) en van 1 naar 10 (van Slaperdijkweg naar Spaarndammerdijk, gemiddeld 2 per uur). Er is dus vrijwel geen doorgaand verkeer in de ochtend.

In de ruime avondspits (15.30-18.30 uur) is er door Spaarndam wel enig doorgaand verkeer. Door Spaarndam rijden 278 doorgaande voertuigen, gemiddeld 92 per uur). De grootste doorgaande verkeersbeweging (58) is van 11 naar 2 (van Zijkanaal C weg naar Slaperdijkweg) en van 11 naar 6 (Zijkanaal C weg naar Spaarndamseweg).

De in absolute aantallen grootste doorgaande beweging loopt buiten Spaarndam, via de Penningsveer. Van de in totaal 512 doorgaande voertuigen rijden er 272 van de Penningsveer naar de Liedeweg v.v. (46%)

Tabel 2: Doorgaand verkeer, in drie perioden

periode 7.00 - 12.00 uur

van/naar	2	6	10	12	14	16	18	totaal
1			10	11	17		2	40
5								0
9	9	2		1	2		1	15
	9	4	4		1	10		28
13	1			2			2	5
15	1			10	1		54	66
17	1		2	1	13	150		167
totaal	21	16	17	31	17	162	57	321

periode 12.00 - 14.00 uur

van /naar	2	6	10	12	14	16	18	totaal
1			2	7	17			26
5								0
9	2	4		3			1	10
11	7	10	1		1	2	2	23
13	1		1	1			2	5
15	5	1		3			49	58
17	2				7	74		83
totaal	17	17	9	24	8	76	54	205

periode 15.30 - 18.30 uur

van/naar	2	6	10	12	14	16	18	totaal
1			13	13	20	3	3	53
5								0
9	29	7		4	1	1	6	48
11	58	52	2		1	4		117
13	2			1		1	14	18
15	17		3	7			107	134
17	7		3		5	127		142
totaal	113	72	21	32	10	134	130	512



Verdeling verkeer SpaarneBuiten

Als wordt gekeken hoe het verkeer vanuit het reeds ontwikkelde deel van SpaarneBuiten zich afwikkelt (punt 7 en 8), blijkt dat in de maatgevende avondspitsperiode 59% van alle verkeer extern is, dat wil zeggen van buiten Spaarndam komt of naar buiten Spaarndam rijdt. Over de gehele dag is dat aandeel iets lager, namelijk 54%; gezien het feit dat buiten de spitsen er minder woon/werkverkeer is, is het lagere aandeel extern verkeer niet verwonderlijk. De drukste externe relaties zijn er met de Penningsveer (38 tot 40% van alle externe verkeer) en de Slaperdijkweg (17 tot 27%, afhankelijk van de periode).

Tabel 3: alle verkeersbewegingen, in drie perioden, met in rood het verkeer vanuit (nr. 8) en naar (nr. 7) SpaarneBuiten

periode 7.00 - 12.00 uur

van/naar	2	3	4	6	7	10	12	14	16	18	totaal
1	14	114	10	10	3	11	17		2		181
3	11		19	3	5	35	41	1	14		129
4	134	19		86	1	3	1	2		1	247
5											0
8	7		12	2	7	5	5	1	15	1	55
9	9	2	17	2	2	1	1	2		1	37
11	9		19	4	3	4	2	1	10		52
13	1		1				2	2		2	8
15	1		5		6		10	1	5	54	82
17	1	1	2			2	1	13	150	3	173
totaal	187	136	85	107	27	61	80	23	196	62	964

periode 12.00 - 14.00 uur

van/naar	2	3	4	6	7	10	12	14	16	18	totaal
1	2	132	1	2	2	7	17				163
3	5		10	1	4	13	28	2	9	2	74
4	90	10		56	2						158
5											0
8	5	1	7	1	7				5	1	27
9	2		13	4	2		3			1	25
11	7	2	26	10	4	1	2	1	2	2	57
13	1		1			1	1	2		2	8
15	5		15	1	5		3		6	49	84
17	2	1	2		1			7	74	3	90
totaal	119	146	75	75	27	22	54	12	96	60	686

periode 15.30 - 18.30 uur

van/naar	2	3	4	6	7	10	12	14	16	18	totaal
1	10	234	7	13	11	13	20	3	1	3	315
3	9		21	1	15	17	30	5	8	6	112
4	251	21		109	3	2			2		388
5											0
8	2	2	11	4	12	1	4		10	5	51
9	29	2	45	7	7	2	4	1	1	6	104
11	58	1	129	52	7	2	2	1	4		256
13	2	1	6		4		1	1	1	14	30
15	17	1	39		20	3	7		14	107	208
17	7	1	8		3	3		5	127	7	161
totaal	385	263	266	186	82	43	68	16	168	148	1625

De verdeling van het externe verkeer van en naar SpaarneBuiten is zoals aangegeven in tabel 4. Het blijkt dat bijna de helft (47%) van/naar zuidelijke richting rijdt (Penningsveer + Liedeweg) en niet door het dorp rijdt.

Tabel 4: Verdeling (routes) externe verkeer SpaarneBuiten			
Van en naar SpaarneBuiten via	07.00-12.00 uur	15.30-18.30 uur	totaal
Slaperdijkweg	20%	17%	18%
Zijkanaal C weg	16%	14%	15%
Ringweg	2%	5%	4%
Spaarndammerdijk	14%	10%	12%
Liedeweg	2%	10%	7%
Penningsveer	42%	39%	40%
Spaarndamsweg	4%	5%	4%

3. Verkeersgevolgen SpaarneBuiten

3.1 Verkeersproductie-/attractie

Woningen

Op twee verschillende manieren is gekeken naar de te verwachten verkeersproductie en attractie van de woningen in SpaarneBuiten. In de eerste plaats is er gekeken wat de productie/attractie is van de 77 woningen die inmiddels zijn gebouwd en bewoond. Deze woningen worden ontsloten via één ontsluitingsweg en op deze weg is gedurende twee weken alle verkeer geteld.

Daarbij is gebleken dat de gemiddelde werkdagintensiteit 641 motorvoertuigen bedraagt, oftewel gemiddeld per woning 8,3 mvt per etmaal. Dat is relatief hoog, maar wordt mede ingegeven door het feit dat het een nieuwbouwalocatie betreft, met relatief veel bestel-/bezorgend verkeer (i.v.m. woninginrichting, bezorging e.d). Als een correctie wordt toegepast op de aantallen licht en zwaar vrachtverkeer (van resp. 35 en 10 naar 10 en 5), komt de productie/attractie uit op gemiddeld 7,9 mvt/woning/etmaal. Uitgaande van de eindsituatie met 317 woningen, zou dat resulteren in een totale verkeersproductie van 2.504 mvt/etmaal.

Naast deze feitelijke waarnemingen m.b.t. de verkeersproductie, is ook gekeken met welke verkeersintensiteit volgens algemene landelijke kentallen rekening gehouden zou moet worden. Waarbij de kentallen zijn gedifferentieerd naar woningtype; dit geeft een betrouwbaarder beeld dan één gemiddeld kentel voor alle woningtypen gezamenlijk. Voor het gehele plangebied wordt in het bestemmingsplan het volgende indicatieve programma genoemd:

- 125 rijtjeswoningen;
 - 80 appartementen;
 - 70 vrijstaande woningen;
 - 45 twee-onder-een-kapwoningen;
- En daarnaast 500 m² commerciële ruimte en een jachthaven.

Voor het bepalen van de theoretische verkeersproductie/-attractie is gebruik gemaakt van de kencijfers zoals die zijn ontwikkeld door het CROW¹. Volgens deze tool kan er bij de 317 woningen, verdeeld over de typen zoals hiervoor genoemd, in een centrum-dorpse omgeving gerekend worden op 2.506 mvt/werkdag (zie bijlage 1), een nagenoeg identieke waarde als op basis van de telling.

¹ CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte en toonaangevend waar het gaat om aanbevelingen en richtlijnen. Gebruikte bron: ASVV-online (27-07-2012)

Jachthaven

In het plangebied wordt ook een jachthaven voor pleziervaartuigen gerealiseerd. Deze jachthaven komt tegenover de bestaande jachthaven in de oude dorpskern te liggen. De jachthaven omvat ongeveer 70 ligplaatsen. Als met behulp van de CROW-rekentool wordt nagegaan wat een gemiddelde jachthaven met 70 ligplaatsen en 50% autobezzoek aan verkeersproductie/ - attractie met zich mee brengt, moet worden gerekend op gemiddeld ca. 8 motorvoertuigen op een werkdag. In de weekenden zal dat iets hoger liggen.

Echter, de jachthaven bij SpaarneBuiten is primair bedoeld voor de wijk zelf; er is geen boothelling en ook geen gelegenheid voor onderhoud. Dit betekent dat van de jachthaven nauwelijks tot geen verkeersproducerende werking uitgaat en de waarde zoals hiervoor berekend nog als een (te) ruime aanname kan worden gezien.

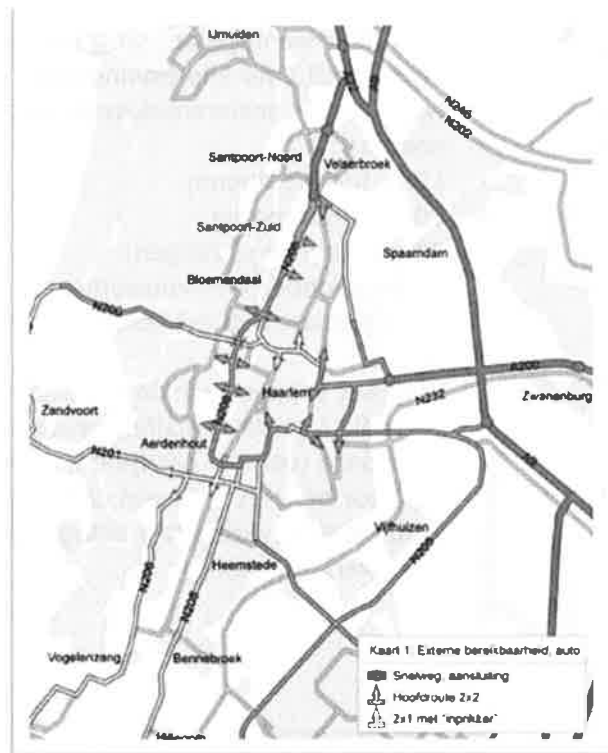
Commerciële voorzieningen

Er is ruimte voor 500 m² commerciële ruimte. Het is nog niet bekend op welke wijze die ruimte ingevuld gaat worden. Als we uitgaan van de gemiddelde verkeersproductie/-attractie van een gemiddeld buurtcentrum, moet volgens de rekentool van CROW gerekend worden op ca. 290 mvt/werkdag.

Overige ontwikkelingen

Er is voorts nagegaan of er andere ruimtelijke ontwikkelingen spelen die kunnen leiden tot een toename van het verkeer in en rond Spaarndam. Vooral ruimtelijke ontwikkelingen aan de noordoostkant van Haarlem zijn in dat verband relevant. Behalve de ontwikkeling van Waarderpolder en Schalkwijk – die naar verwachting geen invloed hebben op het wegennet rond Spaarndam, spelen er geen grote ontwikkelingen.

Ook is de regionale verkeersstructuur van belang. Deze wordt zodanig vormgegeven, dat een eventuele verkeersgroei buiten Spaarndam wordt afgewikkeld (zie afbeelding hiernaast, uit "Zuid Kennemerland, bereikbaar door samenwerken, november 2010).



Intern speelt tenslotte nog de verbouwing van de Albert Heijn. Dit levert echter geen extra verkeer op, omdat het effect van de verplaatsing van enkel jaren gelden is verdisconteerd in de tellingen en het verzorgingsgebied niet toeneemt.

Conclusie

Vorenstaande betekent dat alleen SpaarneBuiten leidt tot een toename van verkeer en met andere ontwikkelingen geen rekening gehouden hoeft te worden. Als het gebied volledig is gerealiseerd zal de verkeersgeneratie gemiddeld 2.800 mvt/werkdag bedragen. Ten opzichte van de bestaande situatie en verkeersintensiteit, zal dat dus leiden tot $2.800 - 641 = 2.156$ extra motorvoertuigen (afgerond 2.160).

Vraag is vervolgens of er ook rekening gehouden moet worden met een autonome verkeersgroei. Gezien het feit dat bij de ontwikkeling van Spaarn- dam is gerekend met specifieke op woningtype toegespitste kentallen en Spaarn- dam zelf al jaren een stabiel verkeersbeeld laat zien of zelfs enige af- name (zie tabel 3) is er geen aanleiding om te rekenen met een jaarlijkse extra groei. Als overigens wél zou worden gerekend met een extra groei van 1% per jaar, zou dat over 10 jaar leiden tot ca. 220 extra voertuigbewegin- gen, verdeeld over het lokale wegennet binnen en buiten de kom. Dit kan bij de genoemde aantallen als marginaal worden aangemerkt.

	gem. werkdag 2007	gem. werkdag 2012
<i>Buitencordon</i>		
Zijkanaal C-weg (tussen Hornweg en F. Balthasarstraat, 11/12)	1.300	1.293
Spaarn- dammerdijk (tussen Inlaagsedijk en Kerkweg, 9/10)	800	768
Lagedijk (tussen Penningsveer en Kerkweg, 17,18)	1.800	1.543

tabel 3: intensiteiten 2007 en 2012

3.2 Oriëntatie en routes

Buiten de bebouwde kom

Op basis van de routing van het verkeer dat tijdens het onderzoek is waargenomen (zie tabel 4), kan een betrouwbare inschatting worden ge- maakt van de toename van het verkeer op het wegennet in en rond Spaarn- dam als gevolg van het plan. Dit is aangegeven in tabel 5.

De grootste toename van verkeer zal optreden op de Lagedijk (568) en in het verlengde daarvan op de Penningsveer (448). De Slaperdijkweg en Zij- kanaal C weg krijgen ruim 194 resp. 164 motorvoertuigen per etmaal meer te verwerken.

Tabel 5: toename verkeer op wegen buiten de bebouwde kom (mvt/etmaal) als gevolg van de voltooiing van SpaarneBuiten

	intensiteit 2012	toename extern verkeer a.g.v. SpaarneBuiten	Toekomstige intensiteiten
Slaperdijkweg	3.162	194	3.356
Zijkanaal C-weg	1.369	164	1.533
Ringweg	578	60	638
Spaarndammerdijk	785	120	905
Lagedijk	2.100	568	2.668
Liedeweg	1.614	120	1.734
Penningsveer	2.996	448	3.444
Spaarndamseweg	1.057	60	1.117

Gevolgen binnen Spaarndam

Tabel 5 heeft betrekking op wegen die buiten de bebouwde kom liggen. Binnen de kom zal de intensiteit ook toenemen, waarbij de grootste toename zich direct nabij SpaarneBuiten zal voordoen en daarna zal afnemen bij iedere zijweg en functie. De toename in de bebouwde kom van Spaarndam varieert per wegvak en zal het hoogste zijn direct nabij SpaarneBuiten, op de Lagedijk. Daar is de toename ten opzichte van de bestaande situatie ca. 1.590 mvt/werkdag, veroorzaakt door intern verkeer en extern verkeer dat via de Slaperdijkweg, Zijkanaal C, Ringweg, Spaarndamseweg en Spaarndammerdijk het dorp verlaat. Vervolgens zal de intensiteit bij ieder winkel, functie en zijweg verder afnemen.

Ter hoogte van het Rijnlandhuis is een toename te verwachten van 1.300 mvt/werkdag etmaal, waarmee de totale intensiteit daar op bijna 4.800 mvt/werkdag etmaal komt. Westelijk van de brug op de route IJdijk-Slaperdijkweg zal de intensiteit toenemen met gemiddeld 750 motorvoertuigen per werkdag en daarmee uitkomen op ca. 4.500 mvt/etmaal.

4. Beoordeling en oplossingsvarianten

4.1 Beoordeling geschiktheid wegen binnen de bebouwde kom

Algemeen

Voor de situatie binnen een bebouwde kom, met veel woningen, fietsers, voetgangers e.d. zijn geen duidelijke intensiteitsgrenzen vastgelegd. Toch wordt in landelijke aanbevelingen daar wel een richtwaarde voor genoemd. Door het CROW wordt namelijk in het ASVV 2004 (CROW, 2004) voor verblijfsgebieden en 30 km-zones gesteld dat een intensiteit van 5.000 à 6.000 mvt/etmaal acceptabel is. Als deze waarden niet worden overschreden, kan aan eisen op het gebied van leefbaarheid en veiligheid worden voldaan. Dit vormt daarmee een goed criterium voor de beoordeling van de situatie binnen de bebouwde kom van Spaarndam en op de Penningsveer, de wegen en straten waar de verblijfsfunctie (wonen, fietsers, e.d.) een prominente rol speelt.

Lagedijk

De toename van het verkeer binnen de bebouwde kom varieert. De grootste toename manifesteert zich op de Lagedijk, direct nabij (de ontsluitingsweg van) SpaarneBuiten. Hier zal de intensiteit toenemen met gemiddeld 1.590 motorvoertuigen, waarmee de totale intensiteit daar op 3.800 mvt/etmaal uitkomt. Dit is zeer ruim onder de genoemde grenswaarde, zodat deze toename acceptabel is met het oog op verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Spaardammerdijk

Op het gedeelte van deze weg binnen de kom, zal de intensiteit op de plek waar de toename het grootst is, met ongeveer 1.300 mvt/etmaal toenemen. Dit doet zich voor op het weggedeelte van het Rijnlandhuis, waar de intensiteit zal toenemen tot bijna 4.800 mvt/etmaal. Hiermee blijft ook op deze weg de totale intensiteit onder de grenswaarde van 5.000 à 6.000 mvt/etmaal.

Een aandachtspunt vormt het gedeelte van de Spaarndammerdijk ter hoogte van het Rijnlandhuis. Hoewel niet onmogelijk, is de passage van met name vrachtverkeer op dit stuk erg krap; dit leidt ertoe dat bij tegemoetkomend verkeer één voertuig vaak zal moeten stoppen om de andere te laten passeren, met veelal een wachtrij tot gevolg (net zoals in de bestaande situatie ook het geval is). De gemeente is voornemens de weg hier te verbreden, zodat passeren hier beter mogelijk wordt. Ook bestaat het voornemen om daarbij de kruising van de Spaarndammerdijk/Zijkanaal C weg/Brug verkeerstechnisch te optimaliseren.

Zijkanaal C weg

Op de rand van de bebouwde kom ligt de intensiteit op de Zijkanaal C weg op nog geen 1.400 mvt/etmaal. Meer in de richting van de brug zal de intensiteit wat hoger liggen, maar ook hier geldt dat de intensiteit ruimschoots onder de 5.000 à 6.000 mvt/etmaal blijft. Daarmee komen de leefbaarheid en veiligheid niet in het geding. Overigens, omdat deze weg als hoofdontsluiting van Spaarndam geldt en ook als zodanig is ingericht (50 km/uur, vrijliggende fietspaden) geldt in feite deze grenswaarde niet en zou een hogere intensiteit toegestaan kunnen worden. Hoe het ook zij, de Zijkanaal C weg kan zonder problemen het extra verkeer verwerken.

Penningsveer

De huidige intensiteit bedraagt gemiddeld bijna 3.000 mvt/etmaal, waarvan ca. 1.600 motorvoertuigen doorgaand zijn en rijden via de Liedeweg. Deels ligt de weg binnen de kom en is de snelheid 30 km/uur. Door de ontwikkeling van SpaarneBuiten neemt de intensiteit met ca. 450 mvt/etmaal toe tot ruim 3.400 mvt/etmaal, waarmee ruim onder de waarde van 5 à 6.000 mvt wordt gebleven. De ontwikkeling c.q. voltooiing van SpaarneBuiten heeft dus op de situatie alhier geen grote invloed.

Route Spaarndammerdijk – IJdijk – Visserseinde

Nabij de brug, wat één van de drukste punten op deze route is, bedraagt de intensiteit anno 2012 3.765 mvt/etmaal. Door de voltooiing van SpaarneBuiten zal de intensiteit toenemen met ca. 750 mvt per etmaal, waarmee de totale intensiteit rond de ca. 4.500 mvt/etmaal zal liggen. Daarmee worden grenswaarden op het gebied van veiligheid en leefbaarheid niet overschreden.

De intensiteit op alle wegen is daarmee aanvaardbaar. Wel geldt dat gezien de beschikbare wegprofielen, de passeersnelheden van het verkeer laag zullen zijn, maar dat is voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid geen probleem

4.2 Beoordeling geschiktheid wegen buiten de bebouwde kom

Algemeen

Met uitzondering van de Zijkanaal C weg, zijn alle wegen buiten de bebouwde kom erftoegangswegen, waarvan de meeste zonder fietsvoorzieningen. Voor wegen met een beperkte functie waar fietsers op de rijbaan fietsen, is de landelijke aanbeveling dat de rijloper voor het autoverkeer minimaal 2,50 en bij voorkeur 3,50 meter moeten zijn (bron: Handboek Wegontwerp, deel erftoegangswegen, CROW, Ede). Hieraan wordt voor alle wegen voldaan. Volgens een andere uitgave van CROW (Ontwerpwijzer Fietsverkeer, CROW, Ede) is buiten de bebouwde kom vanaf 3.000 mvt/etmaal een fiets-

pad gewenst; tussen de 2 en 3.000 motorvoertuigen is een fietsstrook aan te bevelen.

Gezien de snelheid van het verkeer en de intensiteiten op de verschillende wegen, is volgens vornoemd handboek vanaf circa 3.000 mvt/etmaal een vrijliggend fietspad veiliger dan gemengd verkeer. Dit speelt thans reeds voor de Penningsveer en Slaperdijkweg. Op de Slaperdijkweg zijn fietsvoorzieningen aanwezig, maar op de Penningsveer niet. Uit navraag bij de gemeente is echter gebleken dat er geen ongevallen met fietsers plaats hebben gevonden en er ook geen klachten bekend zijn van fietsers. Als gevolg van de voltooiing van SpaarneBuiten zal op géén van de wegen waar de intensiteit thans lager ligt dan 3.000 mvt/etmaal, die waarde worden overschreden. Dit betekent dat met het oog op de verkeersveiligheid de toename van het verkeer niet leidt tot verkeersveiligheidsknelpunten. Wel komt de intensiteit op de Lagedijk in de intensiteitsklasse dat fietsstroken zijn te overwegen.

Slaperdijkweg

De intensiteit op de Slaperdijkweg buiten de kom zal toenemen tot gemiddeld ca. 3.350 mvt/etmaal op werkdagen. De weg is ca. 5,50 m breed en heeft vrijliggende fietspaden. De genoemde intensiteit kan daarmee probleemloos verwerkt worden.

Zijkanaal C weg

Op dit wegvak zal de intensiteit buiten de kom toenemen tot ca. 1.530 mvt/etmaal. Met een wegbreedte van ca. 5,80 meter en vrijliggende fietspaden is dit geen enkel probleem.

Spaarndammerdijk

Op deze weg neemt de intensiteit toe van bijna 800 naar ca. 900 mvt per etmaal. De wegbreedte varieert van 4,10 tot 4,50 meter waarmee dit verkeer op zichzelf goed kan worden afgewikkeld en er geen verkeersveiligheidsproblemen zijn te verwachten.

De Raad van State heeft bij haar besluit vooral gekeken naar de kans op het ontstaan van bermschade bij deze weg. Bij een verhardingsbreedte tot 4,00 meter zouden om bermschade te voorkomen, maximaal 575 motorvoertuigen per etmaal toegelaten kunnen worden en bij een wegbreedte van 4,50 meter maximaal 1.000 mvt/etmaal. Op delen is volgens deze redenering de intensiteit dus te hoog om bermschade uit te sluiten en zijn bermverstergingsmaatregelen nodig. Wij zijn van oordeel dat dergelijke maatregelen toegepast kunnen worden, onderstaande impressie laat dat ook zien (puinversteving aan beide zijden). Aandachtspunt is wel dat dit periodiek wordt gecontroleerd en zo nodig aangevuld, opdat de versterking voldoende functioneel blijft.



Lagedijk

De breedte van de Lagedijk varieert tussen 3,80 en 4,20 meter op het zuidelijk deel en van 4,60 tot 5,00 meter op het noordelijk deel. De intensiteit op deze weg zal toenemen van 2.100 naar ruim 2.600 mvt/etmaal. Voor deze weg geldt hetzelfde als voor de Spaarndammerdijk, zij het dat hier de kans op berm schade groter is dan op de Spaarndammerdijk. Dus ook op deze weg zijn maatregelen nodig om (de kans op) berm schade te minimaliseren. Ook kunnen hier fietsstroken worden overwogen: uitgaande van een minimale rijloper voor het autoverkeer van 2,00 meter, resteren stroken met een breedte variërend van 0,90 tot 1,50 meter. Een rijdende fietser vraagt een ruimte van ca. 75 cm, zodat dit past. Het is zeker niet de ideale maat, maar voor een smalle dijkweg zal dat zelden het geval zijn. De stroken leiden ook tot het centreren van het autoverkeer (waarmee de kans op berm schade wordt verkleind).



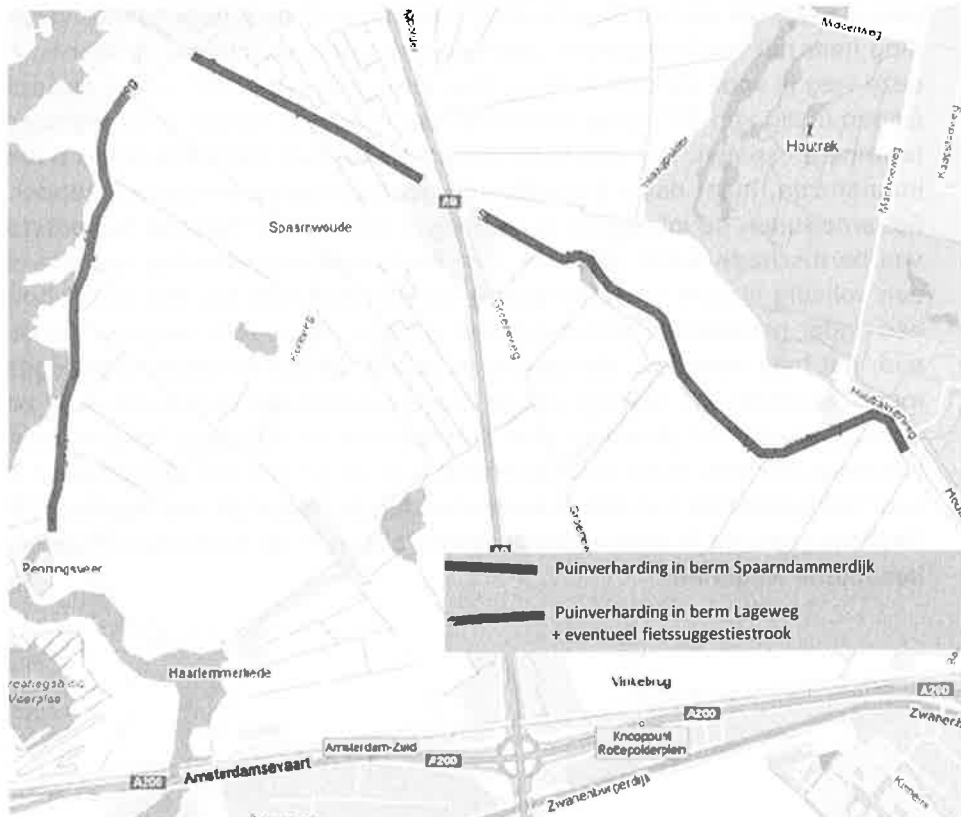
Voor zowel de Spaarndammerdijk als de Lagedijk verwijzen wij voorts naar een memo (zie bijlage) van het Hoogheemraadschap Rijnland, waarin de toepassing van grasbetonstenen als bermverharding onder voorwaarden toepasbaar en vergunbaar wordt geacht. Grasbetonstenen geven meer versteviging nog dan puinverhardingen in de berm.

Penningsveer

De huidige intensiteit bedraagt gemiddeld bijna 3.000 mvt/etmaal, waarvan ca. 1.600 motorvoertuigen doorgaand zijn en rijdend via de Liedeweg. Voor het deel buiten de kom bedraagt de wegbreedte ca. 5,10 meter. Dat betekent dat ca. 1.400 mvt verwerkt zouden kunnen worden om bermshade te voorkomen. Kijkend naar de kans op bermshade, is de intensiteit dus te hoog hier, niet als gevolg van SpaarneBuiten maar nu al. Ook hier zijn om die reden bermverstevigingsmaatregelen gewenst. Daarnaast zijn fietsvoorzieningen gewenst, gezien de intensiteit van het autoverkeer. Deze kunnen worden aangebracht in de vorm van fietsstuggestiestroken, met een breedte van 1,25 m.

Conclusie

Binnen de bebouwde kom van Spaarndam kan de toename van verkeer veilig en met inachtneming van de leefbaarheid afdoende verwerkt worden. Voor drie wegen buiten de bebouwde geldt dat die volgens het bermshade-criterium op dit moment niet geschikt zijn voor de afwikkeling van meer verkeer: de Spaarndammerdijk, de Lagedijk en de Penningsveer. Door maatregelen te treffen zoals op onderstaande afbeelding aangegeven én op de Penningsveer fietsvoorzieningen aan te brengen, zijn ook deze wegen geschikt om de toename van het verkeer op een goede manier te verwerken.



4.3 Oplossingsalternatieven

Vooraf :

Op enkele wegen is de intensiteit groter dan wat in verband met de kans op het ontstaan van bermshade als aanvaardbaar wordt gezien. En daarmee zouden deze wegen ongeschikt zijn om de toename van verkeer te verwerken. Wij vinden deze redenering ten principale niet juist. Want de kans op het ontstaan van bermshade, nog los van de vraag of die werkelijk ontstaat, staat los van de geschiktheid van de weg sec. Als voorbeeld de situatie op de Penningsveer: hier ligt de intensiteit ook nu al ruim boven de grens die is genoemd in relatie tot bermshade. Ook zonder de ontwikkeling van SpaarneBuiten zou er in die redenering dus reeds iets moeten gebeuren (terwijl de bermen daar nu geen problemen geven).

Wij zien de intensiteiten op deze wegen niet als een probleem, want een smal profiel is ook snelheidsremmend en is het gebruikelijke wegbeeld bij dijkwegen als deze. En op plekken waar werkelijk een probleem met bermshade bestaat of ontstaat, kunnen simpel maatregelen worden getroffen (varkensruggen, puin, grasbetonstenen). Op alle wegen bestaat daarvoor de ruimte; dat daarbij niet kan worden voldaan aan een ideaalprofiel, met obstakelvrije bermen van een bepaalde afmeting, doet niets af aan het feit dat er wel degelijk bermverstevinging kán plaatsvinden.

Maar ook moeten we vooraf opmerken dat de bestaande verkeersstructuur een zekere mate van onevenwichtigheid in zich heeft. Want gezien de sterke oriëntatie van Spaarndam op Haarlem, ligt er behalve de Slaperdijkweg geen goede hoofdontsluiting in die richting. Wel uitstekend geschikt is de Zijkanaal C weg, die als hoofdontsluiting van het dorp de meest directe verbinding naar het hoofdwegennet geeft en ook prima geschikt daarvoor is. Maar deze weg is voor verkeer richting Haarlem geen optie. Dit maakt dat oplossingen lastig zijn en vraagt erom dat ook de meest basale overwegingen een rol moeten spelen. Dat zou in de eerste plaats niet méér woningen bouwen kunnen zijn, maar dat is tegelijkertijd geen oplossing omdat ook zonder SpaarneBuiten de intensiteit al te hoog is als naar de kans op het ontstaan van bermshade wordt gekeken. Een fundamentele oplossing zou vervolgens een volledig nieuwe ontsluitingsweg kunnen zijn. Dat zou dan direct ook in een ander perspectief gezien moeten worden. Want zo'n weg zou dienstig voor het hele dorp zijn, dat ook nu al te zeer over vele smalle dijkweggetjes moet. Voordeel zou ook zijn dat er diverse dijkwegen zeer autoluw of zelfs autovrij worden en daarmee voor (recreatieve en utilitaire) fietsers zeer aantrekkelijk worden. Maar zo'n oplossing is in strijd met het planologisch beleid voor dat gebied en zal ook financieel en landschappelijk niet haalbaar zijn. Daarom gaan we in deze analyse verder alleen in op maatregelen aan het bestaande wegennet.

1. *Uitbreiden tijdvenster "geslotenverklaring, m.u.v. ontheffinghouders"*
Op de Spaarndammerdijk en Lagedijk zou met het oog op bermschade de intensiteit beperkt moeten worden. In eerste instantie is daarbij gekeken naar het effect van het uitbreiden van de tijden van de bestaande geslotenverklaring (flitspaal). Als het verkeer ook in de avondspits beperkt zou worden, neemt het doorgaande verkeer af met ruim 200 voertuigen in de avondspits. De grootste afnames doen zich voor op Zijkanaal C weg en Spaarndammerdijk, maar onvoldoende om de maximale intensiteit met het oog op het voorkomen van bermschade te bereiken. Op de Lagedijk heeft deze maatregel nauwelijks effect. Niettemin, deze maatregel heeft wel enig gunstig effect voor de leefbaarheid in het dorp.

2. *Uitbreiden lokatie geslotenverklaring, m.u.v. ontheffinghouders"*
De grootste doorgaande verkeersstroom loopt van de Liedeweg naar de Penningsveer v.v.. Als op de Penningsveer eenzelfde maatregel wordt getroffen als in de kom van Spaarndam en gemotoriseerd verkeer (m.u.v. ontheffingshouders) wordt geweerd, zal de intensiteit hier aanzienlijk afnemen, met bijna 270 mvt in de avondspits. Echter, hier zal het effect vooral te merken zijn op de Liedeweg en op de Penningsveer. Voor de Spaarndammerdijk en Lagedijk levert dit nauwelijks een vermindering van verkeer op.

3. *Eenrichtingsverkeervoor gemotoriseerd verkeer*
De intensiteitswaarden die in de CROW publicatie staan m.b.t. de kans op het ontstaan van bermschade, hebben betrekking op tweerichtingsverkeer: want bermschade ontstaat met name als twee elkaar tegemoetkomende voertuigen iets moeten uitwijken en daarbij in de berm geraken. Bij éénrichtingsverkeer is de kans op uitwijkmanoeuvres er in principe niet (alleen bij fietsers, maar daar hoeft volgens de genoemde CROW publicatie geen rekening mee gehouden te worden).

Als slechts verkeer in één richting wordt toegestaan, is de kans op bermschade dus nihil en zijn genoemde grenswaarden niet meer relevant, omdat er geen tegemoetkomende ontmoetingen meer plaatsvinden. Het éénrichtingsverkeer kan worden ingesteld op :

- Spaarndam-uit: Lagedijk, vanaf de ontsluitingsweg van SpaarneBuiten (Lagedijk) tot aan de Penningsveer en
- Spaarndam-in: Spaarndammerdijk, vanaf de Kerkweg tot aan de Inlaagesedijk.
- Kerkweg: in de richting van de Spaarndammerdijk

In navolgende tabel staan de effecten voor de drie perioden weergegeven. In zijn algemeenheid valt te concluderen de Lagedijk rustiger wordt en de Spaarndammerdijk drukker. Gezien het feit dat er op dit moment duidelijk sprake is van spitsrichtingen, verschilt het effect over de dag. In de ochttenperiode (07.00-10.00 uur) treden niet hele grote effecten op. Reden daarvan is dat de grootste stroom (uit via Lagedijk), niet wordt beïnvloed door de

maatregel. Anders is dat in de dal- en avonspitsperiode. De ingaande stroom via de Lagedijk, zal dan grotendeels via de Spaardammerdijk worden afgewikkeld. Dat geeft met de bestaande intensiteiten een verschuiving van 233 resp 396 voertuigen vanaf de Lagedijk, via de Kerkweg naar de Spaardammerdijk. Hierbij is ervan uitgegaan dat mensen niet geheel andere routes gaan zoeken. Afhankelijk van de herkomsten en bestemmingen zou dat echter kunnen en moeten navolgende waarden dus als maximale verschuivingen op deze wegen worden gezien. Per etmaal zal de gemiddelde werkdagintensiteit na voltooiing van SpaarneBuiten op de Lagedijk teruglopen naar ca. 1.600 mvt en op de Spaardammerdijk toenemen tot ca. 1.800 mvt/etmaal.

prognose 2012	07.00-10.00	12.00-14.00	15.30-18.30
Huidige verkeersstructuur			
Spaardammerdijk	132	70	160
Lagedijk	383	506	580
Eenrichtingcircuit (mvt)			
Spaardammerdijk	171	303	556
Lagedijk	344	273	184

Reistijden en omrijafstanden

Het invoeren van éénrichtingverkeer leidt tot omrijden en heeft aldus effect op de reistijden en het aantal af te leggen kilometers van personen die geraakt worden door de maatregel. Het effect op omrijtijden en -afstanden is aangegeven in navolgende tabel².

Vanaf brug Spaarndam naar aansluiting Halfweg

<i>huidige situatie</i>	km	tijd (min)
via Spaardammerdijk/Groeneweg	6,6	8
via Spaardammerdijk/Houtrakkerweg	6,4	9

Situatie bij eenrichtingverkeer

via Lagedijk/Kerkweg/Groeneweg	10,4	14
via Lagedijk/Liedeweg	7,5	11
via Ringweg/Inlaagpolder	8,2	11

vanaf Penningsveer naar brug Spaarndam

<i>huidige situatie</i>	km	tijd (min)
via Lagedijk	2,6	4

Situatie bij eenrichtingverkeer

via Kerkweg/Spaardammerdijk	4,2	6
-----------------------------	-----	---

² Afstanden en reistijden zijn eenduidig bepaald met behulp van de routeplanner voor autoverkeer van google-maps.

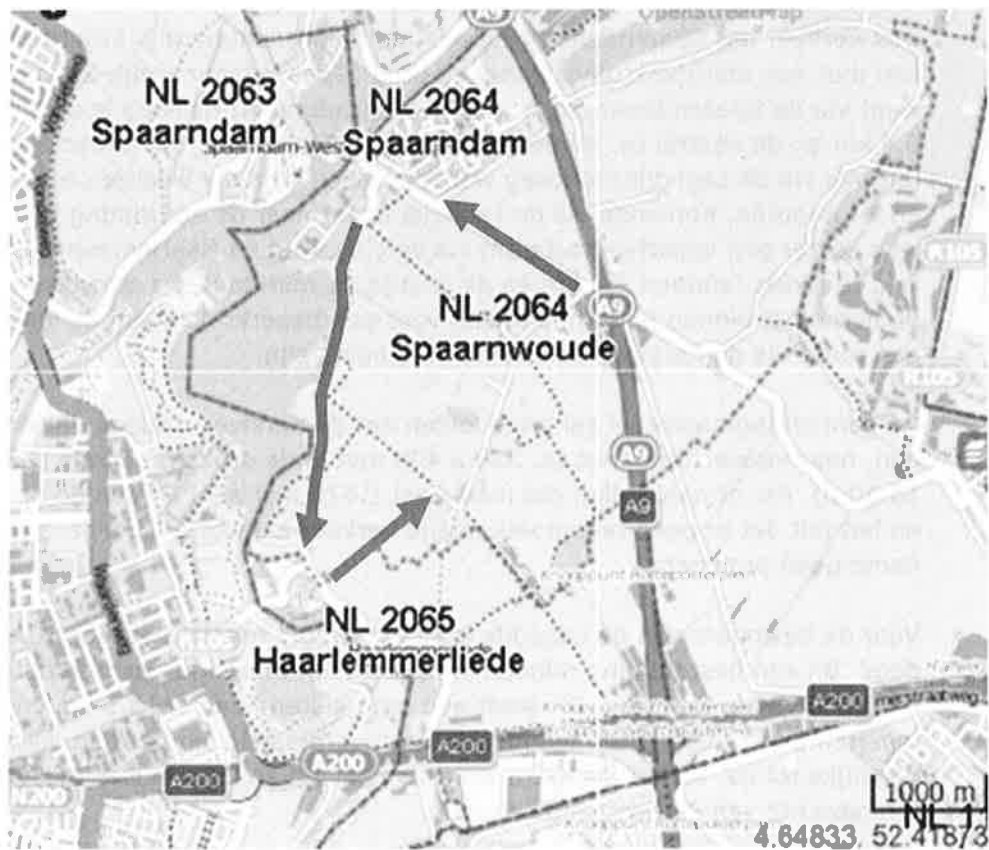
Verkeer dat nu vanaf de Liedeweg of Penningsveer via de Lagedijk naar Spaarndam rijdt, zal via de Kerkweg ca. 1.600 meter moeten omrijden, waardoor de reistijd met ca. 2 minuten toeneemt.

Ook verkeer dat Spaarndam uitrijdt via de Spaarndammerdijk krijgt te maken met een omrijbeweging. Vanaf de brug (Spaarndammerdijk-Zijkanaal C weg) via de Spaarndammerdijk naar de aansluiting bij Halfweg is de afstand 6,4 km en de reistijd ca. 9 minuten en via de Groeneweg 6,6 km en 8 minuten. Als via de Lagedijk/Kerkweg wordt gereden, zijn die waarden resp. 10,4 en 14 minuten. Komende via de Lagedijk is het naar de aansluiting bij Halfweg echter een logischer route om via de Liedeweg en Haarlemmerstraatweg te rijden (afstand 7,5 km en de reistijd 11 minuten). En afhankelijk van de herkomst binnen Spaarndam, kan voor een beperkt deel van de inwoners een route via de Ringweg de snelste verbinding zijn.

De eenrichtingmaatregel zal ertoe leiden dat de Kerkweg drukker zal worden, naar verwachting met ca. 350 à 400 mvt in de drukste periode (15.30-18.30 u). Per etmaal zullen dat maximaal 1.470 mvt zijn. Gezien de breedte en het feit dat er geen tegemoetkomend verkeer aanwezig is, is deze toename geen probleem.

Voor de bewoners van de Lagedijk is de maatregel relatief het meest ingrijpend. Bij een bestemming midden in Spaarndam moet men met de auto omrijden via de Kerkweg. Dit geeft een omrijfsstand van ca. 3,5 km en 5 minuten extra reistijd. Bij gemiddeld 3 autoverplaatsingen per dag, leidt dat dagelijks tot ca. 10 km die extra worden afgelegd en 15 minuten tijdsverlies ten opzichte van de bestaande situatie.

Figuur 2: Voorstel éénrichtingverkeer
(eenrichtingverkeer op gedeelten met rode pijl)



4. *Maatregelen Penningsveer*

Volgens het bermschadecriterium zou gezien de intensiteit ook de Penningsveer nu reeds ongeschikt zijn voor de afwikkeling van het verkeer dat er nu gebruik van maakt en zou er aanzienlijke bermschade moeten ontstaan. De gemeente heeft echter in de bochten reeds maatregelen getroffen (zgn. varkensruggen), zodat daar geen bermschade optreedt. Ook op andere plekken is dat maar nauwelijks of niet het geval. Niettemin wordt aanbevolen op die gedeelten die buiten de kom liggen en/of niet zijn voorzien van trottoirbanen, een bermversteving toe te passen. Voorts wordt aanbevolen het gedeelte van de Penningsveer dat ligt buiten de bebouwde kom, te voorzien van fietsuggestiestroken.

5. Conclusies en aanbevelingen

Door de ontwikkeling van SpaarneBuiten zullen er op werkdagen gemiddeld ca. 2.800 motorvoertuigen worden gegenereerd, wat ten opzichte van de situatie in 2012 een toename van ca. 2.160 motorvoertuigenbewegingen betekent op het wegennet in en rond Spaarndam. Andere belangrijke verkeersgenererende ontwikkelingen zijn niet aan de orde, zodat deze waarde als maximum kan worden beschouwd. De toename van verkeer binnen de bebouwde kom (Spaarndam en op de Penningsveer) leidt er niet toe dat de waarde van 5.000 à 6.000 mvt/etmaal wordt overschreden. Deze waarde kan als referentie dienen, omdat deze intensiteit voor verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom als richtwaarde geldt om de veiligheid en leefbaarheid te waarborgen. Geheel Spaarndam kan als verblijfsgebied worden gezien, waardoor deze waarde als goede referentie geldt.

Buiten de bebouwde kom neemt het verkeer zodanig beperkt toe, dat wij geen problemen zien ontstaan als gevolg van de ontwikkeling van SpaarneBuiten. Wel zijn op de Spaarndammerdijk, Lagedijk en Penningsveer de intensiteiten (in theoretische zin) nu al te hoog, in verband met de kans op het ontstaan van bermschade. Fundamentele oplossingen (zoals een nieuwe ontsluiting) bieden kansen voor een goede ontsluiting en verbetering van het fietsklimaat, maar zijn om meerdere redenen niet realistisch en daarom niet verder uitgewerkt.

We noemen echter wel een oplossing die in onze opinie logisch is (nl. bermverstevigende maatregelen) maar eerder volgens de Raad van State niet haalbaar zou zijn. Wij zijn van oordeel dat dergelijke maatregelen technisch wél uitvoerbaar zijn. En ook vergunbaar, volgens het HHR (zie bijgevoegd memo).

Instellen eenrichtingverkeer

De kans op het ontstaan van bermschade kan worden tegengegaan, als op de Spaarndammerdijk en Lagedijk gedeeltelijk éénrichtingsverkeer wordt ingesteld. Want de relatie tussen het ontstaan van bermschade en intensiteiten zoals die door het CROW (en de Raad van State) zijn verwoord, hebben betrekking op elkaar tegemoet rijdende motorvoertuigen. Als éénrichtingsverkeer wordt ingesteld, is er geen tegemoetkomend verkeer meer waarmee de kans op het ontstaan van bermschade dus ook vrijwel tot nul wordt gereduceerd. Het eenrichtingsverkeer wordt voorgesteld voor:

- Lagedijk, vanaf de ontsluitingsweg van SpaarneBuiten (Lagedijk) tot aan de Penningsveer, richting Spaarndam-uit en
- Spaarndammerdijk, vanaf de Kerkweg tot aan de Inlaagesedijk, richting Spaardam- in.
- Een klein deel van de Kerkweg

De nadelen van eenrichtingverkeer zijn dat dit in een buitengebied een wat ongebruikelijke maatregel is (maar wel toegestaan), er meer autokilometers worden gemaakt omdat bewoners wat moeten omrijden, de Kerkweg drukker wordt en de rij snelheden waarschijnlijk iets omhoog zullen gaan.

Overige maatregelen

Er is ook nog gekeken naar aanvullende maatregelen, zoals een uitbreiding van de bestaande geslotenverklaring in Spaarndam, de uitbreiding van het aantal locaties met een geslotenverklaring en volledige afsluitingen. Maar deze bieden onvoldoende soelaas voor de geconstateerde problemen of zorgen voor nieuwe knelpunten door een verschuiving van verkeersstromen. Wel kan een uitbreiding van de geslotenverklaring in Spaarndam (flitspaal) naar de avondspits ertoe leiden dat vooral de intensiteit op de Zijkanaal C weg, Spaarndammerdijk en route via Visserseinde in beperkte mate afneemt.

Voor de Penningsveer is tenslotte nog gekeken naar de positie van het fietsverkeer buiten de bebouwde kom. Hoewel er geen ongevallen gebeuren en er bij de gemeente ook geen klachten bekend zijn, verdient het aanbeveling op het gedeelte van de Penningsveer dat ligt buiten de bebouwde kom, fietssuggestiestroken aan te brengen, omdat hier de intensiteit van het autoverkeer vrij hoog is als gevolg van de doorgaande verkeersbeweging tussen Haarlem-zuid en Haarlemmerliede. Stroken zorgen ervoor dat beter de positie van het fietsverkeer wordt benadrukt.

Bijlage 1 : kentallen CROW

	Woon- en locatieprofiel	
Ligging in stedelijk gebied	centrum-oorps	▼
Autobezit per woning	0,00	?
Ligging t.o.v.	niet bekend	▼
OV-knooppunten en/of snelwegaansluitingen		?

Gedetailleerde verdeling over woningtypen

woningtype onbekend	
woning, koop vrijstaand, met garage	70
woning, koop vrijstaand, zonder garage	0
woning, koop 2-onder-1 kap, met garage	45
woning, koop 2-onder-1 kap, zonder garage	0
woning, koop rijwoning, met garage	0
woning, koop rijwoning, zonder garage	125
woning, koop etage, met garage	0
woning, koop etage, zonder garage	80
woning, huur etage, met garage	0
woning, huur etage, zonder garage	0
woning, huur senioren, met garage	0
woning, huur senioren, zonder garage	0
woning, huur overig, met garage	0
woning, huur overig, zonder garage	0
totaal	 320


Uitkomsten berekeningen (I) ?

mvt/etmaal (gemiddelde weekdag)	2.378
mvt/etmaal (gemiddelde werkdag)	2.506

Dag- en/of seizoenseffecten ?

Dag	gemiddelde werkdag	▼
-----	--------------------	---

Maand

| gemiddelde maand 

Uitkomsten berekeningen (II)

mvt/etmaal (gevraagde combinatie dag/maand)	2.506
--	-------

Voorziening- en locatieprofiel JACHTHAVEN

Hoofdgroep	sport, cultuur en ontspanning
Type voorziening	jachthavens
Eenheid van grootte	ligplaats
Grootte (in eenheden)	70,00
Ligging in stedelijk gebied	rest bebouwde kom

Gegevens bezoekers- en mobiliteitsprofiel

Autogebruik klanten/bezoekers	50,00 % ?
Autobezetting klanten/bezoekers	1,50 pers.
Autogebruik werknemers	90,00 %
Autobezetting werknemers	1,00 pers.
	<input type="button" value="Reset defaultw aarden"/>

Uitkomsten berekeningen (I) ?

mvt/etmaal (gemiddelde weekdag)	11
mvt/etmaal (gemiddelde werkdag)	8

MEMO

Reg.nr.:	11.31947		
Aan:	Gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude		
Van:	Henkjan Faber (Gebiedsbeheer)		
Cc:			
Onderwerp:	Voorwaarden bij wegverbreding op keringen		
Datum:	30 juni 2011		

Vraag

Is het verbreden van de weg op de Lage dijk en de Spaarndammedijk door middel van grasbetontegels vergunbaar, en zo ja onder welke voorwaarden.



Kaart: lokatie Lage dijk en Spaarndammerdijk waarop de vraag betrekking heeft.

Aanleiding

Met de realisatie van de nieuwbouw Spaarne Buiten is een bepaalde verkeersintensiteit bepaald. Eén van de mogelijk maatregelen om deze verkeersintensiteit beter te kunnen reguleren is het verbreden van de weg op de Lage dijk en de Spaarndammerdijk. Het idee is om het verbreden van de weg te realiseren door het aanbrengen van grasbetontegels of door de weggezakte grasbetontegels te herstellen. Het herstellen van bestaande grasbetontegels geldt mogelijk voor een deel van de Lage Dijk. Inmiddels is een procedure bij de Raad van Staten opgestart waarbij dit onderwerp aan de orde zal komen. Zover bij Rijnland bekend is de zitting op 4 augustus 2011.

MEMO

Beleidsregels

In de nota Zicht op veilige waterkeringen deel II (28 september 2010), is op pagina 35 (paragraaf 4.2.2) een stroomschema opgenomen om te bepalen welke beleidsregels van toepassing zijn. Het is afhankelijk van de interpretatie of bij het verbreden van een weg de nieuwe wegdelen vallen onder “nieuwe verhardingen” of onder “bestaande weg”. Daarnaast kan onder bepaalde voorwaarden het aanbrengen van grasbetontegels gezien worden als verbetering van de berm, in plaats van het verbreden van de weg. In dat geval moeten grasbetontegels voorzien zijn van een geprofileerde bovenzijde, waardoor automobilisten sneller geneigd zijn weer terug te gaan naar het asfalt.

In paragraaf 4.2.3 van de nota Zicht op veilige waterkeringen deel II zijn de voorwaarden opgenomen voor nieuwe wegen. In paragraaf 4.2.4 zijn voorwaarden opgenomen waaronder verbetering, aanpassing of vervanging van bestaande wegen mogelijk is.

Uitgaande van het verbeteren en/of aanpassen van een bestaande weg moet minimaal aan één van de onderstaande voorwaarden voldaan kunnen worden:

1. De weg zo kan worden ingepast dat de veiligheid is gewaarborgd. Dit kan door een voldoende brede berm van minimaal 1 meter breed bestaande uit voldoende waterkerende klei naast de weg bestaat (hierbij dient de weg wel op voldoende hoogte te liggen).
2. Een functiescheiding is gerealiseerd door: het aanbrengen van een volwaardige zelfstandig kerende constructie, welke de functie waterkeren overneemt van het grondlichaam (grond, damwand etc.). Hierbij dient de toekomstvastheid voor de levensduur van de vervangende kering (100 jaar voor een kunstwerk) te worden aangetoond.
3. De weg inclusief het funderingsmateriaal buiten het profiel van vrije ruimte van regionale keringen, dan wel kern- en beschermingszone van primaire keringen aan te leggen waarbij rekening wordt gehouden met de te verwachten zettingen over 30 jaar.

Mogelijkheden op de Lage Dijk

De Lage Dijk is een regionale waterkering. Uit de toetsing blijkt dat de kering qua hoogte en breedte voldoet aan de minimale eisen. De kruinhoogte van de kering moet minimaal op -0,10 meter NAP liggen. De kering ligt rond NAP en voldoet daarmee aan de hoogte.

Ook aan de kruinbreedte van 1.5 meter wordt overal ruim voldaan.

Bij het verbreden van de weg met grasbetontegels kan worden volstaan met het realiseren van een 1 meter brede waterkerende kleilaag. Omdat de bestaande deel van de weg met een deel van de fundering binnen het beoordelingsprofiel ligt, zal de waterkerende kleilaag in de vorm van een kleikist aangelegd moeten worden, waarbij het kleipakket tot aan de bestaande slecht doorlatende laag.

In deze situatie is het mogelijk om een vergunning te verkrijgen, mits wordt aangetoond dat met het aanbrengen van de constructie de stabiliteit voldoende blijft.

Op strekkingen waarop in de huidige situatie al grasbetontegels liggen, is sprake van een bestaande situatie. Wanneer alleen sprake is van onderhoud en de oorspronkelijke constructie niet wijzigt, wordt uitgegaan van een onveranderde situatie. Er is in dat geval geen beperking voor het onderhoud. Wel is voor de onderhoudswerkzaamheden een vergunning nodig, omdat tijdens het onderhoud de waterkerende functie tijdelijk minder kan zijn.

Mogelijkheden Spaarndammerdijk.

De Spaarndammerdijk is een primaire waterkering. Uit de toetsing van de kering blijkt dat de stabiliteit van het binnentalud niet voldoet. Daarnaast voldoet ook het faalmechanisme “piping” niet. Verder zijn alle niet waterkerende objecten en kunstwerken in de Spaarndammerdijk afgekeurd. Het verbreden van de bestaande weg betekent niet dat de stabiliteit en dus de veiligheid van de kering zondermeer gegarandeerd kan worden. Daarmee voldoet het verbreden van de weg strikt genomen niet aan de voorwaarden uit de beleidsregels.

MEMO

De huidige asfaltverharding is smal, met als gevolg dat passerende voertuigen nu de berm opzoeken. Langs het asfalt zijn rijsporen ontstaan en op den duur zal hier aan de berm grotere schade ontstaan.

Wanneer gekozen wordt voor grasbetontegels met een geprofileerde bovenkant wordt de voorziening niet zozeer worden gezien als een uitbreiding/aanpassing van de wegverharding, maar eerder als een verbetering/versterking van de berm.

Door het toepassen van grasbetontegels met een geprofileerde bovenkant hebben voertuigen de mogelijkheid om uit te wijken, zonder schade aan de berm te veroorzaken. De geprofileerde grasbetontegels rijden minder comfortabel (lawaaï, trillingen) dan het asfalt, met als gevolg dat de automobilisten na de passeerbeweging weer snel het comfortabeler asfalt zullen opzoeken.

Voor wat betreft de Spaarndammerdijk en een in de toekomst mogelijke dijkverzwaring: Door toepassing van grasbetontegels op matten zijn deze weer snel te verwijderen en te hergebruiken na een eventuele dijkverzwaring. Hierdoor zijn er geen belemmeringen voor en/of verzwaring van een toekomstige dijkversterking. Een eventuele dijkverzwaring door Rijnland hangt samen met de studie Systeemwerking Dijkkring 14, 15, 44. Zolang deze studie niet is afgerond heeft Rijnland geen plannen om verbeteringen uit te voeren.

Vergunningtraject

Geadviseerd wordt om voor de concrete maatregelen het gebruikelijke vooroverleg met de afdeling Plantoetsing en Vergunningverlening te houden. Daarbij zullen een aantal punten de revue passeren die waarschijnlijk als vergunningvoorschriften in de vergunning zullen worden opgenomen:

1. Het aanbrengen van de grasbetontegels mag niet leiden tot het toepassen van een zwaardere verkeersklasse. (wel tot het toenemen van de verkeersintensiteit)
2. Het toepassen van verkeersdrempels op de Spaarndammerdijk is niet toegestaan (ivm de slechte stabiliteit van de huidige waterkering en de stootbelastingen die verkeersdrempels veroorzaken).
3. Om de grasbetontegels goed te laten aansluiten op het asfalt zal dit aan een strakke en gladde rand moeten gebeuren. Het asfalt zal dus over de volle lengte moeten worden ingezaagd.
4. Grasbetontegels moeten worden opgevuld met bermgrond en worden ingezaaid met een daartoe geschikt grasmengsel (trage, slijtvaste groeier)
5. Visueel de weg niet verbreden tenzij de verkeersveiligheid in het gevaar komt. Het veilig gebruiken van de grasbetontegels moet uiteraard mogelijk zijn maar moet niet worden gestimuleerd.
6. Wegbelijning conform de landelijke richtlijnen aanbrengen. (visueel worden automobilisten 'gedwongen' zoveel mogelijk het midden van de weg te gebruiken)
7. De grasbetonmat moet zijn voorzien van een goed verdichte ondergrond zodat geen verzakkingen ontstaan t.o.v. het wegdek. Eventuele verzakkingen moeten direct worden hersteld.

MEMO

Conclusie

Lage dijk

- Het verbreden van de Lage Dijk met grasbetontegels is mogelijk, indien er een aanvullende kleilaag wordt aangebracht.
- Bestaande verbredingen met grasbetontegels die op dit moment zijn verzakt kunnen worden hersteld.

Spaarndammerdijk

- Het verbreden van de Spaarndammerdijk past strikt genomen niet binnen de beleidsregels voor keringen, mede omdat de dijk op dit moment niet voldoet aan de toetsing.
- Het verbreden van de weg met grasbetontegels met geprofileerde bovenzijde heeft een positief effect op het instandhouden van de berm en daarmee de kruinbreedte.
- Door gebruik te maken van grasbetontegels met geprofileerde bovenzijde is er sprake van een verbetering van de berm, in plaats van het verbreden van de weg.

Algemeen

- Geadviseerd wordt om voorafgaande aan een concrete vergunningaanvraag vooroverleg met de afdeling Plantoetsing en Vergunningverlening te houden
- In de vergunning zullen specifieke vergunningsvoorschriften worden opgenomen.
- Deze memo geeft geen recht op een vergunning. De memo geeft aan dat het verbreden van de wegen op de Lage dijk en de Spaarndammerdijk onder voorwaarden mogelijk is.

Voorzitter: de heer B.B. Schneiders

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN DE RAAD DER GEMEENTE
HAARLEM OP WOENSDAG 10 MAART 2010 OM 19.30 UUR

D

Griffier: de heer B. Nijman

Wethouders: de heer M. Divendal, mevrouw H. van der Molen, de heer J. Nieuwenburg en de heer C. van Velzen

Aanwezig zijn 39 leden: de heer M. Aynan (PvdA), de heer A. Azannay (GLH), de heer J.A. Bawitz (Ouderenpartij Haarlem), mevrouw P.J. Bosma-Piek (VVD), de heer M. Brander (PvdA), de heer W.A. Catsman (CDA), mevrouw D. Eikelenboom (VVD), de heer drs. P.G.M. Elbers (SP), de heer J. Fritz (PvdA), mevrouw M.F. Funnekotter- Noordam (VVD), de heer M.L. Hagen (VVD), de heer P. Heiliegiers (VVD), de heer S.J.A. Hikspoors (VVD), de heer R.H.C. Hiltmann (SP), mevrouw T.E.M. Hoffmans (GLH), mevrouw A.L.M.G. de Jong (GLH), de heer S. Kagie (PvdA), mevrouw M.J.M. Keesstra- Tiggelman (CDA), mevrouw H. Koper (PvdA), mevrouw J.M.J. Kropman (PvdA), mevrouw J. Langenacker (PvdA), mevrouw F. de Leeuw (Lijst De Leeuw), mevrouw M. Lodeweegs (PvdA), de heer J.W. van den Manakker, de heer L.J. Mulder (GLH), de heer O. Özcan (PvdA), mevrouw S. Özoğul-Özen (SP), de heer dr. C.J. Pen (CDA), de heer F.H. Reeskamp (D66), de heer J.A. de Ridder (PvdA), de heer B.C. Roos (Lijst Roos), de heer W.J. Rutten (VVD), de heer J.J. Visser (CDA), de heer mr. T.J. Vreugdenhil (CU-SGP), de heer C.A.S. de Vries (PS), de heer J. Vrugt (Actielijst), de heer P.A. Wever (SP), mevrouw L.C. van Zetten (D66) en mevrouw M. Zoon (PvdA).

Afwezig: geen

1. VRAGENUUR

De VOORZITTER: Dames en heren, heel hartelijk welkom bij deze bijzondere raadsvergadering. In die zin dat we vanavond afscheid nemen van een twintigtal leden. Dus voor velen zal het ook een wat nostalgische avond zijn, vermoed ik. Voor we daaraan toekomen hebben we een aantal inhoudelijke agendapunten te bespreken. Ik vermoed dat we daar vlot doorheen zullen gaan. Daarom hanteren we vanavond ook geen spreektijdenregeling; een soort cadeautje van de griffie aan u.

De heer DE VRIES: Dan wordt het een latertje....

De VOORZITTER: Mensen die de ambitie hebben er een ouderwets lange avond van te maken: we zullen zien wat ervan terecht komt. Er zijn geen berichten van verhindering en zelfs mijnheer Bawitz is in ons midden, hartelijk welkom mijnheer Bawitz. En dan open ik de vergadering officieel.

U kunt zich waarschijnlijk herinneren dat we kort geleden afscheid hebben genomen van de heer Sleddering, onze gemeentesecretaris. Velen zijn ook op zijn receptie geweest. En ondertussen zijn we er in geslaagd een nieuwe gemeentesecretaris te werven. Dat heeft even geduurd omdat we de allerbeste wilden hebben. En dat is gebeurd in de persoon van Saskia Borgers, die hier achter mij zit. Misschien wil je even gaan staan Saskia: dat is ze nu. En ik heb begrepen dat de heer Reeskamp de eerste lunchafspraak met haar heeft. O, dineren hoor ik zelfs. Dat las ik in de krant....

Dames en heren, we beginnen met het serieuze gedeelte. Er zijn geen mensen die zich hebben gemeld voor het vragenuur.

2. VASTSTELLING AGENDA

De VOORZITTER: Ik kan u vertellen dat agendapunt 14, **Spaarnebuiten** en verkeersgevolgen in Spaarndam-West, een bespreekpunt geworden is.

De heer ELBERS: Voorzitter, mag 13 ook een punt zijn? Ik wil daarvoor een motie indienen inzake betaald parkeren voor themamarkten. Dat heeft te maken met het bestrijden van de bureaucratie en daar heeft dit...

14. SPAARNE BUITEN EN VERKEERSGEVOLGEN IN SPAARNDAM-WEST (2009/185762)

De heer DE VRIES: Voorzitter, ik wil even kort samenvatten waarom dit stuk uiteindelijk in deze raadsvergadering behandeld gaat worden. Welaan: om u te herinneren. Ik heb begrepen – burgemeester Bert Bruijn heeft me ook gebeld – toen ik tijdens de herfstvakantie werd gebeld door de heer Nieuwenburg dat het college zich wel kon vinden in de oplossing om flitspalen te plaatsen om eventuele overlast van verkeer in Spaarndam-West te voorkomen. En of dat slimme of domme flitspalen zijn: daar zijn ze tot op de dag van vandaag nog niet uit. Ik heb dat heel raar gevonden, temeer ook omdat in 2008 raadsbreed hier een motie is aangenomen dat hoe dan ook, als de 320 woningen in **Spaarnebuiten** gebouwd worden, de infrastructuur never nooit extra impact mag hebben op de problematiek die wij sinds jaar en dag in Spaarne-West kennen. Ik neem dan onze wethouder Nieuwenburg ook kwalijk dat hij dit niet in de raad of de commissie aan de orde heeft gesteld. Ik heb er constant achteraan moeten jagen. U hebt net gedaan of er geen raadsbrede motie over bestond. En uiteindelijk heb ik u moeten dwingen met de motie op 3 december dat dit hoe dan ook aan de orde zou komen in een van de raadsvergaderingen. Er is besloten om dat ook te doen zodra het bestemmingsplan **Spaarnebuiten** het groene licht kreeg en dat heeft al lang plaatsgevonden. Hoe moeten we hier nu tegenaan kijken? Wij zijn als Partij Spaarnestad altijd van mening geweest, als je een nieuwe wijk gaat bouwen of een plan hebt, dat je eerst de infrastructuur moet maken. Dat is hier niet gebeurd. En wij willen daarom meneer Nieuwenburg verzoeken ons uit te leggen of hij rapporten kan laten zien dat aan de overkant, bij Spaarndam-Oost, bij **Spaarnebuiten**, geen rondweggetje bedacht kan worden rond Spaarndam-west. Maar laat ons eerst eens een rapport zien dat men intensief heeft geprobeerd om die zaken op te lossen. Dat wil ik u graag verzoeken. En als laatste wil ik een opmerking plaatsen in deze tijd van bezuinigingen: wij dringen er vanuit Partij Spaarnestad op aan. Waarom moet een gemeente van 5.500 inwoners nog in de lucht worden gehouden en waarom kunnen wij niet Spaarndam-Oost, Spaarnewoude en Haarlemmerliede annexeren. Halfweg is dan voor Haarlemmermeer. Wij zijn van mening dat dan alles ten goede zal komen voor het behoud van het mooie Spaarndam-West. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel meneer De Vries, voor dit bestuurskundig zeer verantwoorde betoog.

Mevrouw VAN ZETTEN: Ik wil de heer De Vries dan toch even wat vragen. Als wij dat dorp gaan annexeren zoals u voorstelt, bent u dan bereid in het westen van het land te blijven? In deze mooie stad en het pittoreske dorpje? Kunnen we dan een beroep op u doen?

De heer DE VRIES: Dan wordt het inderdaad voor mij weer aantrekkelijker om dat ernstig te gaan overwegen. Om niet te gaan verhuizen.

De heer VRUGT: Of men daar Spaarndam-Oost daar direct blij mee is, is natuurlijk de vraag.

De heer DE VRIES: En wij hoeven ons niet te bekommeren meneer Vrugt, hoe dat met Spaarndam-Oost moet. Ik benadruk bij de wethouder: u bent verantwoordelijk voor de bewoners in Spaarndam-West. En mijns inziens doet u dat momenteel onvoldoende.

De heer VRUGT: Voorzitter, er is al heel veel gesproken over **Spaarnebuiten**. Enkele maanden geleden hadden wij met enkele fracties een motie vreemd over het flitspalenplan, want ook mijn partij is zeker geen voorstander van het megalomane **Spaarnebuiten**-plan. Maar wij hebben gemeend er pragmatisch naar te moeten kijken, los van de toekomst aldaar. Er zijn ook in die gemeente wat verschuivingen geweest, dus wie weet, gebeuren er nog wat wonderen. Het flitspalensysteem zoals het nu is bedacht is geen oplossing, is een extra belasting voor bewoners, bezoekers en leveranciers in het dorp Spaarndam. Vandaar dat wij de motie van enige maanden geleden opnieuw in stemming brengen omdat die vraagt om de trajectcontrole. Waar ook de insprekers uit het dorp in de commissie en de belangengroepen aldaar om gevraagd hebben. Wij dienen die motie in samen met SP, D66, Partij van de Arbeid, CDA en Fractie De Leeuw.

Motie 14.1: In een Flits en een Zucht

“De gemeenteraad van Haarlem in vergadering bijeen, woensdag 10 maart 2010, in beraadslaging over **Spaarnebuiten**, de verkeersgevolgen voor Spaarndam-West en specifiek het voornemen tot uitbreiding van het flitspalensysteem in Spaarndam, overwegende dat

- met de bouw van de nieuwe woonwijk **Spaarnebuiten** het oude dorp Spaarndam onacceptabel zwaar zal worden belast met het vele extra verkeer,
- het voornemen is, dit tegen te gaan door middel van uitbreiding van het aantal flitspalen en de frequentie waarmee deze in werking treden, ter bestrijding van doorgaand 'sluip' verkeer,
- de kosten hiervoor vanzelfsprekend zullen moeten worden gedragen door de gemeente Haarlemmerliede c.s., als eindverantwoordelijke voor de toenemende verkeersdruk op Haarlems grondgebied,
- bewoners van het oude dorp bezorgd zijn over de consequenties voor bestemmingsverkeer

(bezoekers, toeleveranciers, e.d.), indien niet voor een 'slim'* flitspalenplan wordt gekozen, in de vorm van trajectcontrole, draagt het college op niet eerder akkoord te gaan met de voorgestelde maatregel tot uitbreiding van het flitspalensysteem, dan wanneer dit wordt uitgevoerd in de vorm van trajectcontrole, zodat bestemmingsverkeer niet ten onrechte zal worden beboet,

tenzij door onafhankelijke deskundigen is aangetoond dat een dergelijk systeem technisch onmogelijk toepasbaar is in deze situatie en de raad alsmede de Dorpsraad hierover wordt geïnformeerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

* Gedoeld wordt op een systeem, waarbij tussen de registratie door een flitspaal 'dorp-in' en een flitspaal 'dorp-uit', passerende voertuigen bij een minimale tussenliggende verblijfsduur (bijv. 15 minuten) wordt aangemerkt als bestemmingsverkeer. Waarmee de kentekenhouders van deze voertuigen gevrijwaard blijven van boetes, i.t.t. bij doorgaand verkeer. Toeristisch-, winkelend-, toeleverend-, familie- en ander gelegitimeerd bezoek aan het oude dorp, blijft hiermee ongestraft toegang houden tot het mooie dijkdorp Spaarndam-West. “

Mevrouw EIKELENBOOM: Wij kunnen zeggen dat we deze motie steunen, omdat de bewoners hierom gevraagd hebben. Wij dringen wel aan bij de wethouder op aandacht voor verkeersproblematiek, helemaal omdat er daar ook nog een of ander vakantiepark gebouwd wordt. In ieder geval: de bewoners van Spaarndam-West zitten echt in de verdrukking daar met hun verkeer. Het is belangrijk dat de gemeente Haarlem daar actie op onderneemt, ook al betreft het daar ontwikkelingen in naburige gemeenten. We moeten wel staan voor alle inwoners. Dank u wel.

De heer VRUGT: Even bij interruptie voorzitter, ik neem aan dat u hiermee bedoelt dat uw fractie zich zal verzetten tegen het Landal Greenparksplan dat de volgende bedreiging is voor het dorp Spaarndam en de omgeving.

Mevrouw EIKELENBOOM: Ja, dat kunnen we hier wel roepen, maar ik denk niet dat het hier de plek is om dat te doen. Het is niet onze gemeente, dus de VVD Haarlem kan daar in die zin niets vinden.

De heer BRANDER: Bij interruptie: maar dat geldt dan dus ook voor het plan **Spaarnebuiten**? Want ik kan me de discussie nog herinneren over het grondgebied van Bloemendaal. Toen zeiden we ook heel stellig dat het grondgebied van Bloemendaal was en dat we ons daar niet over konden uitspreken. U spreekt zich dus in dit geval wel uit.

Mevrouw EIKELENBOOM: Wij hebben gezegd dat de infrastructuur aangepast moet worden op Haarlems grondgebied. Dus wij hebben het hier niet over wat we van **Spaarnebuiten** vinden. We hebben het hier over wat de gevolgen zijn voor Haarlem en dat geldt ook voor Landal Greenparks. Wat de gevolgen zijn voor Haarlem, daar moet Haarlem actie op ondernemen. Je moet niet accepteren dat er in naburige gemeenten de grond wordt volgebouwd en Haarlem met de problemen komt te zitten.

De heer BRANDER: De Partij van de Arbeid in Haarlemmerliede en Spaarnwoude en ook in Haarlem is geen tegenstander van de ontwikkelingen in **Spaarnebuiten**. Onze beide fracties hebben wel aandacht gevraagd voor de verkeersontwikkeling. En we staan daarom ook achter de motie die mede door ons is ingediend door de Actiepartij. Dat de slimme oplossing moet worden gekozen, namelijk trajectcontrole. Want dat houdt veel sluipverkeer tegen. Sluipverkeer is het grote probleem in Spaarndam-West en deze oplossing zou daar een oplossing voor kunnen bieden. Dank u wel.

Mevrouw VAN ZETTEN: Heel even kort: in tegenstelling tot de Partij van de Arbeid was D66 in Haarlemmerliede als enige tegenstander van **Spaarnebuiten**. En wij maken ons hier in Haarlem natuurlijk ook zorgen over die plannen en de gevolgen voor Haarlem. En dat geldt evenzo voor de plannen op de grens bij Fort Noord. D66 heeft ook artikel 38-vragen over deze ontwikkelingen gesteld en we hadden graag de antwoorden ontvangen voor drie maart. Dat is niet gelukt, maar we dringen er bij deze op aan de vragen met spoed te beantwoorden. En uiteraard hebben wij ook de motie van de Actiepartij ondertekend.

De VOORZITTER: Ik denk dat we nu alle sprekers in de raad hebben gehad. Het woord is aan wethouder Nieuwenburg.

Wethouder NIEUWENBURG: De heer De Vries sluit af met het verhaal over het bestaansrecht van Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Het is zoals het is. Hoewel wij ons kunnen voorstellen dat als het om het bestaansrecht van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude gaat het op zichzelf gaat om het bestaansrecht als groene buffer-gemeente. Laten we dat voorop stellen. Desalniettemin is er sprake van een ontwikkeling die wel plaatsvindt op het grondgebied van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Ik heb dat eerder gezegd. De moties die u daarover hebt ingediend over de verkeersconsequenties hebben wij absoluut ter harte genomen de afgelopen tijd en wij hebben dus ook stappen gezet in het opkomen voor de belangen van de bewoners in Spaarndam-West. Dat zijn de mensen die in onze gemeente wonen. En wat zijn

die maatregelen dan? Inderdaad, overeenkomstig uw motie overigens, een systematiek die ervoor zorgt dat sluijverkeer door Spaarndam-West wordt voorkomen. Waardoor de verkeersbelasting in Spaarndam-West niet groter wordt. We hebben de afgelopen maanden zeer intensief met de bewoners van Spaarndam, in de vorm van een delegatie uit de dorpsraad, de beide gemeentebesturen, u zei het al: de heer Bruijn en ikzelf, ambtenaren dus in specifieke werkgroepen, het openbaar ministerie dat moet toezien op de handhaving van wat wij willen doen, plannen ontwikkeld om te kijken of we dat kunnen realiseren. We hebben nog steeds goede hoop dat die gesprekken uiteindelijk zullen leiden tot een systeem dat voldoet aan zowel de motie als aan de inspanningen die we daar nu op richten. Ik wil het er graag bij laten. Als het gaat om de onderzoeken die er gedaan zijn rondom de verkeersontsluiting van de ontwikkeling van **Spaarnebuiten**, dan beschikt daar de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude over. Dat is ook uitgebreid behandeld bij de vaststelling van het bestemmingsplan recentelijk en ik verwijs u daar graag naar. U kunt die gegevens ook daar opvragen.

De heer DE VRIES: Ik dacht dat mijn vraag toch niet zo moeilijk was. Ik vraag u meneer Nieuwenburg, wat u ook allemaal hebt besproken met een dorpsraad – die trouwens voor het merendeel de belangen behartigt voor Spaarndam-Oost, dat heb ik u al vaker uitgelegd. Maar wat ik u net vroeg was heel simpel. Geef ons in de commissie Ontwikkeling de rapporten van wat men in **Spaarnebuiten** bestudeerd heeft om de echte infrastructuur te verbeteren. Maar wat u doet is meteen al praten over slimme en domme flitspalen. Maar ik wil een fase terug: je gaat met een nieuw bouwplan voor een wijk eerst de infrastructuur verbeteren. En ik mis dat stuk werk en ik wil van u graag een antwoord waarom ze dat niet gedaan hebben. En hebben ze het wel gedaan, laat ons dat zien met een rapport in de commissie Ontwikkeling. U moet terug naar burgemeester Bert Bruijn; wij willen dat zien.

De VOORZITTER: Wat een macht heeft die burgemeester Bruijn zeg.

De heer DE VRIES: Die indruk krijgen wij helaas ook.

De heer BRANDER: Maar meneer De Vries, die rapporten kunt u toch gewoon vinden op de website van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude?

De heer DE VRIES: Deze vraag was voor de wethouder. Ik ben daar meer keren geweest en heb diverse commissievergaderingen gevolgd, helaas heb ik u daar gemist. Het is heel simpel meneer de wethouder. Wij willen gewoon weten: hebt u die raadsbrede motie correct uitgevoerd? Ik heb toch ernstig de indruk, samen met de VVD en enkele anderen, dat u dat tot dusver niet hebt gedaan.

Wethouder NIEUWENBURG: Nogmaals, de rapporten kunt u gewoon opvragen. Die maken onderdeel uit van de onderzoeken die momenteel gedaan worden. En uw vraag of het college de motie correct heeft uitgevoerd: het antwoord is ja. Dank u wel.

De heer DE VRIES: Dat is aan de raad.

De VOORZITTER: Kunnen we dit agendapunt afsluiten? Wil iemand een stemverklaring afleggen?

De heer VRUGT: Ik neem aan dat de motie nog in stemming gebracht wordt?

De VOORZITTER: Ja, u hebt gelijk. Motie In een Flits en een Zucht, die is zeer breed. Die wil ik nu in stemming brengen? Wil iemand een stemverklaring afleggen?

De heer DE VRIES: Natuurlijk is dit een heel schone motie, maar wij vinden het slechts een doekje op de wond. Want dit is in wezen een beetje rommelen in de marge: doe maar wat flitspalen. Dit zal wel ten koste gaan van het woongenot in het mooie dorpje Spaarndam-West. Maar beter iets dan niets, dus zullen wij maar meegaan.

De VOORZITTER: Geen stemverklaringen meer? Dan ga ik hem in stemming brengen. Wie steunt deze motie? De gehele raad, waarmee die is aangenomen. Het voorstel zelve, wil iemand daar een stemverklaring over afleggen? Hoeft niet begrijp ik van de griffier. Kunnen we het vaststellen zo? (Klap van de hamer)

13. ADMINISTRATIEVE LASTENVERLICHTING VOOR BURGERS EN ONDERNEMERS (2010/30066/JN)

De VOORZITTER: Dit agendapunt is opgewaardeerd, waarbij de heer Elbers een motie wil indienen.

De heer ELBERS: Zeker meneer de voorzitter. Er is veel onrust ontstaan bij de kraamhouders van de Botermarkt en bij de Dreef in verband met een schrijven over beleidsregels themamarkten. Uit die beleidsregels kon je opmaken dat er een verhoging kwam voor de Botermarkt van 26 naar 50 euro, voor een auto bij de kraam. En bij de Dreef is dat 50%, van 24 naar 45 euro. En ook de mensen van de themamarkten op vrijdag vragen zich af hoe dat uitwerkt voor deze themamarkten omdat de beleidsregel onduidelijk is en leidt tot verschillende interpretaties. Dat is eigenlijk onwenselijk en daarom vinden wij dat daar aan die onrust een einde moet worden gemaakt door andere regels te maken in overleg met de desbetreffende kraamhouders. Ik heb daarom een motie ingediend: een pluim in plaats van betaald parkeren.

Motie 13.1: Een pluim in plaats van betaald parkeren

“De raad van de gemeente in vergadering bijeen, op woensdag 10 maart, in discussie over de administratieve