

Nota van B&W

Portefeuille J. Nieuwenburg
Auteur Josette Polman
Telefoon 5113545
E-mail: j.polman@haarlem.nl
SO/BD Reg.nr. 2007/153803
7 bijlagen kopiëren:
B & W-vergadering van 23 oktober 2007

Onderwerp

Vaststelling Uitwerkingsplan EKP

Bestuurlijke context

Op 22 mei jl heeft het college ingestemd met het Ontwerp-Uitwerkingsplan EKP. Dit uitwerkingsplan heeft betrekking op het voormalige EKP-terrein aan de Westergracht en een deel van de heringerichte sportvelden aan de Van Oosten de Bruijnstraat.

Het Ontwerp-Uitwerkingsplan EKP is vervolgens gepubliceerd en heeft ter inzage gelegen. In die periode zijn zienswijzen ingediend tegen het Ontwerp. Enkele zienswijzen hebben geleid tot kleine aanpassingen in het Uitwerkingsplan EKP. De zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop zijn opgenomen in hoofdstuk 9 van de Toelichting op het Uitwerkingsplan.

Verdere procedure

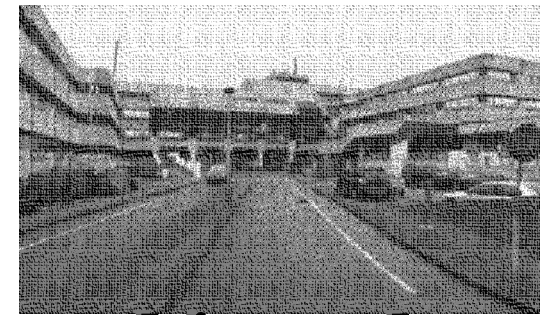
Het Uitwerkingsplan EKP wordt vastgesteld door burgemeester en wethouders en dus niet, zoals bij bestemmingsplannen, door de gemeenteraad. Om die reden wordt het Uitwerkingsplan EKP ook alleen ter informatie toegestuurd aan de commissie Ontwikkeling.

Na vaststelling door het college wordt het Uitwerkingsplan EKP niet eerst weer ter inzage gelegd, maar wordt direct ter goedkeuring toegestuurd aan Gedeputeerde Staten. Deze procedure is geregeld in de Wet Ruimtelijke Ordening. Bij de toezending aan GS moeten ook de zienswijzen worden meegestuurd. Gedeputeerde Staten moet binnen uiterlijk 8 weken (1x verlenging mogelijk met 4 weken) een besluit nemen omtrent goedkeuring. De indieners van de zienswijzen worden daarna geïnformeerd over het besluit van Gedeputeerde Staten.

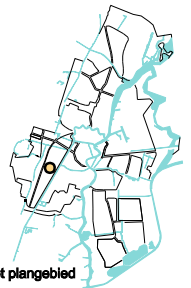
Na goedkeuring moet het Uitwerkingsplan EKP nog eenmaal worden gepubliceerd (in der Stadskrant en in de Staatscourant) en zes weken ter inzage worden gelegd. Belanghebbenden kunnen tegen het goedkeuringsbesluit beroep instellen bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

B&W-besluit:

1. Het college stelt het Uitwerkingsplan EKP vast.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
3. Het vastgestelde Uitwerkingsplan EKP wordt ter goedkeuring toegestuurd aan Gedeputeerde Staten en wordt na goedkeuring gepubliceerd en ter inzage gelegd. Betrokkenen ontvangen na goedkeuring bericht over de besluitvorming.
4. De commissie Ontwikkeling ontvangt het besluit van het college ter informatie.



Uitwerkingsplan: EKP



ligging van het plangebied

LEGENDA

BASISKAART

- topografische gegevens en bestaande bebouwing
- kadastrale gegevens

AANDUIDINGEN

- plangrens
- bestemmingsgrens
- bebouwingsgrens
- hoogtescheidingsgrens
- overbouw / onderdoorgang
- maximale bebouwingshoogte in meters
- maximale goothoogte in meters
- maximale bouwhoogte in meters
- op de verdiepingen uitsluitend wonen toegestaan
- op de bovenste verdieping uitsluitend wonen toegestaan

BESTEMMINGEN

- Art. 03 Gemengde doeleinden
- Art. 04 Recreatieve doeleinden
- Art. 05 Verkeers- en verblijfsdoeleinden
- Art. 06 Verkeersdoeleinden spoorwegterrein
- Art. 07 Water
- Art. 08 Erf



Sector: Stedelijke Ontwikkeling

afdeling: Beleid.



Uitwerkingsplan EKP

vastgesteld tijdens de vergadering van B&W:
goedgekeurd bij besluit G.S.

medewerker: Eltjo van Wijk
hoofd ROW: Hans van der Straaten
hoofd Beleid: Tonny Lepeltak
datum: 17-09-2007
schaal: 1 : 2000
tekening nummer: 200BP003

Uitwerkingsplan EKP

Toelichting

Vastgesteld tijdens de vergadering
van college van B&W dd.....

De Voorzitter De Gemeentesecretaris

Goedgekeurd door GS dd nr.....

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
1.1 Algemeen	3
1.2 Begrenzing plangebied	4
2. Uitwerkingsregels	4
3. Ruimtelijke structuur	6
3.1 De plattegrond	6
3.2 Het centrale plein	6
3.3 De Westergracht	6
3.4 Het spoor	6
3.5 Toegang tot het gebied	7
3.6 Langzaam-verkeersroute	7
3.7 Bouwhoogten en bouwvolume	7
4. Functionele structuur	7
4.1 Gemengde doeleinden: wonen	7
4.2 Gemengde doeleinden: detailhandel/buurtwinkelcentrum	8
4.3 Gemengde doeleinden: bedrijven	8
4.4 Gemengde doeleinden: kantoren	8
4.5 Gemengde doeleinden: maatschappelijke doeleinden	8
4.6 Recreatieve doeleinden	8
4.7 Verkeers- en verblijfsdoeleinden	8
4.8 Verkeersdoeleinden spoor	9
4.9 Water en watercompensatie	9
4.10 Erf	10
5. Welstand	10
6. Milieu	10
6.1 Geluid	10
6.1.1 Wegverkeerslawaaai	10
6.1.2 Railverkeerslawaaai	10
6.2 Milieuhinder en externe veiligheid	11
6.3 Lucht	11
6.4 Duurzaamheid	12
6.5 Grondbalans	12
6.6 Flora en Fauna	12
7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid en overleg	12
8. Economische uitvoerbaarheid	13
9. Zienswijzen	13
9.1 samenvatting zienswijzen en gemeentelijke reactie	15
10. Bijlagen	23

1. Inleiding

1.1 Algemeen

In het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. is een uitwerkingsverplichting opgenomen voor het gebied aan de Westergracht waar voorheen het PTT-expeditieknooppunt (EKP) was gevestigd en voor een deel van de daarnaast gelegen sportvelden.

Het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. is op 8 oktober 2003 door de gemeenteraad vastgesteld. Op 20 april 2004 (nr. 2003–42921) heeft Gedeputeerde Staten het plan voor het overgrote deel goedgekeurd. Aan enkele onderdelen van het bestemmingsplan is goedkeuring onthouden. In beroep heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak op 18 mei 2005 het besluit van Gedeputeerde Staten, voor zover dat betrekking had op het onthouden van goedkeuring aan artikel 20, tweede lid, onder a, van de planvoorschriften ten aanzien van de functie “kantoren” vernietigd en alsnog goedkeuring verleend aan dat onderdeel.

Uitgangspunt van het Uitwerkingsplan EKP is dat het voormalige EKP-terrein een nieuwe invulling krijgt met onder meer een buurtwinkelcentrum, woningen, maatschappelijke voorzieningen, bedrijven en kantoren. Ook wordt het sportveld langs de Van Oosten de Bruijnstraat meegenomen in deze uitwerking. De huidige inrichting van de sportvelden is overgenomen in dit Uitwerkingsplan EKP.

Voor de onderbouwing van de hier mogelijk gemaakte ontwikkelingen wordt in eerste instantie verwezen naar het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. Daar waar de toelichting van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. aanvulling behoeft voorziet de toelichting van het Uitwerkingsplan EKP daarin.

Binnen de randvoorwaarden van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. is een stedenbouwkundig plan opgesteld dat vervolgens als basis heeft gediend voor dit Uitwerkingsplan EKP.



Huidige entree aan de Westergracht met op de achtergrond de gebouwen van het voormalige expeditieknooppunt

1.2 Begrenzing plangebied

Het gebied waarop deze uitwerking betrekking heeft wordt globaal omsloten door de Westergracht, het spoor, de garagebedrijven aan de Eijsinkweg en de Van Oosten de Bruijnstraat.



Kaart van het gebied



Het EKP-terrein met bestaande bebouwing en de sportvelden

2. Uitwerkingsregels

In artikel 20 van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. zijn de uitwerkingsregels vastgelegd. Samengevat zijn de volgende functies met de daarbij behorende (bebouwings)voorschriften toegestaan.

	Toegestane functies	Bebouwingsvoorschriften
•	Wonen	Er moeten minimaal 210 woningen worden gebouwd die gefaseerd mogen worden gerealiseerd
•	Detailhandel	Er mag maximaal 8000 m ² bvo detailhandel worden gebouwd, waarvan niet meer dan 4000 m ² bvo mag worden gebruikt voor twee supermarkten, waarvan de grootste niet groter mag zijn dan 2000 m ² bvo
•	Bedrijven	Maximaal 21.000 m ² bvo (maximaal categorie 2 zoneringslijst)
•	Kantoren	Maximaal 13.000 m ² bvo (maximaal categorie 4 zoneringslijst)
•	Maatschappelijke doeleinden	Geen voorschriften
•	Verkeersdoeleinden	Geen voorschriften
•	Verkeersdoeleinden spoor	Geen voorschriften

•	Parkeren ten behoeve van de woningen	Voor het berekenen van de parkeerbehoefte wordt de parkeernorm uit de Haarlemse Bouwverordening aangehouden. Het parkeren moet binnen het uitwerkingsgebied geheel of in belangrijke mate onder de bebouwing worden opgelost. De totale parkeergelegenheid gaat uit van een maximale uitwisselbaarheid tussen het parkeren voor wonen en werken. Nachtsituatie : 1,2 plaats per woning Dagsituatie : bezettingsgraad van 55%
•	Parkeren ten behoeve van de overige functies	Voor het berekenen van de parkeerbehoefte wordt de parkeernorm uit de Haarlemse Bouwverordening aangehouden. Het parkeren moet binnen het uitwerkingsgebied geheel of in belangrijke mate onder de bebouwing worden opgelost. De totale parkeergelegenheid gaat uit van een maximale uitwisselbaarheid tussen het parkeren voor wonen en werken
•	Openbaar groen	Geen voorschriften
•	Tuinen en erven	Geen voorschriften
•	Water	Als er verharding wordt toegevoegd in het gebied moet oppervlaktewater worden aangelegd met een oppervlakte van tenminste 15 % van de toename van het verharde oppervlak
•	Recreatieve doeleinden	Maximaal 1000 m ² bvo club- en kleedruimte ten behoeve van de voetbalclub
•	Hoogte van de bebouwing	Toegestane bouwhoogte ¹ : - De goothoogte van de gebouwen voor recreatieve doeleinden mag niet hoger zijn dan 6 meter en de bouwhoogte niet meer dan 10 meter - De bebouwing ter plaatse van het voormalige EKP-complex mag niet hoger zijn dan 20 meter. - De hoogte van de andere bebouwing in het gebied mag meer bedragen dan 15 meter
•	Bebouwingspercentage	Het totale bebouwingspercentage in het gebied mag niet meer bedragen dan 80 ¹

¹ Op basis van artikel 21 van het moederplan is het college van burgemeester en wethouders bevoegd vrijstelling te verlenen voor het afwijken van de voorgeschreven maten ten aanzien van onder meer goothoogten, hoogten en bebouwingspercentages met ten hoogste 10%.

3. Ruimtelijke structuur

3.1 De plattegrond

Het gebied wordt globaal begrensd door de Westergracht, het spoor, de garagebedrijven aan de Eijsinkweg, een deel van de sportvelden van Geel-Wit en de Van Oosten de Bruijnstraat.

3.2 Het centrale plein

Het hart van het plan bestaat uit een plein dat de toegang vormt tot het nieuwe centrum, de appartementen en de overige functies.

Voor de realisatie van het plan wordt een deel van de bestaande bebouwing afgebroken, onder meer het voormalige postkantoor. Het hoofdgebouw en de voormalige hal blijven voor een groot deel gehandhaafd, evenals de ‘geknikte arm’ (gezien vanaf de Westergracht is dat de bebouwing aan de linkerzijde). In deze ‘arm’ zijn nu kantoren gevestigd. De kantoorfunctie blijft naar verwachting gehandhaafd. Andere functies zijn overigens ook toegestaan, mits de toegestane maximale oppervlakte ten behoeve van die functies niet worden overschreden. Deze bebouwing wordt doorgetrokken richting de Westergracht. Hierdoor wordt een stedelijk profiel aan de Westergracht gecreëerd. Er ontstaat nu een groot gebouw dat door het aanbrengen van geledingen in de architectuur gefragmenteerd zal worden. In deze nieuwbouw komen op de begane grond naar verwachting onder meer maatschappelijke functies en kleine bedrijven. Op de verdiepingen van de nieuwbouw komen appartementen.

Aan het plein wordt het bestaande hoofdgebouw (de voormalige postsorteerhal) aan de ene zijde doorgetrokken tot aan de Westergracht en aan de andere kant tot aan de garagebedrijven langs de Eijsinkweg. Op de begane grondlaag (eerste bouwlaag) komen onder meer winkels, bedrijven en maatschappelijke functies. Aan weerszijden van het hoofdgebouw is plaats voor een supermarkt. Op de verdiepingen, waar de aanduiding WI is opgenomen komen appartementen, deels in carrévorm met parkeervoorzieningen. Zowel ondergronds – onder het winkelcentrum- als op de etages komt ruim voldoende parkeergelegenheid voor bewoners, gebruikers en voor bezoekers van het winkelcentrum.

Het plein krijgt een groene uitstraling en wordt een aantrekkelijk verblijfsgebied. Parkeren op maaiveld blijft voor bezoekers van het winkelcentrum beperkt mogelijk.

3.3 De Westergracht

De nieuwe bebouwing langs de Westergracht wordt in het verlengde van het gebouw ‘t Trionk’, teruggebouwd in de rooilijn. Hiermee wordt de rooilijn deels in ere hersteld. In de plint is ruimte voor onder meer maatschappelijke functies en bedrijven. De verdiepingen zijn bestemd voor appartementen met daarbij behorende voorzieningen.

3.4 Het spoor

Aan de spoorzijde van het winkelcentrum vindt gedeeltelijk voornamelijk inpandig – in de bestaande laad- en losruimte met overkapping - de bevoorrading van het winkelcentrum plaats. Het idee is het bevoorradingsverkeer vanaf de Westergracht, via de overkapte laad- en losruimte, in principe over de Eijsinkweg naar de rotonde bij de Pijlsaan te leiden en van daaruit naar de Westelijke Randweg. Aandachtspunt is de veiligheid van vooral fietsers op de Westergracht, omdat deze toegangsweg bij het spoor het daar aanwezige fietspad kruist. Andere routes zijn echter overigens ook mogelijk. Door het inpandig bevoorraden van het winkelcentrum wordt geluidoverlast, als gevolg van het laden en lossen, voor omwonenden tegengegaan. Aan de spoor kant komen op de begane grond verder gemengde functies.

In de hal (in de bestaande bebouwing) mogen op de verdiepingen kantoren worden gerealiseerd. De bovenste verdieping van deze voormalige hal is bestemd voor appartementen.

3.5 Toegang tot het gebied

Het nieuwe centrum wordt van twee kanten ontsloten. Voor autoverkeer en langzaam verkeer is het gebied vanaf de Eijsinkweg bereikbaar. Zowel het terrein ten zuidwesten van de verbindingsbrug, als de aan die zijde gelegen inpandige parkeervoorzieningen zijn zo bereikbaar. Het (parkeer)terrein ten noordoosten van de verbindingsbrug en een deel van de aan die kant gelegen inpandige parkeervoorzieningen is vanaf de Westergracht bereikbaar. In de nadere verkeerskundige uitwerking van het gebied wordt onderzocht of de onderdoorgang bij de 'brug' open blijft voor autoverkeer of dat er passende verkeerskundige maatregelen genomen moeten gaan worden om mogelijke ongewenste verkeersbewegingen op de omliggende wegen, dan wel tussen de Eijsinkweg en de Westergracht, via het voormalig EKP terrein, te voorkomen.

3.6 Langzaam-verkeersroute

Op grond van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. is het mogelijk een langzaamverkeersverbinding aan te leggen tussen de Van Oosten de Bruijnstraat en het centrum. Op de plankaart van dat bestemmingsplan Pijlslaan e.o. staat deze langzaamverkeersroute met een aanduiding aangegeven. Het winkelcentrum zou zo ook van die zijde bereikbaar worden. De (on)mogelijkheden van zo'n langzaamverkeersroute worden meegenomen in de verdere planontwikkeling.

Ook is het centrum goed per fiets bereikbaar via de vrij liggende fietspaden langs de Westergracht. De huidige aansluiting van het nieuwe centrum op de Westergracht heeft met name voor fietsverkeer bij de verdere planontwikkeling nadere aandacht. Verkeersveilige oplossingen worden nader onderzocht en meegenomen in de verdere planontwikkeling.

3.7 Bouwhoogten en bouwvolume

Ter hoogte van het winkelcentrum is ter plaatse van de bestaande bebouwing een bebouwingshoogte toegestaan van 20 meter. Voor alle nieuwbouw in het gebied is een bebouwingshoogte toegestaan van 15 meter. Op de plankaart zijn de toegestane bebouwingshoogtes opgenomen.

Op grond van artikel 21 van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. is het college van burgemeester en wethouders bevoegd vrijstelling te verlenen voor ten hoogste 10% boven deze hoogtes, dus tot 22 meter respectievelijk 16,5 meter hoog.

Het gebied mag voor maximaal 80% worden bebouwd. Het Uitwerkingsplan EKP voldoet ruimschoots aan deze maximale eis.

4. Functionele structuur

4.1 Gemengde doeleinden: wonen

Mede gelet op de druk op de Haarlemse woningmarkt en om het buitengebied te vrijwaren van bebouwing is in het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. vastgelegd dat er in dit uitwerkingsgebied minimaal 210 woningen gerealiseerd moeten worden. Er komen geen grondgebonden woningen, maar uitsluitend appartementen. De appartementen worden naar verwachting deels in carrévorm gerealiseerd op de verdiepingen van het winkelcentrum. Ook op de verdiepingen langs de Westergracht komen appartementen. Binnen de bestemming Gemengde doeleinden (Gd) wordt met een aanduiding W I en W II aangegeven waar op de verdiepingen uitsluitend wonen toegestaan is. In het gebied is circa 24.500 m² vloeroppervlak

gereserveerd uitsluitend voor wonen. Dit oppervlak is voldoende om de minimaal vereiste 210 appartementen te realiseren. De exacte afmetingen van de appartementen zullen in de nadere planuitwerking worden bepaald. Overigens mogen daar waar geen aanduiding (WI /WII) is opgenomen ook woningen worden gerealiseerd.

4.2 Gemengde doeleinden: detailhandel/buurtwinkelcentrum

In het uitwerkingsgebied mag 8000 m² detailhandel worden gerealiseerd. 4000 m² daarvan mag gebruikt worden voor twee supermarkten. Verder komen er kleinschalige winkelveorzieningen. Binnen de detailhandelsbestemming zijn ondergeschikte horeca-activiteiten toegestaan. In het winkelcentrum wordt tevens complementaire horeca toegestaan, zodat ook bijvoorbeeld een lunchroom, een croissanterie of een restaurant zich in het winkelcentrum kunnen vestigen. In de meeste winkelcentra vind je dit soort horecabedrijven. Horecabedrijven die overlast kunnen veroorzaken (zoals cafés en discotheken) zijn niet toegestaan.

4.3 Gemengde doeleinden: bedrijven

In het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. is vastgelegd dat er in het gebied ruimte is voor bedrijven tot maximaal 21.000 m². Om te voorkomen dat milieuhinderlijke bedrijven zich in dit gebied vestigen zijn slechts bedrijven toegestaan tot en met maximaal categorie 2 van de zoneringslijst, behorende bij het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. Ook worden bedrijven en activiteiten uitgesloten die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

4.4 Gemengde doeleinden: kantoren

Op grond van de uitwerkingsregels mogen er in het gebied maximaal 13.000 m² kantoren worden gerealiseerd.

4.5 Gemengde doeleinden: maatschappelijke doeleinden

Binnen de bestemming Gemengde doeleinden (Gd) zijn maatschappelijke functies toegestaan. In de uitwerkingsregels in het moederplan zijn voor deze functie verder geen voorschriften opgenomen. Bij maatschappelijke functies is ondergeschikte horeca en ondergeschikte detailhandel toegestaan.

4.6 Recreatieve doeleinden

Aan de Van Oosten de Bruijnstraat liggen de sportvelden van verschillende sportverenigingen. Zowel de velden als de club- en kleedruimte zijn recentelijk aangepast en verbouwd. In dit Uitwerkingsplan is deze feitelijke situatie overgenomen op zowel de plankaart als in de voorschriften.

Mast voor mobiele telefonie

Op het sportveld staat sinds enkele jaren een vrijstaande mast voor mobiele telefonie met een daarbij behorende techniekast. Op grond van de voorschriften is één antenne-installatie met bijbehorende techniekast toegestaan.

4.7 Verkeers- en verblijfsdoeleinden

In de verdere planontwikkeling zal voldoende ruimte voor het stallen van fietsen worden opgenomen volgens de wettelijke normen (norm CROW). Uit het Bouwbesluit volgt dat 5% van het bouwvolume van publieksvoorzieningen in de vorm van fietsparkeervoorzieningen moet worden aangeboden.

Ook wordt de bereikbaarheid voor invaliden meegenomen in de verdere planontwikkeling. Voor publieksvoorzieningen wordt als richtlijn gehanteerd dat 1 op de 50 parkeerplaatsen geschikt is voor gehandicaptenparkeren.

4.8 Verkeersdoeleinden spoor

Het stukje spoorlijn Haarlem – Leiden dat langs het uitwerkingsgebied loopt heeft net als in moederplan de bestemming Verkeersdoeleinden spoorwegterrein (Vs) gekregen. Een strook grond is recent door de spoorwegen verkocht aan de eigenaren van de aangrenzende huizen langs de Van 't Hoffstraat. Op hun verzoek heeft deze strook alsnog de bestemming Erf gekregen.

4.9 Water en watercompensatie

Het moederplan regelt dat nieuwe verharding gecompenseerd moet worden in de vorm van open water (15% van de toename van verhard oppervlak). Het dempen van open water moet geheel gecompenseerd worden.

Nagenoeg het hele uitwerkingsgebied is al verhard (bebouwing, wegen en parkeerplaatsen). Alleen de sportvelden zijn op wat bebouwing na onverhard en ook het terrein ten noorden van de garagebedrijven aan de Eijsinkweg is voor een groot deel nog onverhard. Dit terrein zal grotendeels bebouwd gaan worden en gaat onderdeel uitmaken van het nieuwe centrum. Ook wordt de waterpartij (de betonnen bak liggend bij de Westergracht) verwijderd/gedempt om bebouwing langs de Westergracht mogelijk te maken.

Om deze toename aan verharding en demping te compenseren moet in het gebied totaal circa 1200 m² water worden toegevoegd. Deze watercompensatie wordt gevonden in de aanleg van waterpartijen/verbreding van de bestaande sloot ten oosten van 'de geknikte arm' (in de bestemming verkeer en verblijfsdoeleinden (Vv)).



Waterbalans:

*Demping sloot/bak bij Westergracht:	191,00 m ²
*Toename verharding/bebouwing 15 % van ± 6146 m ² =	921,90 m ²
*Verharding groenstr. Westergr. 15 % van ± 500 m ² =	75,00m ²

*Totaal aanleg open water: **1187,90 m²**

Watercompensatie:

*aanleg waterpartijen ten oosten van de ekp-bebouwing

Totaal **1247,00 m²**

Bij de verdere planontwikkeling wordt rekening gehouden met de door het Hoogheemraadschap van Rijnland ontwikkelde quick scan (Quick reference card nieuwbouwplannen). Overigens is voor bepaalde werkzaamheden in het water een Keurvergunning van het Hoogheemraadschap van Rijnland vereist. In de uitvoeringsfase wordt dit meegenomen.

4.10 Erf

De strook grond langs het spoor dat recent is verkocht aan de eigenaren van de aangrenzende huizen heeft net als in het moederplan de bestemming Erf (E) gekregen.

5. Welstand

In het moederplan wordt melding gemaakt van een beeldkwaliteitsplan voor de Westergracht. Door de invoering van het welstandstoezicht op basis van de Woningwet moet de gemeenteraad een welstandsnota vaststellen met welstandscriteria. Bouwplannen moeten worden getoetst aan deze welstandscriteria. Hierdoor is er voor een beeldkwaliteitsplan in principe geen plaats meer.

Op 23 juni 2004 heeft de gemeenteraad de Welstands- en monumentennota vastgesteld. Het uitwerkingsgebied is in de Welstandsnota omschreven als “*stedelijk knooppunt buiten een ontwikkellocatie*”. De in de Welstandsnota opgenomen gebiedscriteria zijn op dit gebied van toepassing. Welstandniveau III is van kracht (reguliere welstandstoets). Dit houdt in dat de beoordeling gericht is op het handhaven of gericht veranderen van de basiskwaliteit van de gebouwde omgeving. Voor bouwwerken in dit gebied die zichtbaar zijn vanaf de spoorlijn Haarlem-Leiden geldt de gedetailleerde welstandstoets (welstandsniveau I).

De eerste stedenbouwkundige schetsen zijn voorgelegd aan de welstandscommissie. Opmerkingen van deze commissie hebben geleid tot aanpassingen in de schetsen. In de bouwplanfase worden de plannen, conform de reguliere procedure, ter advisering voorgelegd aan de welstandscommissie.

6. Milieu

6.1 Geluid

6.1.1 Wegverkeerslawaaï

Het Uitwerkingsgebied valt binnen de zone van de Westergracht. In het kader van het bestemmingsplan Pijlsloot e.o. is de geluidbelasting ten gevolge van verkeer op de Westergracht reeds berekend op de rooilijn van het Uitwerkingsgebied. Uit dit onderzoek blijkt dat langs de Westergracht (op de rooilijn) de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï wordt overschreden. Gezien deze overschrijding moet een hogere waarde vastgesteld worden voor de voorgenomen bebouwing langs de Westergracht. Tot 1 januari 2007 moest bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde bij Gedeputeerde Staten ontheffing (verzoek om hogere waarde) gevraagd worden. Per 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder gewijzigd en is het college van B&W bevoegd zelf deze ontheffing te verlenen.

Bij besluit van 2 oktober 2007 (nr. SO/BD/2007/155856) heeft het college van burgemeester en wethouders de hogere waarden Wet geluidhinder Uitwerkingsplan EKP vastgesteld voor wegverkeerslawaaï. Op grond van de (nieuwe) Wet geluidhinder wordt de vastgestelde hogere waarde ingeschreven bij het kadaster.

6.1.2 Railverkeerslawaaï

In het moederplan is vastgelegd dat zodanig gebouwd moet worden dat de maximale ontheffingswaarde voor railverkeer niet wordt overschreden.

Binnen het plangebied wordt de voorkeursgrenswaarde als gevolg van het railverkeer vrijwel overal overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt evenwel nergens overschreden.

In het Uitwerkingsplan worden appartementen mogelijk gemaakt op de verdiepingen langs het spoor.

Bij besluit van 2 oktober 2007 (nr. SO/BD/2007/155856) heeft het college van burgemeester en wethouders de hogere waarden Wet geluidhinder Uitwerkingsplan EKP vastgesteld.

Op grond van de Wet geluidhinder wordt ook deze de vastgestelde hogere waarde ingeschreven bij het kadaster.

Geluidonderzoek naar effecten nieuwbouw EKP op woningen Van 'Hoffstraat

Door het ingenieursbureau Tauw bv is onderzocht of de voorgenomen nieuwbouw EKP langs het spoor gevolgen (geluidreflectie) heeft voor de woningen aan de andere kant van het spoor. Uit het onderzoek blijkt dat de voorgenomen nieuwbouw nagenoeg geen invloed heeft op deze bestaande bebouwing.

Het onderzoeksrapport "Effecten nieuwbouw EKP-terrein op de geluidsbelasting ten gevolge van railverkeer" (27 september 2007) is als bijlage bij dit Uitwerkingsplan EKP gevoegd.

6.2 Milieuhinder en externe veiligheid

Binnen het uitwerkingsgebied zijn bedrijven tot en met milieucategorie 2 toegestaan. Daarbij zijn kantoren en supermarkten toegestaan tot en met milieucategorie 4. De komst van deze functies ligt vast in de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o.

De zoneringslijst, behorende bij het moederplan is ook van toepassing verklaard op bestemmingen en activiteiten in dit Uitwerkingsplan.

Bedrijven en/of bedrijfsactiviteiten die vallen onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) zijn in de voorschriften expliciet uitgesloten.

In de directe omgeving van het uitwerkingsgebied zijn geen wegen aangewezen voor routing gevaarlijke stoffen. Over het spoor Haarlem-Leiden vinden geen transporten van gevaarlijke stoffen plaats.

6.3 Lucht

In het moederplan is slechts marginaal – conform de toen geldende regels - getoetst op de luchtkwaliteit. Het gewijzigde landelijk beleid geeft aanleiding om voor deze uitwerking nader onderzoek te doen naar de invloed van de EKP-plannen op de luchtkwaliteit.

Ten tijde van het ontwerp-Uitwerkingsplan EKP was dat onderzoek nog niet geheel gereed, onder meer door de aankondiging vanuit het ministerie dat de regels met betrekking tot de luchtkwaliteit mogelijk weer zouden veranderen. Aangezien verwacht werd dat de situatie in het Uitwerkingsgebied voldoet aan de strenge luchtkwaliteitseisen, is er voor gekozen de uitwerkingsprocedure door te zetten en de luchtrapportage bij de vaststelling van het Uitwerkingsplan EKP te betrekken.

Uit het onderzoek "Luchtkwaliteit EKP-terrein te Haarlem; 25 september 2007", uitgevoerd door het bureau Tauw bv blijkt – zoals vooraf was verwacht – dat in geen van de beoordeelde situaties sprake is van een overschrijdingssituatie en dat het plan geen relevante invloed heeft op de luchtkwaliteit. Het onderzoeksrapport is als bijlage bij dit Uitwerkingsplan EKP gevoegd.

6.4 Duurzaamheid

Ten behoeve van het Uitwerkingsplan EKP heeft de afdeling Milieu van de gemeente een ‘Milieuscan duurzaamheid’ uitgevoerd. Dit is gedaan door het beschrijven van het wettelijk kader en het gemeentelijk beleid op het gebied van duurzaamheid. De ontwikkelaar heeft kennis genomen van dit onderzoek en zal de resultaten van deze milieuscan betrekken bij de verdere planontwikkeling.

6.5 Grondbalans

Binnen het uitwerkingsgebied is realisatie van een gesloten grondbalans naar verwachting mogelijk. Als er toch grond moet worden afgegraven, onder meer bij het verbreden van de sloten en de aanleg van oppervlaktewater wordt deze grond onderzocht op mogelijke verontreinigingen en gecontroleerd afgevoerd.

6.6 Flora en Fauna

In het kader van het Uitwerkingsplan EKP is bekeken welke gevolgen de plannen kunnen hebben voor natuurlijke en ecologische waarden van het plangebied.

Hiertoe is een aantal bronnen geraadpleegd. Er is bekeken of het uitwerkingsgebied zich in of nabij een Habitat- en Vogelrichtlijngebied bevindt. Uit het Streekplan Noord-Holland-Zuid (2003) en de Natuurbeschermingswet (natura-2000) blijkt dat het uitwerkingsgebied niet binnen deze speciale beschermingszones is gelegen.

Fauna

Nota Habitatrichtlijnsoorten

In de provincie Noord-Holland komen 21 Habitatrichtlijnsoorten voor die beschermd moeten worden volgens Europese Habitatrichtlijn. Uit de verspreidingskaarten van de provincie Noord-Holland blijkt dat in het plangebied mogelijk één Habitatrichtlijnsoort voorkomt. Dit is een vleermuissoort die de stad gebruikt als verblijfplaats.

(Dwerg)vleermuis en gierzwaluw

Om te onderzoeken of er achter de beplating van de bestaande (deels leegstaande) bebouwing op het EKP-terrein (dwerg)vleermuizen huizen, is in de maanden juli, augustus en september 2007 veldonderzoek verricht door een gespecialiseerd bureau (Tauw bv uit Amsterdam).

Tijdens deze onderzoeken is niet waargenomen dat vleermuizen zich in of uit de gebouwen verplaatsten. Ook zijn er geen activiteiten van gierzwaluwen waargenomen. Op basis van de drie inventarisatierondes is geconcludeerd dat het gebied relatief oninteressant is voor vleermuizen, zowel als foerageergebied, vliegroute of verblijfplaats. De herontwikkeling van het gebied heeft een verwaarloosbaar effect op vleermuizen. Er is geen ontheffing in het kader van de Flora-en Faunawet nodig.

Flora

Het uitwerkingsgebied waar het nieuwe centrum komt is nu al nagenoeg geheel verhard. Alleen een kavel grond ten noorden van de garagebedrijven is nog braakliggend. Deze kavel wordt bebouwd en gaat deel uitmaken van het nieuwe centrum. Ruim een jaar geleden heeft op deze kavel bodemsanering plaatsgevonden, waarbij een groot deel van de top laag is verwijderd.

7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid en overleg

De stedenbouwkundige schetsen die de basis vormen voor dit Uitwerkingsplan EKP passen volledig binnen de uitwerkingsregels die zijn vastgelegd in het bestemmingsplan Pijlsaan e.o

en binnen het moederplan zelf. Aangezien de uitwerkingsregels deel uitmaken van dit onherroepelijke bestemmingsplan Pijlsaan e.o. staan de daarin toegestane functies, de bouwvolumes en de bebouwingshoogtes niet meer ter discussie.

De plannen zijn intern besproken met de verantwoordelijke diensten van de gemeente. Ook zijn de plannen zowel vanuit de ontwikkelaar als door de gemeente gepresenteerd aan de Wijkraad Zuid-West en de werkgroep Westergrachtterrein EKP. Verder is de winkeliersvereniging zowel door de ontwikkelaar als door de gemeente geïnformeerd over de plannen in het gebied. Om belanghebbenden te informeren over de feitelijke start van de uitwerking is huis aan huis een informatiebrief bezorgd, waarin de mensen zijn uitgenodigd om aanwezig te zijn bij de presentatie van de eerste schetsen van het stedenbouwkundige plan. Deze informatiemiddag/avond vond plaats op 8 maart 2006. De reacties waren overwegend positief. Tussentijds (op 13 juli 2006) zijn de plannen nogmaals gepresenteerd aan afgevaardigden van de wijkraad en van de werkgroep Westergrachtterrein EKP. De plannen zijn sindsdien in essentie niet gewijzigd.

8. Economische uitvoerbaarheid

Het Uitwerkingsplan EKP beslaat onder meer woningen, detailhandel, bedrijven, kantoren en maatschappelijke functies.

Het gehele gebied, waar de ontwikkelingen beoogd zijn, is in eigendom van Westergracht Vastgoed BV. De realisatie van de plannen is in handen van deze ontwikkelaar zelf.

9. Zienswijzen

Het ontwerp-uitwerkingsplan is gepubliceerd en heeft van 31-05-07 - 29-06-07 ter inzage gelegen. Tegen het Ontwerp-Uitwerking EKP zijn binnen de inzagetermijn zienswijzen ingediend.

In de 'Lijst personen' staan alle personen vermeld die een zienswijze hebben ingestuurd of een handtekeningenlijst bij een gezamenlijke zienswijze hebben getekend (enkele namen zijn helaas niet leesbaar en op de lijsten ontbreken enkele huisnummers omdat die niet zijn aangegeven).

Voor de naam is een nummer vermeld, dat correspondeert met de nummering opgenomen in samenvatting zienswijzen en gemeentelijke reactie (zie paragraaf 9.1.).

Lijst personen

Nr	Naam	Straat + huisnummer	Postcode en Plaats
1.	P. Smit en C. Smit Lefeber	Van 't Hoffstraat 238	2014 RL Haarlem
2.	C. van Essche	Van 't Hoffstraat 254	2014 RM Haarlem
3.	Gemeente Bloemendaal	Postbus 201	2050 AE Overveen
4.	HoutHoff Buruma, namens Vomar voordeelmarkt BV	Postbus 75505	1070 AM Amsterdam
5	Werkgroep EKP (namens deze H. Van Danzig)	Lorentzkade 78	2014 CB Haarlem
6.	Wijkraad Zuid West (namens deze H. Beelen)	Bisschop Callierstraat 8	2014 XH Haarlem
7.	Woongroep Kennemerland 50+ (namens deze mevr. L.Bot)	P/a van Oosten de Bruijnstraat 6	2014 VS Haarlem
8.	P. Loevezijn	Voorzorgstraat 90	2013 VS Haarlem
9.	Woongroep Bavo (namens deze W. Krouwel)	P/a Voorzorgstraat 75	2013 VT Haarlem
10.	F. Nieuwenhuis	Van 't Hoffstraat 246	2014 RM Haarlem
11.	J. Oeldrich	Pijlsaan 107	2014 TM Haarlem

12.	Mevrouw vd Steeg	J. Evertsenstraat ?	2014 ?? Haarlem
13.	Bewoners van dit pand	Van 't Hoffstraat 322	2014 RN Haarlem
14.	R. Smit	Van 't Hoffstraat 316	2014 RN Haarlem
15.	J.K. Duursma	Van 't Hoffstraat 302	2914 RN Haarlem
16.	Bewoners van dit pand	Van 't Hoffstraat 306	2014 RN Haarlem
17.	D. Bakker	Van 't Hoffstraat 296	2014 RN Haarlem
18.	Bewoners van dit pand	Van 't Hoffstraat 294	2014 RN Haarlem
19.	A. Blok	Van 't Hoffstraat 290	2014 RN Haarlem
20.	heer/mevrouw Tenthof	Van 't Hoffstraat 286	2014 RN Haarlem
21.	heer/mevrouw Jore	Van 't Hoffstraat 284	2014 RN Haarlem
22.	heer/mevrouw Bos	Van 't Hoffstraat 278	2014 RM Haarlem
23.	heer/mevrouw Beunder	Van 't Hoffstraat 276	2014 RM Haarlem
24.	heer/mevrouw vd Broek	Van 't Hoffstraat 274	2014 RM Haarlem
25.	heer/mevrouw Huijzer	Van 't Hoffstraat 270	2014 RM Haarlem
26.	Bewoners van dit pand	Van 't Hoffstraat 268	2014 RM Haarlem
27.	heer/mevrouw Smid	Van 't Hoffstraat 266	2014 RM Haarlem
28.	heer/mevrouw vd School	Van 't Hoffstraat 248	2014 RM Haarlem
29.	M. Gusterma	Van 't Hoffstraat 288	2014 RN Haarlem
30.	W.H. Nieuwenhuis en F. Nieuwenhuis	Van 't Hoffstraat 246	2014 RM Haarlem
31.	P. Smit en C. Smit Lefeber (ook nr 1)	Van 't Hoffstraat 238	2014 RM Haarlem
32.	J. Vlegels	Van 't Hoffstraat 244	2014 RM Haarlem
33.	A. Zwart	Van 't Hoffstraat 234	2014 RL Haarlem
34.	M. Muller	Van 't Hoffstraat 232	2014 RL Haarlem
35.	R. Metten	Van 't Hoffstraat 230	2014 RL Haarlem
36.	M. Driessen	Van 't Hoffstraat 230	2014 RL Haarlem
37.	J.J. van Westerhoven	Van 't Hoffstraat 250	2014 RM Haarlem
38.	A. Pijpers	Van 't Hoffstraat 224	2014 RL Haarlem
39.	M. Berkhout	Van 't Hoffstraat 220	2014 RL Haarlem
40.	I. Dings	Van 't Hoffstraat 218	2014 RL Haarlem
41.	M. Baas	Van 't Hoffstraat 216	2014 RL Haarlem
42.	L. Preng	Van 't Hoffstraat 208	2014 RL Haarlem
43.	J. Nales	Van 't Hoffstraat 206	2014 RL Haarlem
44.	Heer/mevrouw Raijmakers	Van 't Hoffstraat 226	2014 RL Haarlem
45.	O. Willemse	Van 't Hoffstraat 242	2014 RM Haarlem
46.	De bewoners van dit pand	Van 't Hoffstraat 252	2014 RM Haarlem
47.	C. van Essche	Van 't Hoffstraat 254	2014 RM Haarlem
48.	N. Selier	Van 't Hoffstraat 256	2014 RM Haarlem
49.	E. Hallie en R.D.T. Huyts	Van 't Hoffstraat 260	2014 RM Haarlem
50.	D. Sprong en E.K.M. Lam	Van 't Hoffstraat 264	2014 RM Haarlem
51.	F. Westera	Van 't Hoffstraat 214	2014 RL Haarlem
52.	P. van Loevezijn (ook nr 8)	Voorzorgstraat 90	2013 VS Haarlem
53.	Mevrouw Moerkerken	Voorzorgstraat ?	2013 ?? Haarlem
54.	H. Schilstra en S.E. Schilstra-Stuiver	Westergracht 73	2013 ZM Haarlem
55.	A. van Vreden	Westergracht 75	2013 ZM Haarlem
56.	C. Lido	Westergracht 75	2013 ZM Haarlem
57.	De bewoner(s) van dit pand	Westergracht 77	2013 ZM Haarlem
58.	P. Dekker	Westergracht 77	2013 ZM Haarlem
59.	F. van Eijl	Westergracht 67 rd	2013 ZM Haarlem
60.	C. de Rue	Westergracht 67 zw	2013 ZM Haarlem
61.	E. Kok	Voorzorgstraat ?	2013 ?? Haarlem
62.	B. Belder	Voorzorgstraat ?	2013 ?? Haarlem
63.	heer/mevrouw Schouten	Westergracht 63	2013 ZM Haarlem
64.	N. van Heerden	Westergracht 111 zw	2013 ZN Haarlem

65	M. Kuijper	Westergracht 81 zw	2013 ZM Haarlem
66	Heer/mevrouw Jansen	Westergracht 107	2013 ZN Haarlem
67	A.W. Jansen	Westergracht 109 zw	2013 ZN Haarlem
68	M. van Nistelrooy	Westergracht 105 rood	2013 ZN Haarlem
69	A. Klaasse Bos	Westergracht 103 zw	2013 ZN Haarlem
70	J. van Dam	Westergracht 87 rood	2013 ZM Haarlem
71	A. Overkamp	Westergracht 81 zw	2013 ZM Haarlem
72	Stadsdeelorganisatie Haarlem Zuid-West	Leidseplein 45 zw	2013 PW Haarlem

9.1 samenvatting zienswijzen en gemeentelijke reactie

A. Bouwhoogte en bouwvolume

	Zienswijze nummer	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
a.	1, 5 t/m 71	Het gebouw wordt langs het spoor 340 meter lang; de toegestane hoogte wordt bij de bestaande bebouwing 20 meter en de rest 15 meter + 10% vrijstelling mogelijk. De hoogte wordt dan volgens de zienswijze 24 respectievelijk 18,5 meter hoog. Er ontstaat een detonerende, scheidende en geluidreflecterend wandvlak op woningen vh Hoffstraat. Maaiveldhoogte is volgens een van de zienswijzen op de tekening van het gebouw ongeveer 2 meter boven maaiveld, dus hoogte wordt 24 resp. 18,5 meter (17,90 meter volgens een andere zienswijze). Vrijstelling mag gezien de situatie niet verleend worden. Dit enorme wandvlak mag er niet komen. Ook de welstand zou problemen hebben met de komst van deze intensieve bebouwing. Verwezen wordt naar een sheet van de architect die als bijlage bij de zienswijzebrief is gevoegd.	De bouwhoogtes en bebouwingspercentages liggen vast in de uitwerkingsregels van het onherroepelijke bestemmingsplan Pijlsaan e.o. en staan niet ter discussie. Artikel 21 van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. biedt aan het college van B&W de bevoegdheid om vrijstelling te verlenen tot 10% voor hoogtes, oppervlaktes etc. Ook dat voorschrift staat niet ter discussie. Op grond van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening maakt een Uitwerkingsplan deel uit van het moederplan. De bebouwing langs het spoor mag inderdaad 15 respectievelijk 20 meter hoog worden. Gemeten wordt vanaf <u>peil</u>. Wat er onder het peil wordt verstaan ligt vast in de begripsomschrijving (art.1) van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. De bouwaanvraag wordt daaraan getoetst. Op basis van een bouwaanvraag beslist het college van B&W of gebruik gemaakt wordt van de binnenplanse vrijstellingsmogelijkheid uit het moederplan. In het besluit moet dit worden onderbouwd en gemotiveerd. Er is nog geen bouwaanvraag. Overigens was ook de afdeling bestuursrechtspraak Raad van State in haar uitspraak (beroep tegen goedkeuring van het moederplan) van oordeel dat de toegestane bouwhoogtes en bebouwingsdichtheid in het U-gebied vanuit stedenbouwkundig oogpunt aanvaardbaar zijn en dat deze niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening (zie uitspraak afdeling bestuursrechtspraak RvSt dd 180505 nummer: 200404492/1.) Voor wat betreft de sheet van de architect het volgende. Op de sheet staat aangegeven dat onder meer de schaal van de ingreep (superblok) onwenselijk is. Bij de eerste presentatie van de schetsen is dit inderdaad door de Welstands- en monumentencommissie opgemerkt. Naar aanleiding van de opmerkingen en adviezen van de welstandscommissie zijn de schetsen aangepast. Overigens wordt het uiteindelijke bouwplan – zoals gebruikelijk – voorgelegd aan de welstands- en monumentencommissie.
b.	5 t/m 11	Is het de bedoeling dat er een extra woonverdieping op de hal komt?	In de bovenste verdieping van de voormalige hal worden appartementen gerealiseerd. Op de plankaart is daarom de aanduiding WII opgenomen.
c.	1	Woningen op de bovenste verdieping van het gebouw geeft inzicht in de woning en	De appartementen komen op circa 60 meter van de erfgrans en op circa 80 meter van de woning van de

		de tuin.	indiener te liggen. De gemeente is van mening dat de afstand dusdanig groot is dat er geen sprake is van aantasting van de privacy.
d.	4	Vomar heeft de hoogtemaat voor de bebouwing niet terug kunnen vinden. Niet verzekerd is dat er minimaal 210 woningen worden gebouwd. Er is strijd met het moederplan.	In artikel 1 lid 5 van de voorschriften staat aangegeven dat de bebouwingshoogte niet meer mag bedragen dan op de plankaart staat aangegeven. Op de plankaart staan de bebouwingshoogte aangegeven. Het aantal m2 dat specifiek voor wonen is bestemd is voldoende om de (minimaal) 210 woningen te realiseren. Daarbij mogen ook woningen worden gerealiseerd daar waar niet specifiek WI of WII is opgenomen. Het aantal woningen moet terugkomen in het concrete bouwplan voor het gebied. Er is nog geen bouwplan.
e.	5 t/m 11 en 52 t/m 71	Er mag niet hoger gebouwd worden dan de 15 meter cq 20 meter. Als gebruik gemaakt wordt van de 10% vrijstellingsmogelijkheid uit het moederplan moet dit goed beargumenteerd worden en er mag niet op voorhand van uitgegaan worden dat die vrijstelling wordt verleend. De voorgestelde bebouwingshoogte langs de Westergracht houdt geen rekening met de schaal en het karakter van de omgeving. Verder wil men weten of er toezeggingen zijn gedaan of verwachtingen gewekt naar de initiatiefnemer met betrekking tot het verlenen van vrijstellingen ten aanzien van de maximale hoogte. 15 meter is te hoog en 16,5 meter helemaal te hoog.	Op basis van een concreet bouwplan wordt bekeken of gebruik gemaakt wordt van de binnenplanse vrijstellingsbevoegdheid. Indien daarvan gebruik gemaakt wordt, wordt dit in het besluit gemotiveerd. In de schetsen wordt inderdaad bij sommige bouwblokken uitgegaan van begane grond met daarboven 4 bouwlagen. Mogelijk moet daarvoor gebruik gemaakt worden van de vrijstellingsbevoegdheid. Overigens sluit de bebouwing langs de Westergracht aan bij de recent gerealiseerde bebouwing hoek Westergracht – Van Oosten de Bruijnstraat (bgg + 4 bouwlagen). Stedenbouwkundig wordt deze hoogte langs deze weg aanvaardbaar en gewenst geacht. Dit is ook besproken met de ontwikkelaar. Zie verder reactie bij A. onder a. (uitspraak afdeling bestuursrechtspraak RvSt)
f.	5 t/m 11	Er is in het Uitwerkingsplan geen aanwijzing en artikel opgenomen over de mogelijkheden van een kap terwijl op de schetsen zo'n kap wel staat aangegeven.	In het Uitwerkingsplan is de bebouwingshoogte opgenomen zoals die in de uitwerkingsregels staat vermeld. Binnen die contour van de bebouwingshoogte is een plat dak, maar ook een kap mogelijk. Aan artikel 1 Algemene bepalingen van het uitwerkingsplan EKP is alsnog een lid toegevoegd waarin de bebouwingsregeling uit het moederplan eveneens van toepassing is op gronden bedoeld in artikel 20 (=het uitwerkingsgebied).
g.	5 t/m 11	De voorgenomen bouwhoogte langs de Westergracht grenzend aan de nieuwbouw Kennemerland 50+ sluit slecht aan bij de bestaande situatie. Vanuit de nieuwbouw kan op het terras van de woongroep worden gekeken. Er gaat privacy verloren en de bezonning neemt af in het voorjaar en najaar.	Dat er vanuit de nieuwbouw zicht komt op het naast de nieuwbouw gelegen terras is in een verstedelijkt gebied als Haarlem onontkoombaar. Bij het ontwerp van Trionk is er overigens ook van uitgegaan dat de bebouwing langs de Westergracht zou worden hersteld. Deze bebouwing was te voorzien. Ook was te voorzien dat het EKP-terrein verder bebouwd zou gaan worden. Tientje van het verlenen van de bouwvergunning voor Trionk waren de (toen al vastgestelde) uitwerkingsregels bekend. Voor wat betreft de vermindering van de bezonning, deze zal, gelet op de ligging van de nieuwbouw beperkt zijn (de nieuwbouw komt ten noordwesten te liggen van Kennemerland 50+). Overigens komen naar verwachting aan de achterzijde van de nieuwbouw naast Trionk ook galerijen, balkons en een

			groot terras net als bij Trionk. De galerijen moeten gerealiseerd worden binnen de bebouwingsgrens.
--	--	--	---

B. Welstand en beeldkwaliteit

	nummer	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
a.	5 t/m 11 52 t/m 71	In de zienswijze staat het volgende aangegeven: “Burgemeester en wethouders kunnen de in lid 1 omschreven bestemming uitwerken: aansluitend aan de Westergracht: indien het beeldkwaliteitsplan Westergracht is vastgesteld”. Er moet volgens de zienswijze een beeldkwaliteitsplan ontwikkeld worden voordat met de uitwerking begonnen wordt. Dit staat opgenomen in het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. Verder wordt in de zienswijze aangegeven dat het hier gaat om een (her)ontwikkelingslocatie, waar volgens de welstandsnota een aparte procedure voor gevolgd moet worden. Er moet eerst een beeldkwaliteitsplan opgesteld en vastgesteld worden met een maximale hoogte van 15 meter. Er is geen reden om vrijstelling te verlenen.	In het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. staat letterlijk: “Burgemeester en wethouders kunnen de in lid 1 omschreven bestemming gefaseerd uitwerken: aansluitend aan de Westergracht: indien het beeldkwaliteitsplan Westergracht is vastgesteld”. Het onderhavige Uitwerkingsplan EKP heeft betrekking op het gehele gebied. Er is geen sprake van een gefaseerde uitwerking. De gemeente is verder, zoals ook in de toelichting bij het Uitwerkingsplan EKP is verwoord, van oordeel dat met het vaststellen van de Welstands- en monumentennota deze de rol van beeldkwaliteitsplannen in feite heeft overgenomen. In het gebied geldt op grond van de Welstandsnota het volgende: Voor bouwwerken in dit gebied die zichtbaar zijn vanaf de spoorlijn Haarlem-Leiden geldt een <u>gedetailleerde</u> welstandstoets (welstandsniveau I). Deze gedetailleerde welstandstoets houdt in dat plannen gericht moeten zijn op behoud en versterking van het bestaande karakter en kwaliteit. Voor de rest van het bedrijvengebied Zuid-West is volgens de Welstandnota welstandsniveau III van kracht, dit is de reguliere welstandstoets. Op de Welstandsniveaukaart in de Welstandsnota staat dit aangegeven. Dit betekent dat de beoordeling gericht is het handhaven of gericht veranderen van de basiskwaliteit van de gebouwde omgeving. Tot slot staat op de Dynamiekkkaart (blz. 39 van de Welstandnota) dat het uitwerkingsgebied aangemerkt als “stedelijk knooppunt buiten ontwikkelingslocatie”. Het gebied wordt dus <u>niet</u> aangemerkt als “ontwikkelingslocatie”. Hier gelden derhalve de in de welstandnota opgenomen criteria (zie ook de gemeentelijke Welstands- en monumentennota).

C. Geluid en geluidreflectie (incl. hogere waarden)

	nummer	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
a.	1, 5 t/m 51	De wand leidt tot geluidreflecties op de gevels van de Van 't Hoffstraat. Gemeten moet worden vanuit hoogte uitlaat en motor van de diesellocomotieven. Er moet onderzoek gedaan worden naar de reflectie van het geluid als gevolg van doorgaande treinen en ook als gevolg van het rangeerterrein. De situatie mag ten gevolge van de nieuwbouw niet verslechteren. Er moet onderzoek gedaan worden door een geluidstechnisch bureau, voordat het ontwerpuitwerkingsplan wordt vastgesteld. Als de geluidproductie	Ter plaatse is geluidonderzoek verricht naar eventuele geluidreflecties als gevolg van de nieuwbouw. Uit het onderzoek blijkt dat de nieuwbouw nagenoeg geen invloed heeft op deze bestaande bebouwing. Het plan wordt niet aangepast.

		toeneemt moet een ander stedenbouwkundig plan worden gemaakt.	
b.	1	Bezwaar tegen het vaststellen van een hogere waarde railverkeer.	Deze zienswijze is beoordeeld bij de verdere procedure met betrekking tot het vaststellen van de hogere waarden en wordt hier buiten beschouwing gelaten.
c.	1	Als er vanuit gegaan wordt dat een deel van het reflecterende geluid geabsorbeerd wordt door het gebruik van absorberend materiaal moet dat aannemelijk gemaakt worden.	Zie reactie hiervoor bij C onder a.
d.	1	De gemeente moet rekening houden met pieklawaai als gevolg van het gebruik van het spoor.	Zie reactie hiervoor bij C onder a.
e.	1	Volgens de indiener wil Prorail toestemming voor meer en langdurige geluidsproductie, ook in de nachtperiode. Deze hogere geluidbelasting moet worden uitgesloten. De wand leidt volgens de indiener tot verhoging van de geluidbelasting. Dit is in strijd met het gemeentelijk beleid om de geluidoverlast vanwege het spoorweglawaai te verminderen.	De bedrijfsvoering van Prorail is geen aspect dat in een Uitwerkingsplan geregeld wordt. Zie verder de reactie hiervoor bij C onder a.
f.	4	Er ligt nog geen afgerond onderzoek naar de geluidbelasting als gevolg van de nieuwbouw op de woningen aan de van het Hoffstraat	Zie verder reactie bij C onder a. Overigens is wat het belang van de Vomar voor wat betreft deze zienswijze onduidelijk.

D. Lucht

	nummer	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
a.	1, 5 t/m11	Bij het ontwerp-Uitwerkingsplan zitten geen onderzoeken naar stank en fijnstofproductie van diesellocomotieven. Is bij het onderzoek naar de luchtkwaliteit rekening gehouden met de uitstoot van stationair draaiende diesellocs die regelmatig op het rangeerterrein aanwezig zijn?	Zoals in het Ontwerp-Uitwerkingsplan EKP reeds is aangegeven, is het moederplan conform de toentertijd geldende wettelijke regels getoetst op de luchtkwaliteitsnormen. De regelgeving rond de luchtkwaliteit is de laatste jaren drastisch gewijzigd. Vandaar dat het luchtonderzoek in deze fase nogmaals is uitgevoerd maar nu conform de nieuwe wetgeving. Hierbij is ook rekening gehouden met de diesellocomotieven. Door de ervaring die de gemeente inmiddels met dit onderwerp heeft werd al aangenomen dat er binnen het Uitwerkinggebied geen sprake zou zijn van overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen als gevolg van de EKP-plannen. Daarom is niet gewacht met het ter inzage leggen van het Ontwerp-Uitwerkingsplan op de uitkomsten van het onderzoek. Inmiddels is dit onderzoek wel gereed en daaruit blijkt, zoals verwacht dat de normen niet worden overschreden. De rapportage is bij het Uitwerkingsplan EKP gevoegd.
b.	4	Er ligt nog geen afgerond luchtonderzoek. De uitvoerbaarheid van het	Zie reactie hierboven bij D onder a. Overigens is het belang van de Vomar voor wat betreft

		uitwerkingsplan staat daardoor niet vast.	deze zienswijze over de luchtkwaliteit onduidelijk.
--	--	---	---

E. Water

	nummer	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
a.	1	De spoorloot heeft geen aan- of afvoer. Indiener mist in het Ontwerp-Uitwerkingsplan een visie op de sloot.	De sloot ligt slechts voor een heel klein stukje in het uitwerkingsgebied. Aanpassingen aan het hele slotenstelsel aldaar is geen zaak die in het kader van het Uitwerkingsplan wordt meegenomen.
b.	5 t/m 11 en 72	De waterpartij die aan de oostzijde wordt aangelegd loopt dood. De waterpartij kan gevaarlijk zijn voor kinderen uit de speeltuin.	De waterpartij die daar is voorzien, loopt net als de huidige sloot inderdaad dood. Door afkoppeling van het regenwater van de nieuwbouw op het water wordt naar verwachting de situatie ten opzichte van nu verbeterd. Andere mogelijke waterstaatkundige zaken (duikers etc) liggen buiten de grenzen van dit Uitwerkingsplan en worden derhalve niet meegenomen. De wijze waarop in dit plan de watercompensatie wordt uitgevoerd is in over met het Hoogheemraadschap van Rijnland tot stand gekomen. De kinderboerderij grenst nu ook al direct aan de sloot aldaar en heeft een goed hekwerk. De waterpartij wordt aangelegd in westelijke richting.

F. Verkeer

	nummer	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
a.	5 t/m 11 52 t/m 71	Verwacht wordt dat door de komst van de bestemmingen de verkeersdruk zal toenemen.	In het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. is de toename als gevolg van de toegestane functies in het U-gebied reeds onderzocht en in de toelichting van het bestemmingsplan verwoord.
b.	5 t/m 11	In het verleden is afgesproken dat er geen doorgaande verbinding dient te komen tussen de Westergracht en de Pijlsaan over de Eijsinkweg.	Er komt geen openbare weg vanaf de Pijlsaan naar de Westergracht. Het gebied blijft privé-eigendom en wordt zoals dat heet "openbaar toegankelijk". Wel worden de mogelijkheden onderzocht om het centrum van twee kanten toegankelijk te maken. Dit is goed voor de bereikbaarheid en daarmee wordt voorkomen dat mensen die van de zijde van de Pijlsaan naar het buurtwinkelcentrum willen komen, om moeten rijden over de omliggende straten. Ook de route langs het spoor is geen doorgaande verbinding voor autoverkeer. Deze route is enkel toegankelijk voor het expeditieverkeer ten behoeve van het centrum.
c.	5 t/m 11, 72	De langzaamverkeersroute is niet meer nodig omdat het station er niet komt. De langzaamverkeersroute loopt niet tussen de sportvelden door zoals in de toelichting staat maar ligt tussen de achterkanten van de gebouwen van Geel-Wit en de kinderboerderij. Nu is de route niet toegankelijk en met een hek afgesloten. Dit moet ivm kans op inbraak en vandalisme zo blijven. Ook is die ruimte	De langzaamverkeersroute bij de gebouwen van Geelwit en de kinderboerderij waar hier op bedoeld wordt ligt buiten het plangebied en staat op de onherroepelijke plankaat van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. . Voor een betere bereikbaarheid van het centrum zou deze toegang gebruikt kunnen worden. Of dit ook daadwerkelijk gaat gebeuren is nog niet bekend en daarmee ook niet de eventuele kostenafwikkeling. De route loopt inderdaad niet tussen de sportvelden door. De toelichting is aangepast.

		nodig voor de eigen bedrijfsvoering van de kinderboerderij. Er heeft geen overleg plaats gevonden over dit voorstel. Als er daar een voetpad komt moeten de kosten daarvan en ook van de extra beveiliging van de panden van Geel Wit en kinderboerderij volledig door de initiatiefnemer gedragen worden.	
--	--	--	--

G. Buurtcentrum

	nummer	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
a.	3	De gemeente Bloemendaal heeft een aantal vragen over de komst van het winkelcentrum.	De antwoorden zijn deels terug te vinden in het rapport “Haarlem-Zuidwest, visie toekomstige winkelstructuur”, dat in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. (= moederplan) is verricht door het bureau Droogh Trommelen Broekhuis. Dit rapport zit bij de toelichting van het (onherroepelijke) bestemmingsplan Pijlsaan e.o. Het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. is (met rapport) ter informatie toegestuurd aan de gemeente Bloemendaal. Overigens is de gemeente Bloemendaal in het kader van het artikel 10 BRO-overleg betrokken geweest bij de totstandkoming van het moederplan.
b.	3	Waarom worden de detailhandelsmogelijkheden uit het moederplan maximaal benut?	Uitwerkingsregels zijn juridisch bindend en de ontwikkelaar ontleent daar rechten aan en mag de in het moederplan vastgelegde maten/functies etc. maximaal benutten.
c.	3	Hoe worden toegestane ondergeschikte functies gehandhaafd.	Indien overtredingen van het bestemmingsplan cq uitwerkingsplan worden geconstateerd wordt in principe handhavend opgetreden dmv het opleggen van een dwangsom dan wel het toepassen van bestuursdwang.
d.	3	Is er een brancheplan opgesteld en wie zijn daarbij betrokken?	Ja er is een branchplan opgesteld in nauwe samenwerking met het Hoofdbedrijfsschap detailhandel, de ontwikkelaar en de gemeente Haarlem.
e.	3	Wat wordt het parkeerregime?	Zoals ook in de voorschriften van het Uitwerkingsplan EKP staat aangegeven gelden voor niet-woonfuncties de parkeernormen, zoals die zijn vastgelegd in de Haarlemse bouwverordening. In het gebied zal met name inpandig worden geparkeerd; parkeren op maaiveld blijft voor bezoekers van het winkelcentrum beperkt mogelijk.
f.	5 t/m 11	Parkeren: het is niet meer mogelijk om met een bezettingspercentage van 55% te werken omdat supermarkten ook 's avonds open zijn.	De parkeernorm is vastgelegd in artikel 3 lid 2 onder f van de voorschriften en in de Haarlemse Bouwverordening. Aan de hand van het concrete bouwplan wordt een en ander nader uitgewerkt. Overigens blijkt uit eerdere berekeningen dat er voldoende parkeergelegenheid inpandig (en beperkt op maaiveld) aanwezig is.
g.	5 t/m 11 52 t/m 71	De bevoorrading door vrachtauto's vanaf de Westergracht langs het spoor naar de laad- en losruimte vindt men gevaarlijk, evenals de afvoer richting Pijlsaan. Voorgesteld te onderzoeken of de aanvoer plaats kan vinden via het plein en de afvoer via de spoorkant.	Voor de aan- en afvoer van goederen wordt het bestaande expeditieplein van het voormalig EKP ingezet. In overleg met de afdeling Verkeer van de gemeente is gekozen voor een scheiding van de verkeersstromen. Aan- en afvoer van goederen via het plein kan gevaarlijke situaties opleveren omdat het expeditieverkeer zich dan mengt met het bestemmingsverkeer voor het winkelcentrum (auto, fiets, voetganger). De route langs

			het spoor is een eenduidige route, in één richting, alleen bestemd voor het expeditieverkeer. Het omdraaien van de aan- en afvoerroute van de vrachtauto's is bespreekbaar en zal in het verdere traject in overleg met een verkeersdeskundige nader worden onderzocht.
h.	5 t/m 51	Onduidelijk is hoe het laden en lossen voor de 2 supermarkten inpandig aan het laad- en losperron zal plaatsvinden, omdat ze er niet aan grenzen. Dit moet worden aangegeven in de toelichting en in de voorschriften. Om geluidoverlast bij het laden en lossen tegen te gaan wordt verzocht een overdekking voor te schrijven.	De supermarkt aan de zuidzijde van het gebied heeft een directe aansluiting op het perron (via de expeditiehal) en voor de supermarkt aan de noordzijde zullen de goederen in het overdekte deel worden gelost en vervolgens via een verlengd (aan te leggen) perron naar het magazijn worden gebracht. In de verdere bouwkundige uitwerking wordt dit meegenomen. In de wet is vastgelegd aan welke geluidsnormen de expeditie van winkelcentra dient te voldoen. Hieraan zal het bouwproject bij de bouwaanvraag worden getoetst. Het is de bedoeling dat de bestaande overkapping gehandhaafd blijft.
i.	4	In het ontwerp-Uitwerkingsplan wordt niet ingegaan op de bestaande detailhandel die zich volgens het moederplan zal gaan vestigen op het EKP-terrein. Er wordt niet verzekerd dat deze detailhandel zich ook daadwerkelijk daar zal vestigen.	Als iets reeds is verwoord in het moederplan wordt dit niet nogmaals herhaald in het Uitwerkingsplan. Een Uitwerkingsplan maakt immers deel uit van het moederplan. Op blz 3 van de toelichting van het Uitwerkingsplan staat dit ook aangegeven. Welke bedrijven er uiteindelijk feitelijk zullen komen wordt niet in een bestemmingsplan cq Uitwerkingsplan geregeld. Zie verder ook de uitspraak dd 180505 van de afdeling bestuursrechtspraak Raad van State (goedkeuring bestemmingsplan Pijlsaan e.o.).
j.	5 t/m 11	Milieuhinder/toepassing zoneringslijst Op grond van de zoneringslijst uit het moederplan zijn supermarkten (cat. 4) zoals die mogelijk gemaakt worden in het uitwerkingsplan niet toegestaan	In artikel 4 (toepassing zoneringslijst) van de voorschriften verbonden aan het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. – wordt verwezen naar de bestemmingen en gebruiksmogelijkheden, genoemd in de artikelen 5 tot en met 19 van de voorschriften van het bestemmingsplan. Artikel 4 verwijst dus niet naar artikel 20 (Uitwerkingsbevoegdheid) De uitwerkingsbepalingen en – regels staan beschreven in artikel 20. In artikel 20 lid 1 (bestemming in hoofdlijnen) staat aangegeven dat er naast de woningen ook bedrijven gevestigd mogen worden in het U-gebied, mits de hinderlijkheid van die bedrijven niet strijdig is met de aanwezigheid van woningen. Hier wordt wel verwezen naar het bepaalde in artikel 4 (toepassing zoneringslijst). Verder staat er: “bovendien is het vestigen van detailhandel tot maximaal 8000 m2 bvo toegestaan..... Eventueel kan een dergelijk centrum worden versterkt met twee supermarkten tot niet meer dan 4000 m2...” Hierbij wordt <u>niet</u> verwezen naar het gestelde in artikel 4. In de feitelijke uitwerkingsregels (artikel 20 lid 2) wordt daarbij de mogelijkheid van de komst van twee supermarkten ook nog eens expliciet genoemd.

H. Overige

	nummer	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
a.	5 t/m 11	De gemeente heeft de werkgroep niet	Op 22 mei 2007 is het college van B&W akkoord gegaan

		bijtijds geïnformeerd dat het ontwerp ter inzage gelegd zou worden, terwijl dit wel was toegezegd.	met het Ontwerp-Uitwerkingsplan EKP. De gemeente heeft direct op 23 mei 2007 een brief gestuurd waarin, zoals dat ook was toegezegd, de terinzagelegging wordt aangekondigd aan de wijkraad Leidsebuurt, de wijkraad Zuidwest, de winkeliersvereniging en aan de werkgroep EKP tav de heer van der Plas. De gemeente betreurt het dat de werkgroep EKP niet geïnformeerd is over de ontvangst van deze brief.
b.	5 t/m 11	De werkgroep EKP begrijpt niet waarom hun plan dat ze enkele jaren geleden voor dit gebied hebben gemaakt niet wordt overgenomen.	De grond en de opstallen zijn in eigendom van de ontwikkelaar. Deze heeft binnen de bepalingen uit de uitwerkingsregels en het bestemmingsplan andere ideeën ontwikkeld.
c.	5 t/m 11	De werkgroep EKP betreurt het dat het Ontwerp-Uitwerkingsplan niet eerst met de werkgroep is besproken.	Het Ontwerp-Uitwerkingsplan EKP is een uitwerking van de stedenbouwkundige opzet, zoals die onder meer in maart 2006 aan de hele buurt en nogmaals in juli 2006 aan de wijkraad en werkgroep EKP zijn gepresenteerd. Deze stedenbouwkundige opzet is sinds de laatste presentatie in essentie niet meer gewijzigd. Om die reden is er voor gekozen de plannen niet nogmaals te bespreken. Dit zou immers alleen leiden tot een herhaling van zetten. Daarbij is in het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. voorzien in de (onderhavige) zienswijzefase waarin belanghebbenden in de gelegenheid gesteld worden hun zienswijze kenbaar te maken tegen het Ontwerp-Uitwerkingsplan EKP.
d.	1, 5 t/ 51	Een strook grond langs het spoor is in 2004 door de NS verkocht aan de eigenaren van de aangrenzende woningen. In het Uitwerkingsplan EKP heeft ook deze strook de bestemming verkeersdoeleinden spoorwegterrein gekregen terwijl de strook gebruikt wordt als erf.	Om recht te doen aan het huidige gebruik krijgt de strook vanaf circa een meter van de spoorloot tot aan achtererven alsnog de bestemming Erf (E). De voorschriften en de plankaart zijn aangepast.
e.	1	Voor de GSM-antennemast is geen bouwvergunning verleend. Bij het monteren van een UMTS-installatie moet overleg met omwonenden worden gevoerd.	Voor deze mast is op 19-12-2001 bouwvergunning verleend. Bij de gemeente is niets bekend over het plaatsen van UMTS-installatie in die buurt. Overigens zijn installaties voor mobiele telefonie (GSM en UMTS) op bouwwerken of aan een reeds bestaande (vergunde) vrijstaande GSM-mast tot 5 meter veelal vergunningvrij (buiten het beschermd stadsgezicht).

10. Bijlagen

- onderzoeksrapport
Luchtkwaliteit EKP-terrein te Haarlem, 25 september 2007
- onderzoeksrapport
Effecten nieuwbouw EKP-terrein op de geluidsbelasting ten gevolge van railverkeer
27 september 2007

Luchtkwaliteit EKP-terrein te Haarlem

25 september 2007

Luchtkwaliteit EKP-terrein te Haarlem



Verantwoording

Titel	Luchtkwaliteit EKP-terrein te Haarlem
Opdrachtgever	Dupon Vastgoedontwikkeling
Projectleider	ing. G.J. (Gijs) Duijst
Auteur(s)	ing. E. (Esther) Gort-Krijger
Projectnummer	4546436
Aantal pagina's	32 (exclusief bijlagen)
Datum	25 september 2007
Handtekening	

Colofon

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

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

- NEN-EN-ISO 9001.

Kenmerk R001-4546436EGT-leh-V02-NL

Inhoud

Verantwoording en colofon	5
1 Inleiding	9
1.1 Aanleiding onderzoek	9
1.2 Doelstelling onderzoek	9
1.3 Leeswijzer	10
2 Situatie	11
2.1 Plangebied EKP	11
2.2 Studiegebied	12
3 Wetgeving	13
3.1 Plannen	13
3.2 Besluit luchtkwaliteit	13
3.3 Grenswaarden	14
4 Uitgangspunten	17
4.1 Planologische ontwikkelingen	17
4.2 Rekenmethode	17
4.3 Bronbijdragen	18
4.4 Industriële bronnen	19
4.5 Referentiejaren	20
4.6 Invoergegevens	21
4.7 Verkeersintensiteiten	23
5 Resultaten en beschouwing	25
5.1 Resultaten en toetsing PM ₁₀ (fijn stof)	25
5.2 Resultaten en toetsing NO ₂ (stikstofdioxide)	26
5.3 Resultaten benzeen, SO ₂ en CO	27
5.4 Beschouwing resultaten	28
6 Conclusie	29

Bijlage(n)

1. Figuren plan- en studiegebied
2. Invoergegevens CAR II
3. Berekeningsresultaten CAR II

1 Inleiding

In opdracht van Cobraspen Vastgoedontwikkeling heeft Tauw een luchtkwaliteitonderzoek verricht ten behoeve van de voorbereiding van de besluitvorming voor de ontwikkelingen ter plaatse van het EKP-terrein en de daarnaast gelegen sportvelden te Haarlem.

1.1 Aanleiding onderzoek

In het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. is een uitwerkingsverplichting opgenomen voor het gebied waar voorheen het PTT-expeditieknooppunt (EKP) was gevestigd en voor een deel van de daarnaast gelegen sportvelden, verder te noemen EKP-terrein.

Binnen de randvoorwaarden van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. is inmiddels een stedenbouwkundig plan opgesteld dat als basis heeft gediend voor het Uitwerkingsplan EKP.

1.2 Doelstelling onderzoek

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

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

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

- Is er sprake van een overschrijdingssituatie?
- Wat is de invloed van de ontwikkelingen ter plaatse van het EKP-terrein op de luchtkwaliteit?

Om de luchtkwaliteit inzichtelijk te maken zijn berekeningen voor de voor luchtkwaliteit relevante wegen uitgevoerd, op basis van rekenmethode 1 uit het "Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit", met behulp van het rekenprogramma CAR II versie 6.1.1.

1.3 Leeswijzer

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

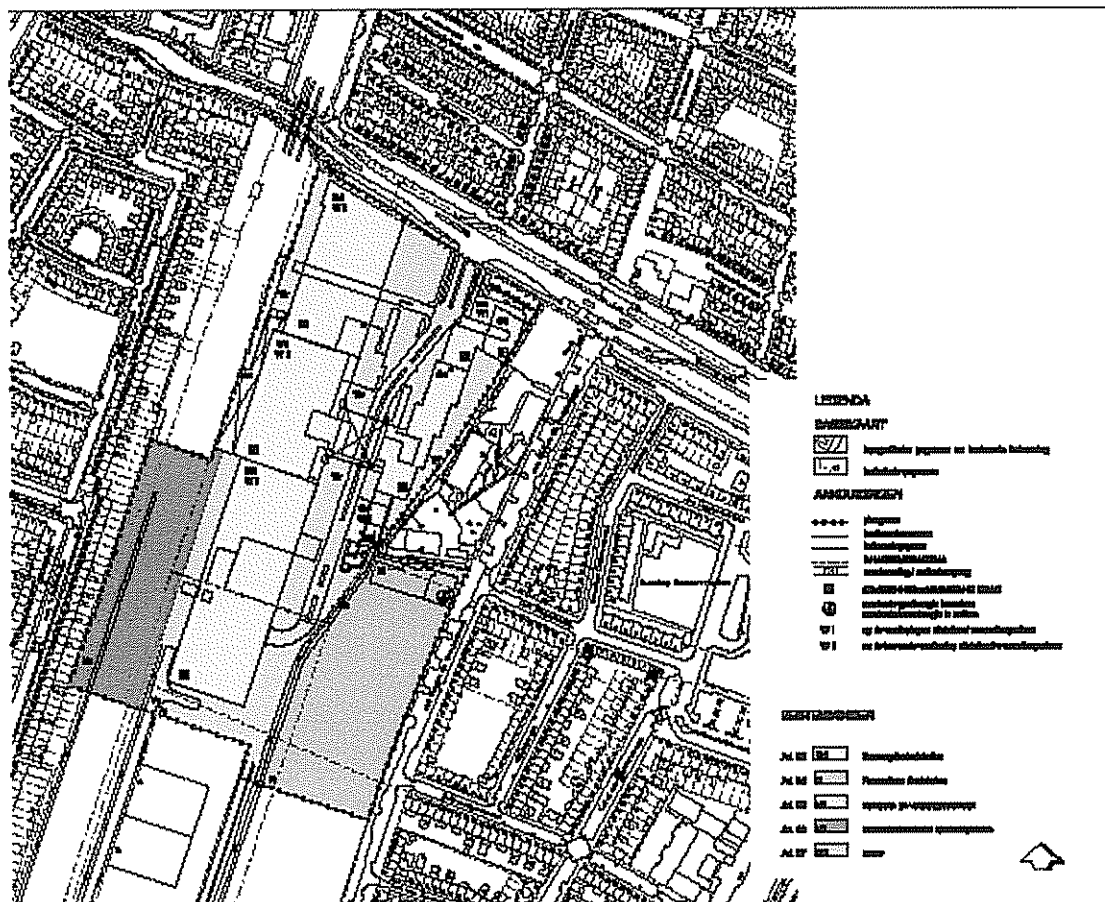
In de bijlagen vindt u figuren van de situatie(s), invoergegevens en resultaten van de luchtkwaliteitsberekeningen.

2 Situatie

De ontwikkeling wordt gerealiseerd ter plaatse van het EKP-terrein te Haarlem. In dit hoofdstuk wordt het plangebied EKP en het studiegebied beschreven.

2.1 Plangebied EKP

Het plangebied EKP is ten oosten van het spoortraject Haarlem Centraal – Heemstede-Aerdenhout, ten zuiden van de Westergracht en ten westen van de Van Oosten de Bruijnstraat gesitueerd. In figuur 2.1 en bijlage 1 is het plangebied weergegeven.



Figuur 2.1 Ligging van plangebied EKP in Haarlem

In het plan zijn ondermeer 2 supermarkten voorzien, 4000 m² overige detailhandel, minimaal 210 woningen, maximaal 21.000 m² bedrijven, maximaal 13.000 m² kantoren en maximaal 1000 m² club- en kleedruimte ten behoeve van de voetbalclub.

De verwachte realisatiedatum van de plannen is in 2009.

2.2 Studiegebied

In bijlage 1 is een figuur van het plangebied weergegeven. De tekening is aangevuld met de ligging van het studiegebied en de wegvakken die berekend worden (CAR II) ten behoeve van het luchtkwaliteitonderzoek.

Het studiegebied bestaat uit de meest relevante wegvakken voor de luchtkwaliteit in en nabij het plangebied.

3 Wetgeving

Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van het Besluit luchtkwaliteit 2005 (verder genoemd Blk2005). In de volgende paragrafen is aangegeven waarom een luchtkwaliteitonderzoek nodig is. Tevens is een korte beschrijving van het Blk2005 en de plandrempel- en grenswaarden gegeven.

3.1 Plannen

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

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

3.2 Besluit luchtkwaliteit

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

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

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

3.3 Grenswaarden

De grenswaarden voor de genoemde stoffen in het Blk2005 ter bescherming van de gezondheid van de mens zijn vermeld in tabel 3.1. Vanaf 2010 dient aan de grenswaarden voor NO₂ en benzeen te worden voldaan. Aan de grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀), koolmonoxide (CO), zwaveldioxide (SO₂) en lood dient vanaf 2005 al te worden voldaan.

Tabel 3.1 Grenswaarden Besluit luchtkwaliteit 2005

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

* Tot 2010 geldt voor benzeen een grenswaarde van 10 µg/m³

** Wordt al lange tijd nergens meer langs wegen overschreden en is daarom ook meer opgenomen in het CAR II rekenmodel

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

Het niveau van de plandrempels ligt boven dat van de grenswaarden en wordt jaarlijks aangescherpt zodanig dat deze in het ingangsjaar van de grenswaarde gelijk is aan deze grenswaarde.

Tabel 3.2 Plandrempels blootstellingsconcentraties

Stof	Kalenderjaar		
	2007	2008	2009
NO ₂ jaargemiddelde [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	46	44	42
NO ₂ uurgemiddelde [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	230	220	210
Benzeen jaargemiddelde [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	8	7	6

Op grond van het Blk2005 mogen natuurlijke bronnen van fijn stof die geen schadelijke effecten hebben voor de gezondheid, zoals zeezout, bij de beoordeling van de luchtkwaliteit buiten beschouwing worden gelaten. Uit de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 kan worden afgeleid dat in het geval van Haarlem de volgende correcties op de berekende resultaten van fijn stof mogen worden toegepast:

- -6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀
- -6 dagen voor het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde PM₁₀

Kenmerk R001-4546436EGT-leh-V02-NL

4 Uitgangspunten

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

4.1 Planologische ontwikkelingen

Het betreft een uitwerkingsplan van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. voor het gebied waar voorheen het PTT-expeditieknooppunt (EKP) gelegen was. Uitgangspunt van het uitwerkingsplan is dat het voormalige EKP-terrein een nieuwe invulling krijgt met onder meer een buurtwinkelcentrum, woningen, bedrijven en kantoren. Ook wordt het sportveld hierin meegenomen. Ondermeer zijn 2 supermarkten, 4.000 m² overige detailhandel, minimaal 210 woningen, maximaal 21.000 m² bvo bedrijven, maximaal 13.000 m² kantoren en maximaal 1.000 m² bvo club- en kleedruimte ten behoeve van de voetbalclub.

Verwacht wordt dat het plan in 2009 is gerealiseerd.

4.2 Rekenmethode

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

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

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

Aangezien de situatie voldoet aan de voorwaarden zijn de berekeningen met behulp van het vrij beschikbare CAR¹ rekenmodel berekend. In het onderzoek is de meest recente versie, versie 6.1.1 van CAR II gebruikt.

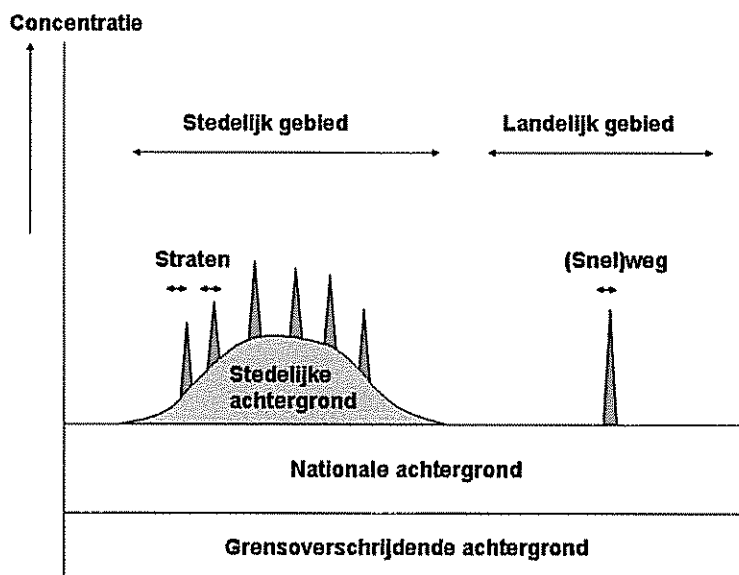
¹ CAR is standaardrekenmethode 1

4.3 Bronbijdragen

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

Het MNP-RIVM levert jaarlijks generieke concentraties in Nederland (GCN) van diverse luchtverontreinigende stoffen. De generieke concentraties zijn concentraties welke heersen op locaties zonder een sterke lokale emissiebron in de directe omgeving en zijn representatief voor een gebied van 5x5 km². Het betreft zowel diagnostische (het voorbije jaar) als prognostische gegevens (voor bijvoorbeeld 2010). De diagnostische gegevens worden primair gebruikt voor het evalueren van milieu en beleid, de prognostische concentraties voor ramingen en verkenningen en worden gebruikt als input voor luchtverspreidingsmodellen (zoals CAR II).

Bij modelberekeningen van de lokale luchtkwaliteit worden generieke concentraties meestal gebruikt als benadering van de achtergrondconcentratie. De lokale luchtkwaliteit wordt dan beschreven door de som van de berekende lokale bijdrage van de bron (weg) plus de generieke concentratie.



Figuur 4.1 Opbouw van concentraties in de buitenlucht

De stedelijke bijdrage in het plangebied EKP wordt met name bepaald door verkeer en vervoer. Over het algemeen is de bijdrage van verkeer aan de concentratie NO₂ groter dan de bijdrage aan de concentratie fijn stof. In de achtergrondconcentraties is rekening gehouden met verkeersbronnen op grote afstand van het plangebied. De bijdrage van de wegen grenzend aan het plangebied is bepaald in dit luchtkwaliteitonderzoek. In het plangebied en omgeving zijn buiten het wegverkeer tevens dieseltreinen als voor luchtkwaliteit relevante bronnen aanwezig² (zie paragraaf 4.4 voor verdere uitleg bijdrage railverkeer). De invloed van overige luchtkwaliteit relevante bronnen (huishoudens, brommers, et cetera) is lokaal marginaal en als zodanig gecumuleerd in de achtergrondconcentraties.

4.4 Bijdrage railverkeer

Binnen het onderzoeksgebied is het spoortraject Haarlem-Heemstede, traject 500 gelegen. Op dit traject rijden elektrische- en dieseltreinen. De dieseltreinen zijn als relevante bronnen voor de luchtkwaliteit in de omgeving aan te merken. Om een inschatting van deze bron te kunnen maken zijn emissiefactoren omgezet naar een op basis van emissievergelijkbare snelweg (CARI 6.1.1). Deze werkwijze is eerder indicatief toegepast met het TNO verkeersmodel in het onderzoek "Emissie en luchtkwaliteit van NO₂ en fijn stof ten gevolge van het scheepvaartverkeer bij Nijmegen R/2004/533".

Door de emissiefactoren voor PM₁₀ en NO₂ voor snelweg verkeer te vergelijken met die voor treinverkeer kunnen de treinintensiteiten omgezet worden in intensiteiten voor een "fictieve" snelweg. In het onderzoek "Emissie en luchtkwaliteit van NO₂ en fijn stof ten gevolge van het scheepvaartverkeer bij Nijmegen" is uitgegaan van een fictieve snelweg met een voertuigverdeling van 90% personen auto's en 10% zwaar vrachtverkeer.

De volgende emissiefactoren voor verkeer zijn gebruikt:

- 0,072 g PM₁₀/km
- 1,703 g NO₂/km

In tabel 4.1 zijn de gebruikte emissiefactoren voor dieseltreinen weergegeven.

Tabel 4.1 Emissiefactoren Treinverkeer

Bron	Emissiefactor	Literatuurbron
PM ₁₀	16.5 g/km	Traject nota MER IJzeren Rijn, Railinfrabeheer, 2001
NO ₂	1000 g/km	Idem PM ₁₀

² bron: Gemeente Haarlem

Intensiteiten landelijk spoor en emplacement met vergunning

Gegevens voor het spoor zijn afkomstig uit het akoestisch spoorboekje ASWIN versie 2007-2 voor 2007 en het akoestisch onderzoek Emplacement Haarlem Goederen van dgmr d.d. 17 maart 2006.

Op het traject rijden gemiddeld 17 Cargotreinen (op basis van een gemiddeld aantal bakken van 12). Doordat het spoorboekje ASWIN bij dit type geen onderscheid maakt in diesel en elektrische treinen, is van de worstcase situatie uitgegaan dat alle Cargotreinen dieseltreinen zijn. Het akoestisch onderzoek van het Emplacement Haarlem Goederen geeft aan dat er 6 treinen over het traject rangeren. Ook komt het incidenteel voor dat een locomotief gedurende een groot deel van de dag met stationair draaiende motor blijft staan. Hiervoor is 1 extra trein voor opgenomen. In totaal komt het aantal dieseltreinen hiermee op 24 stuks.

Met de treinintensiteiten en de emissiefactoren wordt de equivalente snelweg als volgt ingeschat.

Tabel 4.2 Equivalenten snelweg voor treinverkeer

Jaar	Equivalent snelweg intensiteit voor PM10 [vtg/etm]	Equivalent snelweg intensiteit voor NO ₂ [vtg/etm]
Alle jaren	5.496	14.112

Voor de CAR berekeningen is gerekend met:

Wegtype: 1

Bomenfactor: 1,25

Afstand tot "wegas": 7 meter voor NO₂ en 12 meter voor PM₁₀

De emissies van de treinen zullen als bronbijdrage bij qua afstand de meest relevante wegvakken (De Ruijterweg en de Pijlsiaan Oost) worden opgeteld.

4.5 Referentiejaren

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

- 2007 (huidige situatie)
- 2009 (realisatiejaar)
- 2010 (van kracht worden grenswaarde NO₂)
- 2015 (doorkijk naar de toekomst)

Ten behoeve van een goede beoordeling van de blootstellingsconcentraties en de effecten voor de luchtkwaliteit is een duidelijke definiëring van de referentie jaren van belang. De gemeente Haarlem heeft de verkeersprognoses voor 2015 inclusief planontwikkeling aangeleverd. De gemeente heeft aangegeven de situatie worst-case te willen benaderen, waarbij de prognose tevens voor de jaren 2009 en 2010 worden gebruikt.

De verkeerstoename in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie is in totaal 1600 voertuigbewegingen. De verkeersintensiteiten op de verschillende wegvakken zijn voor de autonome situatie lager dan in de plansituatie. Indien in de plansituatie de grenswaarden niet worden overschreden, wordt voldaan aan het besluit. Het kwantitatief in kaart brengen van de autonome situatie zal derhalve niet noodzakelijk zijn.

2007 Huidige situatie

De huidige situatie is gebaseerd op de huidige verkeersintensiteiten. Bij de berekeningen van de luchtkwaliteit is uitgegaan van meerjarige meteorologische omstandigheden en prognose van emissiefactoren voor motorvoertuigen in 2007. De verkeersintensiteiten zijn bepaald doormiddel van 0,5% groei per jaar en de etmaalintensiteit in 2004.

Planontwikkeling (2009, 2010 en 2015)

Dit is de toekomstige situatie inclusief de planontwikkeling.

De gemeente Haarlem heeft een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de intensiteit in 2015 inclusief de planontwikkelingen op het EKP-terrein. De verkeersintensiteit in 2015 is gehanteerd voor alle referentie jaren. Bij de berekeningen van de luchtkwaliteit is uitgegaan van meerjarige meteorologische omstandigheden en prognoses van de generieke concentraties en emissiefactoren voor motorvoertuigen volgens CAR voor de jaren 2009, 2010 en 2015.

4.6 Invoergegevens

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

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

In paragraaf 4.6 zijn de gehanteerde etmaalintensiteiten en voertuigverdelingen opgenomen. Binnen CAR II zijn 5 snelheidstyperingen opgenomen. Voor alle wegvakken is 'normaal stadsverkeer' gehanteerd.

In CAR zijn 5 wegtypen opgenomen en in het Mrv 4. De gehanteerde wegtypen zijn in tabel 4.3 opgenomen. Wegtype 1 van CAR staat niet in het Mrv en is voor dit onderzoek ook niet van toepassing

Tabel 4.3 Gehanteerde wegtypen

Wegvak(ken)	Wegtype		Omschrijving
	Mrv	CARII	
-	1	3A	Beide zijden van de weg min of meer aaneengesloten bebouwing, afstand tussen wegas en gevel is kleiner dan 3 maal de hoogte van de bebouwing, maar groter dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing
5. Schreveliusstraat	2	3B	Beide zijden van de weg min of meer aaneengesloten bebouwing, afstand tussen wegas en gevel is kleiner dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing
6. A. de Jongestraat			
11. 1 ^e Emmastraat			
12. Pijlslaan Oost			
1. De Ruijterweg	3	4	Eenzijdige bebouwing, weg met aan één zijde min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van minder dan 3 maal de hoogte van de bebouwing
2. Westergracht West			
3. Westergracht Oost			
4. Van Oosten-De Bruijnstraat			
7. Leidsevaart Noord			
9. Leidsevaart			
10. Leidsevaart			
8. Leidsevaart	4	2	Alle wegen in een stedelijke omgeving, anders dan de andere wegtypen.

Voor de wegen is een bomenfactor van 1,25³ aangehouden, uitgezonderd voor de Westergracht. Voor de Westergracht is een bomenfactor van 1,5⁴ aangehouden. De bomenfactor 1,25 is gehanteerd als worst-case benadering. Langs veel wegvakken is deze bomenfactor namelijk een overschatting.

³ één of meer rijen bomen met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter met openingen tussen de kronen

⁴ de kronen raken elkaar en overspannen minstens een derde gedeelte van de straatbreedte

Voor het aantal parkeerbewegingen is 100 bewegingen per 100 meter weglengte voor alle wegvakken aangehouden. Dit is voor de wegvakken een overschatting en kan dus worden gezien als worst case.

In de Mrv wordt voor stikstofdioxide een rekenafstand van maximaal 5 meter en voor fijn stof een afstand van maximaal 10 meter opgegeven. De luchtkwaliteit is op de dieseltreinen na beoordeeld op een afstand van 5 meter van de rand van de weg (zie paragraaf 4.4 voor afstanden spoor dieseltreinen). Indien de bebouwing op kortere afstand dan 5 meter is gesitueerd is de bebouwingsafstand gehanteerd.

Voor de wegvakken, uitgezonderd de Van Oosten de Bruijnstraat, de A. de Jongestraat en de Schreveluisstraat is tevens een stagnatie van 15% gehanteerd. Dit betekent dat het verkeer gedurende een klein deel van de ochtend- en avondspits (2x 1 uur) stagneert. Voor de wegen de Van Oosten de Bruijnstraat, de A. de Jongestraat en de Schreveluisstraat is geen extra stagnatie gehanteerd.

4.7 Verkeersintensiteiten

Door de gemeente zijn verkeersintensiteiten en voertuigverdelingen aangeleverd. De gemeente heeft verkeersgegevens aangeleverd van 2004 en 2015. De verkeersintensiteiten voor 2007 zijn bepaald met behulp van het opgegeven groeipercantage van 0,5% per jaar. De verkeersintensiteit voor 2015 is inclusief de voorgenomen planontwikkeling. De verkeerstoename in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie is in totaal 1600 voertuigbewegingen. Gesteld kan worden dat de verkeersintensiteiten op de meeste beoordeelde wegen in de autonome situatie lager zijn dan na het realiseren van het plan. Zoals in paragraaf 4.4 is aangegeven, is het onderzoeken van de luchtkwaliteit in de autonome situatie niet relevant, als in de plansituatie wordt voldaan aan het besluit.

In tabel 4.4 zijn de etmaalintensiteiten en voertuigverdelingen opgenomen. De verkeersprognose voor 2015 is tevens gebruikt voor de referentie jaren 2009 en 2010.

Tabel 4.4 Etmaalintensiteiten wegvakken

Wegvak	Van	Tot	Maximale snelheid [km/uur]	Etmaalintensiteit [mvt/etm]		
				2004	2007	2015
1. De Ruijterweg	Spoor	-	50	5500	5583	6600
2. Westergracht West	Van Oosten-De Bruijnstraat	Spoor	50	5500	5583	6600
3. Westergracht Oost	Van Oosten-De Bruijnstraat	Leidsevaart	50	4900	4974	6100
4. Van Oosten-De Bruijnstraat			50	600	600	600
5. Schreveliusstraat			50	600	600	600
6. A. de Jongestraat			50	600	600	600
7. Leidsevaart Noord	Westergracht	Oranjestraat	50	5700	5786	7260
8. Leidsevaart	Westergracht	Emmastraat	50	8000	8121	10360
9. Leidsevaart	Emmastraat	Pijlslaan	50	7636	7749	9396
10. Leidsevaart Zuid	Pijlslaan	-	50	7596	7708	8896
11. Emmastraat			50	5136	5211	6336
12. Pijlslaan Oost	Spoor	Leidsevaart	50	3700	3756	4300

* inclusief parallelweg (geen onderverdeling opgegeven)

5 Resultaten en beschouwing

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

5.1 Resultaten en toetsing PM₁₀ (fijn stof)

In de tabellen 5.1 en 5.2 zijn de berekeningsresultaten voor PM₁₀ samengevat. De resultaten zijn inclusief zeezoutcorrectie weergegeven. Bij de wegvakken De Ruijterweg en de Pijlslaan Oost is tussen haakjes de concentratie exclusief dieseltreinen weergegeven.

Tabel 5.1 Resultaten jaargemiddelde concentratie PM₁₀

Situatie	Jaargemiddelde concentratie [µg/m ³]			
	Huidig	Plan		
Referentiejaar	2007	2009	2010	2015
Grenswaarde	40 µg/m ³	40 µg/m ³	40 µg/m ³	40 µg/m ³
1. De Ruijterweg	22,0 (21,7)	20,7 (20,5)	20,0 (19,8)	18,5 (18,3)
2. Westergracht West	22,1	20,8	20,1	18,6
3. Westergracht Oost	21,9	20,7	20,0	18,5
4. Van Oosten-De Bruijnstraat	20,6	19,1	18,5	17,6
5. Schreveliusstraat	20,6	19,2	18,6	17,6
6. A.De Jongestraat	20,6	19,2	18,5	17,6
7. Leidsevaart Noord	22,1	21,1	20,3	18,8
8. Leidsevaart	21,5	20,3	19,7	18,3
9. Leidsevaart	22,8	21,7	21,0	19,2
10. Leidsevaart	22,9	21,6	20,9	19,1
11. 1e Emmastraat	22,3	21,1	20,4	18,8
12. Pijlslaan Oost	21,9 (21,6)	20,5 (20,3)	19,9 (19,6)	18,5 (18,3)

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

Hierbij kan worden opgemerkt dat de concentraties PM_{10} toenemen door de planontwikkeling. Aangezien de grenswaarden (inclusief plan) niet worden overschreden, is de toename niet relevant en wordt voldaan aan het Besluit.

Tabel 5.2 Resultaten overschrijdingsdagen 24-uursgemiddelde grenswaarde PM_{10}

Situatie	Aantal overschrijdingsdagen 24-uursgemiddelde grenswaarde PM_{10} [dagen]			
	Huidig	Plan		
Referentiejaar	2007	2009	2010	2015
Grenswaarde	35 dagen	35 dagen	35 dagen	35 dagen
1. De Ruijterweg	18 (17)	14 (13)	12 (12)	9 (8)
2. Westergracht West	18	14	12	9
3. Westergracht Oost	17	14	12	9
4. Van Oosten-De Bruijnstraat	14	10	9	7
5. Schreveliusstraat	14	10	9	7
6. A.De Jongestraat	14	10	9	7
7. Leidsevaart Noord	18	15	13	9
8. Leidsevaart	16	13	11	8
9. Leidsevaart	20	17	15	10
10. Leidsevaart	21	17	14	10
11. 1e Emmastraat	19	15	13	9
12. Pijlsaan Oost	17 (17)	14 (13)	12 (11)	8 (8)

5.2 Resultaten en toetsing NO_2 (stikstofdioxide)

Naast PM_{10} (fijn stof) is NO_2 (stikstofdioxide) de meest kritische stof voor luchtkwaliteit, aangezien de grenswaarde voor NO_2 in Nederland regelmatig wordt overschreden. In tabel 5.3 zijn de resultaten samengevat. Bij de wegvakken De Ruijterweg en de Pijlsaan Oost is tussen haakjes de concentratie inclusief dieseltreinen weergegeven.

Tabel 5.3 Resultaten jaargemiddelde concentratie NO₂

Situatie	Jaargemiddelde concentratie NO ₂ [µg/m ³]			
	Huidig	Plan		
Referentiejaar	2007	2009	2010	2015
Plاندrempel	46 µg/m ³	42 µg/m ³	-	-
Grenswaarde	-	-	40 µg/m ³	40 µg/m ³
1. De Ruijterweg	33,3 (29,4)	32,7 (29,5)	31,9 (29,1)	27,4 (25,3)
2. Westergracht West	30,6	30,8	30,3	26,3
3. Westergracht Oost	29,9	30,3	29,8	25,9
4. Van Oosten-De Bruijnstraat	25,1	24,5	24,3	21,8
5. Schreveliusstraat	25,2	24,6	24,4	21,9
6. A.De Jongestraat	25,1	24,5	24,3	21,8
7. Leidsevaart Noord	30,4	31,3	30,8	26,9
8. Leidsevaart	28,6	29,1	28,7	25,2
9. Leidsevaart	33,7	34,4	33,8	29,3
10. Leidsevaart	34,2	34,0	33,4	29,0
11. 1e Emmastraat	32,1	32,1	31,6	27,6
12. Pijlsaan Oost	33,0 (29,0)	32,0 (28,7)	31,3 (28,4)	27,0 (24,9)

Uit de berekeningsresultaten in tabel 5.3 blijkt dat de plاندrempels voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ in 2007 en 2009 niet worden overschreden. De grenswaarde wordt vanaf 2010 in geen van de beoordeelde jaren overschreden. Ook voor NO₂ geldt dat door de planontwikkelingen de concentraties toe nemen. Deze toename is niet relevant aangezien in de plansituatie wordt voldaan aan het Besluit.

5.3 Resultaten benzeen, SO₂ en CO

Uit landelijke ervaring blijkt dat voor de stoffen benzeen, SO₂ en CO geen knelpunten bestaan of naar verwachting ontstaan. Tevens blijkt uit de berekeningsresultaten dat de optredende concentraties benzeen, SO₂ en CO voldoen aan het Besluit luchtkwaliteit.

Parkeergarages kunnen invloed hebben op de optredende benzeenconcentraties. Uit het onderzoek blijkt dat de concentratie Benzeen maximaal 1,4 µg/m³ bedraagt. Omdat de berekende concentratie veel lager is dan de grenswaarde (5 µg/m³), is niet te verwachten dat door eventuele parkeergarages de grenswaarde voor Benzeen wordt overschreden.

5.4 Beschouwing resultaten

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

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

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

Binnen het plangebied EKP en de omgeving daarvan zijn geen overschrijdingen van de jaargemiddelde plandrempel- en grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ berekend. De 24-uursgemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ wordt in geen van de situaties vaker dan de toegestane 35 overschreden.

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

Om de invloed van het plan EKP op de luchtkwaliteit vast te kunnen stellen kan de plansituatie worden vergeleken met de autonome situatie. De gemeente Haarlem heeft aangegeven dat de voertuigbewegingen met 1600 per etmaal in het plangebied en de directe omgeving toenemen. Door de toename kan gesteld worden dat de concentratie van verontreinigde stoffen in de autonome situatie lager is dan in de plansituatie. Na het uitvoeren van de planontwikkelingen is er echter geen sprake van een overschrijdingssituatie en wordt voldaan aan het besluit. Hierdoor kan gesteld worden dat het plan geen relevante invloed heeft op de luchtkwaliteit.

Het plan EKP heeft geen relevante invloed op de luchtkwaliteit.

Aangezien in de plansituatie de grenswaarden niet worden overschreden, wordt voldaan aan het besluit. Het kwalitatief in kaart brengen van de autonome situatie is derhalve niet noodzakelijk.

6 Conclusie

In opdracht van Cobraspen Vastgoedontwikkeling heeft Tauw een luchtkwaliteitonderzoek verricht ten behoeve van de voorbereiding van de besluitvorming voor de ontwikkelingen ter plaatse van het EKP-terrein en de daarnaast gelegen sportvelden te Haarlem.

Tauw heeft het onderzoek uitgevoerd op basis van het CAR II rekenmodel versie 6.1.1, conform standaardrekenmethode 1 van het "Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit ". De resultaten zijn beoordeeld aan de hand van het Besluit luchtkwaliteit 2005.

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

- Is er sprake van een overschrijdingssituatie?
- Wat is de invloed van het plan EKP op de luchtkwaliteit?

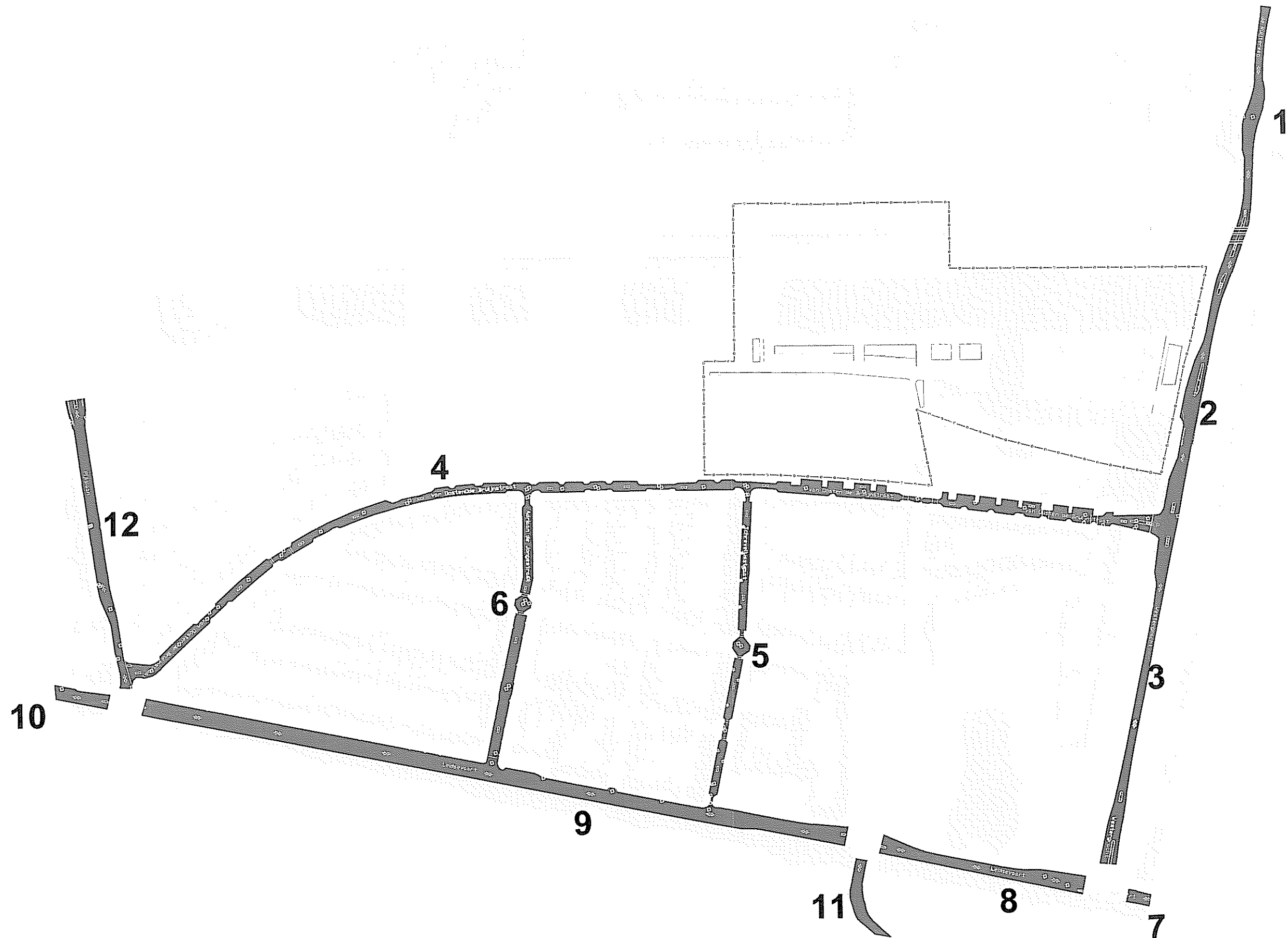
Uit de berekeningsresultaten blijkt dat in geen van de beoordeelde situaties sprake is van een overschrijdingssituatie en het plan heeft geen relevante invloed op de luchtkwaliteit. De plannen voldoen aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Kenmerk R001-4546436EGT-leh-V02-NL

Bijlage

1

Figuren plan- en studiegebied



TAW				
Naam	Adres	Postcode	Plaats	Land
1. T. van der Velden	1. T. van der Velden	1. T. van der Velden	1. T. van der Velden	1. T. van der Velden
2. T. van der Velden	2. T. van der Velden	2. T. van der Velden	2. T. van der Velden	2. T. van der Velden
3. T. van der Velden	3. T. van der Velden	3. T. van der Velden	3. T. van der Velden	3. T. van der Velden
4. T. van der Velden	4. T. van der Velden	4. T. van der Velden	4. T. van der Velden	4. T. van der Velden
5. T. van der Velden	5. T. van der Velden	5. T. van der Velden	5. T. van der Velden	5. T. van der Velden
6. T. van der Velden	6. T. van der Velden	6. T. van der Velden	6. T. van der Velden	6. T. van der Velden
7. T. van der Velden	7. T. van der Velden	7. T. van der Velden	7. T. van der Velden	7. T. van der Velden
8. T. van der Velden	8. T. van der Velden	8. T. van der Velden	8. T. van der Velden	8. T. van der Velden
9. T. van der Velden	9. T. van der Velden	9. T. van der Velden	9. T. van der Velden	9. T. van der Velden
10. T. van der Velden	10. T. van der Velden	10. T. van der Velden	10. T. van der Velden	10. T. van der Velden
11. T. van der Velden	11. T. van der Velden	11. T. van der Velden	11. T. van der Velden	11. T. van der Velden
12. T. van der Velden	12. T. van der Velden	12. T. van der Velden	12. T. van der Velden	12. T. van der Velden

- Legenda**
- Plangrens
 - Wegvakken (studiegebied)
 - 1. De Ruiterweg
 - 2. Westgracht West
 - 3. Westgracht Oost
 - 4. Van Oosten - De Bruggenstraat
 - 5. Schrevelingstraat
 - 6. A. de Jongstraat
 - 7. Leldevaart Noord
 - 8. Leldevaart
 - 9. Leldevaart Zuid
 - 10. Ervenstraat
 - 11. Pijlstraat Oost
 - 12. Pijlstraat West

Deuren Verkeersontwikkeling	1:5000	STADIT
Luifelwalle EKP-locatie de Huisvorm	AD	4508295
Wegvakken (studiegebied)	1	1
Tauw		

Bijlage

2

Invoergegevens CAR II

Gebruiker	A.M.G. Deijn
Bedrijf	Tauw bv
Gemeente/Plaats	Amsterdam

Plaats	Stratenaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mvdrem]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer- bewegingen	Stelseltype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
Haarlem	1. De Ruijterweg	102520	488244	5883	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1,25	8,5	0,15
Haarlem	2. Westergracht West	102650	488173	5883	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1,5	8	0,15
Haarlem	3. Westergracht Oost	102874	488039	4974	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1,5	8	0,15
Haarlem	4. Van Oosten-De Bruijnstraat	102639	487796	600	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1,25	7,5	0
Haarlem	5. Schreveliusstraat	102767	487758	600	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	3b	1,25	6	0
Haarlem	6. A.De Jongestraat	102688	487613	600	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	3b	1,25	8,5	0
Haarlem	7. Leidsevaart Noord	103042	488029	5786	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1,25	7,5	0,15
Haarlem	8. Leidsevaart	102959	487983	8121	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	2	1,25	10	0,15
Haarlem	9. Leidsevaart	102775	487564	7749	0,962	0,02	0	0,018	100	Normaal stadsverkeer	4	1,25	7	0,15
Haarlem	10. Leidsevaart	102581	487222	7708	0,955	0,019	0	0,026	100	Normaal stadsverkeer	4	1,25	7	0,15
Haarlem	11. te Emmastraat	102991	487805	5211	0,955	0,019	0	0,026	100	Normaal stadsverkeer	3b	1,25	6	0,15
Haarlem	12. Pijlsaan Oost	102513	487348	3756	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	3b	1,25	6	0,15

Gebruiker	A.M.G. Deijn
Bedrijf	Tauw bv
Gemeente/Plaats	Amsterdam

Plaats	Stratenaam	X [m]	Y [m]	Intersectie [m²/lelm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer- bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie signale
Haarlem	1. De Ruijterweg	102520	488344	6600	0.93	0.02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1.25	8.5	0.15
Haarlem	2. Westergracht West	102650	488173	6600	0.98	0.02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1.5	6	0.15
Haarlem	3. Westergracht Oost	102874	488039	6100	0.98	0.02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1.5	8	0.15
Haarlem	4. Van Oosten-De Brunesstraat	102639	487796	600	0.98	0.02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1.25	7.5	0
Haarlem	5. Schrevelusstraat	102767	487758	600	0.98	0.02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	3b	1.25	6	0
Haarlem	6. A.De Jongesstraat	102688	487613	600	0.98	0.02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	3b	1.25	8.5	0
Haarlem	7. Leidsevaart Noord	103042	488029	7260	0.972	0.02	0	0.008	100	Normaal stadsverkeer	4	1.25	7.5	0.15
Haarlem	8. Leidsevaart	102959	487863	10360	0.974	0.02	0	0.006	100	Normaal stadsverkeer	2	1.25	10	0.15
Haarlem	9. Leidsevaart	102775	487564	9396	0.959	0.02	0	0.021	100	Normaal stadsverkeer	4	1.25	7	0.15
Haarlem	10. Leidsevaart	102581	487222	8896	0.958	0.02	0	0.022	100	Normaal stadsverkeer	4	1.25	7	0.15
Haarlem	11. 1e Ennemastraat	102991	487805	6336	0.959	0.02	0	0.021	100	Normaal stadsverkeer	3b	1.25	6	0.15
Haarlem	12. Pijlaan Oost	102513	487348	4300	0.98	0.02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	3b	1.25	6	0.15

Gebruiker	A.M.G. Deijn
Bedrijf	Tauw bv
Gemeente/Plaats	Amsterdam

Plaats	Stratenaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mw/lelm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer- bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bonificactor	Afstand tot vagas [m]	Fractie signale
Haarlem	1. De Ruijterweg	102520	488244	5583	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1,25	8,5	0,15
Haarlem	2. Westergracht West	102650	488173	5583	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1,5	8	0,15
Haarlem	3. Westergracht Oost	102874	488039	4974	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1,5	8	0,15
Haarlem	4. Van Oosten-De Bruijnsstraat	102639	487796	600	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1,25	7,5	0
Haarlem	5. Schrevelusstraat	102767	487758	600	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	3b	1,25	6	0
Haarlem	6. A.De Jongesstraat	102688	487613	600	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	3b	1,25	8,5	0
Haarlem	7. Leidsevaart Noord	103042	488029	5786	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1,25	7,5	0,15
Haarlem	8. Leidsevaart	102959	487883	8121	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	2	1,25	10	0,15
Haarlem	9. Leidsevaart	102775	487564	7749	0,982	0,02	0	0,018	100	Normaal stadsverkeer	4	1,25	7	0,15
Haarlem	10. Leidsevaart	102581	487222	7708	0,955	0,019	0	0,026	100	Normaal stadsverkeer	4	1,25	7	0,15
Haarlem	11. 1e Enmastraat	102991	487805	5211	0,955	0,019	0	0,026	100	Normaal stadsverkeer	3b	1,25	6	0,15
Haarlem	12. Pijlstaan Oost	102513	487348	3756	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	3b	1,25	6	0,15
Haarlem	Spoor PM10	102414	487708	5486	0,9	0	0,1	0	0	Snelweg algemeen	1	1,25	12	0
Haarlem	Spoor No2	102414	487708	14112	0,9	0	0,1	0	0	Snelweg algemeen	1	1,25	7	0

Gebruiker	A.M.G. Deijn
Bedrijf	Tauw bv
Gemeente/Plaats	Amsterdam

Plaats	Stratenamen	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mVleim]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer- bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
Haarlem	1. De Ruijterweg	102520	-488244	6600	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1,25	8,5	0,15
Haarlem	2. Westergracht West	102650	-486173	6600	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1,5	8	0,15
Haarlem	3. Westergracht Oost	102874	-488039	6100	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1,5	8	0,15
Haarlem	4. Van Oosten-De Bruijnstraat	102639	-487756	600	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	4	1,25	7,5	0
Haarlem	5. Schreveliusstraat	102767	-487758	600	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	3b	1,25	6	0
Haarlem	6. A.De Jongestraat	102688	-487613	600	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	3b	1,25	8,5	0
Haarlem	7. Leidsevaart Noord	103042	-488029	7260	0,972	0,02	0	0,008	100	Normaal stadsverkeer	4	1,25	7,5	0,15
Haarlem	8. Leidsevaart	102959	-487883	10360	0,974	0,02	0	0,006	100	Normaal stadsverkeer	2	1,25	10	0,15
Haarlem	9. Leidsevaart	102775	-487564	9396	0,959	0,02	0	0,021	100	Normaal stadsverkeer	4	1,25	7	0,15
Haarlem	10. Leidsevaart	102581	-487222	8896	0,958	0,02	0	0,022	100	Normaal stadsverkeer	4	1,25	7	0,15
Haarlem	11. 1e Emmastraat	102991	-487805	6336	0,959	0,02	0	0,021	100	Normaal stadsverkeer	3b	1,25	6	0,15
Haarlem	12. Pijlsaan Oost	102513	-487348	4300	0,98	0,02	0	0	100	Normaal stadsverkeer	3b	1,25	6	0,15
Haarlem	Spoor PM10	102414	-487708	5496	0,9	0	0,1	0	0	Snelweg algemeen	1	1,25	12	0
Haarlem	Spoor NO2	102414	-487708	14112	0,9	0	0,1	0	0	Snelweg algemeen	1	1,25	7	0

Bijlage

3

Berekeningsresultaten CAR II

Overzicht resultaten

BIJLAGE 3

Concentraties in microgram/m3

2007	NO2		PM10		(inclusief zeezoutaf trek)
Wegvak	Jm	Jm achtergr.	Jm	Jm achtergr.	overschrijdingsdagen
Plاندrempels	48				
Grenswaarden			40		35
1. De Ruijterweg	29,4	24,1	21,7	20,3	17
2. Westergracht West	30,6	24,1	22,1	20,3	18
3. Westergracht Oost	29,9	24,1	21,9	20,3	17
4. Van Oosten-De Bruijnstraat	25,1	24,5	20,6	20,4	14
5. Schreveliusstraat	25,2	24,5	20,6	20,4	14
6. A.De Jongestraat	25,1	24,5	20,6	20,4	14
7. Leidsevaart Noord	30,4	24,6	22,1	20,5	18
8. Leidsevaart	28,6	24,5	21,5	20,4	16
9. Leidsevaart	33,7	24,5	22,8	20,4	20
10. Leidsevaart	34,2	24,5	22,9	20,4	21
11. 1e Emmastraat	32,1	24,5	22,3	20,4	19
12. Pijlsaan Oost	29,0	24,5	21,6	20,4	17

2009	NO2		PM10		(inclusief zeezoutaf trek)
Wegvak	Jm	Jm achtergr.	Jm	Jm achtergr.	overschrijdingsdagen
Grenswaarden	40		40		35
1. De Ruijterweg	29,5	23,7	20,5	18,9	13
2. Westergracht West	30,8	23,7	20,8	18,9	14
3. Westergracht Oost	30,3	23,7	20,7	18,9	14
4. Van Oosten-De Bruijnstraat	24,5	24,0	19,1	19	10
5. Schreveliusstraat	24,6	24,0	19,2	19	10
6. A.De Jongestraat	24,5	24,0	19,2	19	10
7. Leidsevaart Noord	31,3	24,1	21,1	19,2	15
8. Leidsevaart	29,1	24,0	20,3	19	13
9. Leidsevaart	34,4	24,0	21,7	19	17
10. Leidsevaart	34,0	24,0	21,6	19	17
11. 1e Emmastraat	32,1	24,0	21,1	19	15
12. Pijlsaan Oost	28,7	24,0	20,3	19	13

2010	NO2		PM10		(inclusief zeezoutaf trek)
Wegvak	Jm	Jm achtergr.	Jm	Jm achtergr.	overschrijdingsdagen
Grenswaarden	40		40		
1. De Ruijterweg	29,1	23,5	19,8	18,3	12
2. Westergracht West	30,3	23,5	20,1	18,3	12
3. Westergracht Oost	29,8	23,5	20,0	18,3	12
4. Van Oosten-De Bruijnstraat	24,3	23,8	18,5	18,4	9
5. Schreveliusstraat	24,4	23,8	18,6	18,4	9
6. A.De Jongestraat	24,3	23,8	18,5	18,4	9
7. Leidsevaart Noord	30,8	23,9	20,3	18,5	13
8. Leidsevaart	28,7	23,8	19,7	18,4	11
9. Leidsevaart	33,8	23,8	21,0	18,4	15
10. Leidsevaart	33,4	23,8	20,9	18,4	14
11. 1e Emmastraat	31,6	23,8	20,4	18,4	13
12. Pijlsaan Oost	28,4	23,8	19,6	18,4	11

2015	NO2		PM10		(inclusief zeezoutaf trek)
Wegvak	Jm	Jm achtergr.	Jm	Jm achtergr.	overschrijdingsdagen
Grenswaarden	40		40		
1. De Ruijterweg	25,3	21,0	18,3	17,4	8
2. Westergracht West	26,3	21,0	18,6	17,4	9
3. Westergracht Oost	25,9	21,0	18,5	17,4	9
4. Van Oosten-De Bruijnstraat	21,8	21,4	17,6	17,5	7
5. Schreveliusstraat	21,9	21,4	17,6	17,5	7
6. A.De Jongestraat	21,8	21,4	17,6	17,5	7
7. Leidsevaart Noord	26,9	21,5	18,8	17,6	9
8. Leidsevaart	25,2	21,4	18,3	17,5	8
9. Leidsevaart	29,3	21,4	19,2	17,5	10
10. Leidsevaart	29,0	21,4	19,1	17,5	10
11. 1e Emmastraat	27,6	21,4	18,8	17,5	9
12. Pijlsaan Oost	24,9	21,4	18,3	17,5	8

Overzicht resultaten

BIJLAGE 3

2007	Benzeen		SO2		CO	BaP
Wegvak	Jm	Jm achtergr.	Jm	overschrijdingsdagen	98-procentiel 8H	Jm
Plandrempels	9					
Grenswaarden				3dagen	10000	1
1. De Ruijterweg	1,0	0,7	3,4	0	789,4	0,3
2. Westergracht West	1,1	0,7	3,4	0	827,0	0,3
3. Westergracht Oost	1,0	0,7	3,4	0	805,9	0,3
4. Van Oosten-De Bruijnstraat	0,8	0,7	3,3	0	653,8	0,3
5. Schreveliusstraat	0,8	0,7	3,3	0	656,5	0,3
6. A.De Jongestraat	0,8	0,7	3,3	0	653,9	0,3
7. Leidsevaart Noord	1,0	0,7	3,6	0	832,6	0,3
8. Leidsevaart	0,9	0,7	3,4	0	757,8	0,3
9. Leidsevaart	1,1	0,7	3,4	0	875,6	0,4
10. Leidsevaart	1,1	0,7	3,4	0	874,0	0,4
11. 1e Emmastraat	1,0	0,7	3,4	0	818,6	0,3
12. Pijlsloot Oost	1,0	0,7	3,4	0	768,8	0,3

2009	Benzeen		SO2		CO	BaP
Wegvak	Jm	Jm achtergr.	Jm	overschrijdingsdagen	98-procentiel 8H	Jm
Grenswaarden	5			3dagen	10000	1
1. De Ruijterweg	1,0	0,7	3,1	0	770,7	0,3
2. Westergracht West	1,0	0,7	3,1	0	803,8	0,3
3. Westergracht Oost	1,0	0,7	3,1	0	790,9	0,3
4. Van Oosten-De Bruijnstraat	0,8	0,7	3,0	0	649,9	0,3
5. Schreveliusstraat	0,8	0,7	3,0	0	652,0	0,3
6. A.De Jongestraat	0,8	0,7	3,0	0	650,0	0,3
7. Leidsevaart Noord	1,0	0,7	3,1	0	821,1	0,3
8. Leidsevaart	0,9	0,7	3,0	0	751,6	0,3
9. Leidsevaart	1,1	0,7	3,1	0	852,9	0,4
10. Leidsevaart	1,1	0,7	3,1	0	841,4	0,4
11. 1e Emmastraat	1,0	0,7	3,1	0	802,0	0,3
12. Pijlsloot Oost	0,9	0,7	3,0	0	749,4	0,3

2010	Benzeen		SO2		CO	BaP
Wegvak	Jm	Jm achtergr.	Jm	overschrijdingsdagen	98-procentiel 8H	Jm
Grenswaarden	5			3dagen	10000	1
1. De Ruijterweg	1,0	0,7	2,8	0	747,2	0,3
2. Westergracht West	1,0	0,7	2,9	0	774,6	0,3
3. Westergracht Oost	1,0	0,7	2,9	0	763,9	0,3
4. Van Oosten-De Bruijnstraat	0,8	0,7	2,8	0	648,0	0,3
5. Schreveliusstraat	0,8	0,7	2,8	0	649,7	0,3
6. A.De Jongestraat	0,8	0,7	2,8	0	648,1	0,3
7. Leidsevaart Noord	1,0	0,7	2,9	0	793,6	0,3
8. Leidsevaart	0,9	0,7	2,8	0	732,1	0,3
9. Leidsevaart	1,1	0,7	2,9	0	816,3	0,4
10. Leidsevaart	1,1	0,7	2,9	0	806,8	0,4
11. 1e Emmastraat	1,0	0,7	2,9	0	774,1	0,3
12. Pijlsloot Oost	0,9	0,7	2,8	0	730,3	0,3

2015	Benzeen		SO2		CO	BaP
Wegvak	Jm	Jm achtergr.	Jm	overschrijdingsdagen	98-procentiel 8H	Jm
Grenswaarden	5			3dagen	10000	1
1. De Ruijterweg	0,9	0,7	2,6	0	715,6	0,3
2. Westergracht West	1,0	0,7	2,7	0	735,4	0,3
3. Westergracht Oost	1,0	0,7	2,7	0	727,7	0,3
4. Van Oosten-De Bruijnstraat	0,8	0,7	2,6	0	645,5	0,3
5. Schreveliusstraat	0,8	0,7	2,6	0	646,9	0,3
6. A.De Jongestraat	0,8	0,7	2,6	0	645,6	0,3
7. Leidsevaart Noord	1,0	0,7	2,7	0	756,3	0,3
8. Leidsevaart	0,9	0,7	2,6	0	705,8	0,3
9. Leidsevaart	1,0	0,7	2,7	0	766,0	0,3
10. Leidsevaart	1,0	0,7	2,7	0	759,2	0,3
11. 1e Emmastraat	1,0	0,7	2,7	0	735,7	0,3
12. Pijlsloot Oost	0,9	0,7	2,6	0	704,5	0,3

Gebruiker	A.M.G. Deijn
Bestrijf	Tauw bv
Gemeente/Plaats	Amsterdam

Jaartal	2007
Metereologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schalingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar vervoer	1
Autobusverkeer	1

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandtempel

Plaats	Straatnaam	NO2 (µg/m³)	Jaargemid. delde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandtempel	PM10 (µg/m³)	Jaargemid. delde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandtempel	Benzeen (µg/m³)	Jaargemid. delde	Jm achtergrond	SO2 (µg/m³)	Jaargemid. delde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24-uursgemid. delde	99. Percentiel 8h	99. Percentiel achtergrond	BaP (ng/m³)	Jaargemid. delde	Jm achtergrond
Haarlem	1. De Ruijterweg	29.4	24.1	24.1	0	0	27.7	26.3	26.3	23	23	1.0	0.7	3.4	3.3	0	769.4	633.9	633.9	0	633.9	0.3	0.3
Haarlem	2. Westergracht West	30.6	24.1	24.1	0	0	28.1	26.3	26.3	24	24	1.1	0.7	3.4	3.3	0	827.0	633.9	633.9	0	633.9	0.3	0.3
Haarlem	3. Westergracht Oost	29.9	24.1	24.1	0	0	27.9	26.3	26.3	23	23	1.0	0.7	3.4	3.3	0	805.9	633.9	633.9	0	633.9	0.3	0.3
Haarlem	4. Van Oosten-De Bruijnesstraat	25.1	24.5	24.5	0	0	26.6	26.4	26.4	20	20	0.8	0.7	3.3	3.3	0	653.8	637.8	637.8	0	637.8	0.3	0.3
Haarlem	5. Schreveliusstraat	25.2	24.5	24.5	0	0	26.6	26.4	26.4	20	20	0.8	0.7	3.3	3.3	0	656.5	637.8	637.8	0	637.8	0.3	0.3
Haarlem	6. A.De Jongestraat	25.1	24.5	24.5	0	0	26.6	26.4	26.4	20	20	0.8	0.7	3.3	3.3	0	653.9	637.8	637.8	0	637.8	0.3	0.3
Haarlem	7. Leidsevaart Noord	30.4	24.6	24.6	0	0	28.1	26.5	26.5	24	24	1.0	0.7	3.6	3.5	0	832.6	660.2	660.2	0	660.2	0.3	0.3
Haarlem	8. Leidsevaart	28.6	24.5	24.5	0	0	27.5	26.4	26.4	22	22	0.9	0.7	3.4	3.3	0	757.8	637.8	637.8	0	637.8	0.3	0.3
Haarlem	9. Leidsevaart	33.7	24.5	24.5	0	0	28.8	26.4	26.4	26	26	1.1	0.7	3.4	3.3	0	875.6	637.8	637.8	0	637.8	0.4	0.3
Haarlem	10. Leidsevaart	34.2	24.5	24.5	0	0	28.9	26.4	26.4	27	27	1.1	0.7	3.4	3.3	0	874.0	637.8	637.8	0	637.8	0.4	0.3
Haarlem	11. 1e Ennemastraat	32.1	24.5	24.5	0	0	28.3	26.4	26.4	25	25	1.0	0.7	3.4	3.3	0	816.6	637.8	637.8	0	637.8	0.3	0.3
Haarlem	12. Pijlslaan Oost	29.0	24.5	24.5	0	0	27.6	26.4	26.4	23	23	1.0	0.7	3.4	3.3	0	768.8	637.8	637.8	0	637.8	0.3	0.3

Gebouwen	A.M.G. Dijn
Bedrijf	Tauwby
Gemeente/Plaats	Amsterdam

Jaartal	2009
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schallingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelwaar vervoer	1
Zwaar vervoer	1
Autoverkeer	1

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plantengrens

Plaats	Straatnaam	NO ₂ [µg/m ³]	Jaargemid. deelde	lm. achtergrond d	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plantengrens	# Overschrijdingen plantengrens	PM10 [µg/m ³]	Jaargemid. deelde	lm. achtergrond d	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plantengrens	Benzzeen [µg/m ³]	Jaargemid. deelde	lm. achtergrond d	# Overschrijdingen 24-uurs gemid. deelde	SO ₂ [µg/m ³]	Jaargemid. deelde	lm. achtergrond d	98-Perccentiel 8h	98-Perccentiel achtergrond d	BAP [µg/m ³]	Jaargemid. deelde	lm. achtergrond d
Haarlem	1. De Ruitersweg	29.5	23.7	0	0	0	26.5	24.9	24.9	19	19	1.0	0.7	3.1	3.0	0	770.7	633.9	633.9	0.3	0.3		0.3	0.3
Haarlem	2. Westergracht West	30.8	23.7	0	0	0	26.8	24.9	24.9	20	20	1.0	0.7	3.1	3.0	0	803.8	633.9	633.9	0.3	0.3		0.3	0.3
Haarlem	3. Westergracht Oost	30.3	23.7	0	0	0	26.7	24.9	20	20	1.0	0.7	3.1	3.0	3.0	0	790.9	633.9	633.9	0.3	0.3		0.3	0.3
Haarlem	4. Van Oosten-De Bruijnesstraat	24.5	24.0	0	0	0	25.1	25.0	25.0	16	16	0.8	0.7	3.0	3.0	0	649.9	637.8	637.8	0.3	0.3		0.3	0.3
Haarlem	5. Schreveliusstraat	24.6	24.0	0	0	0	25.2	25.0	25.0	16	16	0.8	0.7	3.0	3.0	0	652.0	637.8	637.8	0.3	0.3		0.3	0.3
Haarlem	6. A. De Jongstraat	24.5	24.0	0	0	0	25.2	25.0	16	16	0.8	0.7	3.0	3.0	3.0	0	650.0	637.8	637.8	0.3	0.3		0.3	0.3
Haarlem	7. Leidsevaart Noord	31.3	24.1	0	0	0	27.1	25.2	21	21	1.0	0.7	3.1	3.1	3.0	0	821.1	660.2	660.2	0.3	0.3		0.3	0.3
Haarlem	8. Leidsevaart	29.1	24.0	0	0	0	26.3	25.0	20	19	0.9	0.7	3.0	3.0	3.0	0	751.6	637.8	637.8	0.3	0.3		0.3	0.3
Haarlem	9. Leidsevaart	34.4	24.0	0	0	0	27.7	25.0	23	23	1.1	0.7	3.1	3.1	3.0	0	852.9	637.8	637.8	0.4	0.3		0.4	0.3
Haarlem	10. Leidsevaart	34.0	24.0	0	0	0	27.6	25.0	20	23	1.1	0.7	3.1	3.1	3.0	0	841.4	637.8	637.8	0.4	0.3		0.4	0.3
Haarlem	11. 1e Emmastraat	32.1	24.0	0	0	0	27.1	25.0	21	21	1.0	0.7	3.1	3.1	3.0	0	802.0	637.8	637.8	0.3	0.3		0.3	0.3
Haarlem	12. Pijlaan Oost	28.7	24.0	0	0	0	26.3	25.0	19	19	0.9	0.7	3.0	3.0	3.0	0	749.4	637.8	637.8	0.3	0.3		0.3	0.3

Gebouwer	A.M.G. Deijn
Bedrijf	Tauw bv
Gemeente/Plaats	Amsterdam

Jaartal	2010
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandeemp

Schalingsfactor emissiefactoren	
Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Stratenaam	NO2 (µg/m³)	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandeemp de	PM10 (µg/m³)	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandeemp de	Benzeen (µg/m³)	Jaargemid deide	Jm achtergron d	# Overschrij dingen 24 uursgemid deide	CO (µg/m³)	98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergron d	Jaargemid deide	Jm achtergron d
Haarlem	1. De Ruijterweg	29,1	23,5	0	0	0	25,8	24,3	24,3	18	18	1,0	0,7	2,8	0	747,2	633,9	633,9	0,3	0,3
Haarlem	2. Westerpacht West	30,3	23,5	0	0	0	26,1	24,3	24,3	18	18	1,0	0,7	2,9	0	774,6	633,9	633,9	0,3	0,3
Haarlem	3. Westerpacht Oost	29,8	23,5	0	0	0	26,0	24,3	24,3	18	18	1,0	0,7	2,9	0	763,9	633,9	633,9	0,3	0,3
Haarlem	4. Van Oosten-De Bruijnstraat	24,3	23,8	0	0	0	24,5	24,4	24,4	15	15	0,8	0,7	2,8	0	648,0	637,8	637,8	0,3	0,3
Haarlem	5. Schreveliusstraat	24,4	23,8	0	0	0	24,6	24,4	24,4	15	15	0,8	0,7	2,8	0	649,7	637,8	637,8	0,3	0,3
Haarlem	6. A.De Jongstraat	24,3	23,8	0	0	0	24,5	24,4	24,4	15	15	0,8	0,7	2,8	0	648,1	637,8	637,8	0,3	0,3
Haarlem	7. Leidsevaart Noord	30,8	23,9	0	0	0	26,3	24,5	24,5	19	19	1,0	0,7	2,9	0	793,6	660,2	660,2	0,3	0,3
Haarlem	8. Leidsevaart	28,7	23,8	0	0	0	25,7	24,4	24,4	17	17	0,9	0,7	2,8	0	732,1	637,8	637,8	0,3	0,3
Haarlem	9. Leidsevaart	33,8	23,8	0	0	0	27,0	24,4	24,4	21	21	1,1	0,7	2,9	0	816,3	637,8	637,8	0,4	0,3
Haarlem	10. Leidsevaart	33,4	23,8	0	0	0	26,9	24,4	24,4	20	20	1,1	0,7	2,9	0	808,8	637,8	637,8	0,4	0,3
Haarlem	11. te Emhaststraat	31,6	23,8	0	0	0	26,4	24,4	24,4	19	19	1,0	0,7	2,9	0	774,1	637,8	637,8	0,3	0,3
Haarlem	12. Pijlsaan Oost	28,4	23,8	0	0	0	25,6	24,4	24,4	17	17	0,9	0,7	2,8	0	730,3	637,8	637,8	0,3	0,3

Gebruiker	A.M.G. Dolijn
Bedrijf	Tauw bv
Gemeente/Plaats	Amsterdam

Jaartal	2015
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schadingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar vervoer	1
Autobusverkeer	1

Legenda:

Geen overschijding
Overschijding grenswaarde
Overschijding plandempende

Plaats	Straatnaam	NO ₂ [µg/m ³]	Jaargemid delde	Jaar achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandemp ende	Jaargemid delde	Benzene [µg/m ³]	Jaar achtergron d	# Overschrij dingen 24 uurgemid delde	CO [µg/m ³]	98- Percentiel achtergron d	98- Percentiel achtergron d	BoP [ng/m ³]	Jaargemid delde	Jaar achtergron d
Haarlem	1. De Ruijterweg	25.3	21.0	23.4	14	14	0.9	0.7	2.6	0	715.6	633.9	633.9	0.3	0.3	0.3
Haarlem	2. Westergracht West	26.3	21.0	23.4	15	15	1.0	0.7	2.7	0	735.4	633.9	633.9	0.3	0.3	0.3
Haarlem	3. Westergracht Oost	25.9	21.0	23.4	15	15	1.0	0.7	2.7	0	727.7	633.9	633.9	0.3	0.3	0.3
Haarlem	4. Van Oosten-De Bruijnestraat	21.8	21.4	23.5	13	13	0.8	0.7	2.6	0	645.5	637.8	637.8	0.3	0.3	0.3
Haarlem	5. Schreveliusstraat	21.9	21.4	23.5	13	13	0.8	0.7	2.6	0	646.9	637.8	637.8	0.3	0.3	0.3
Haarlem	6. A. De Jongestraat	21.8	21.4	23.5	13	13	0.8	0.7	2.6	0	645.6	637.8	637.8	0.3	0.3	0.3
Haarlem	7. Leidsevaart Noord	26.9	21.5	23.6	15	15	1.0	0.7	2.7	0	756.3	660.2	660.2	0.3	0.3	0.3
Haarlem	8. Leidsevaart	25.2	21.4	23.5	14	14	0.9	0.7	2.6	0	705.8	637.8	637.8	0.3	0.3	0.3
Haarlem	9. Leidsevaart	29.3	21.4	23.5	16	16	1.0	0.7	2.7	0	765.0	637.8	637.8	0.3	0.3	0.3
Haarlem	10. Leidsevaart	29.0	21.4	23.5	16	16	1.0	0.7	2.7	0	759.2	637.8	637.8	0.3	0.3	0.3
Haarlem	11. Te Emmanstraat	27.6	21.4	23.5	15	15	1.0	0.7	2.7	0	735.7	637.8	637.8	0.3	0.3	0.3
Haarlem	12. Pijlsloot Oost	24.9	21.4	23.5	14	14	0.9	0.7	2.6	0	704.5	637.8	637.8	0.3	0.3	0.3

Gebruiker:	A.M.G. Deijn
Bedrijf:	Tauw bv
Gemeente/Plaats:	Amsterdam

Jaartal:	2007
Meteorologische conditie:	Meerjarige meteorologie

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandempel

Schalingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandempel
		Jaargemiddelde	1m achtergrond		
Haarlem	1. De Ruijterweg	28,0	26,3	24	24
Haarlem	2. Westergracht West	28,1	26,3	24	24
Haarlem	3. Westergracht Oost	27,9	26,3	23	23
Haarlem	4. Van Oosten-De Bruijnstraat	26,6	26,4	20	20
Haarlem	5. Schreveliusstraat	26,6	26,4	20	20
Haarlem	6. A. De Jongestraat	26,6	26,4	20	20
Haarlem	7. Leidsevaart Noord	28,1	26,5	24	24
Haarlem	8. Leidsevaart	27,5	26,4	22	22
Haarlem	9. Leidsevaart	28,8	26,4	26	26
Haarlem	10. Leidsevaart	28,9	26,4	27	27
Haarlem	11. 1e Emmastraat	26,3	26,4	25	25
Haarlem	12. Pijlstaan Oost	27,9	26,4	23	23
Haarlem	Spoor PM10	26,7	26,4	20	20
Haarlem	Spoor No2	27,4	26,4	22	22

Gebruiker:	A.M.G. Deijn
Bedrijf:	Tauw bv
Gemeente/Plaats:	Amsterdam

Jaartal:	2007
Meteorologische conditie:	Meerjarige meteorologie

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandempel

Schallingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO ₂ (µg/m ³)			
		Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandempel
Haarlem	1. De Ruijterweg	33,3	24,1	0	0
Haarlem	2. Westergracht West	30,6	24,1	0	0
Haarlem	3. Westergracht Oost	29,9	24,1	0	0
Haarlem	4. Van Oosten-De Bruijnstraat	25,1	24,5	0	0
Haarlem	5. Schreveliusstraat	25,2	24,5	0	0
Haarlem	6. A. De Jongestraat	25,1	24,5	0	0
Haarlem	7. Leidsevaart Noord	30,4	24,6	0	0
Haarlem	8. Leidsevaart	28,6	24,5	0	0
Haarlem	9. Leidsevaart	33,7	24,5	0	0
Haarlem	10. Leidsevaart	34,2	24,5	0	0
Haarlem	11. 1e Emmastraat	32,1	24,5	0	0
Haarlem	12. Pijlsloot Oost	33,0	24,5	0	0
Haarlem	Spoor PM10	25,9	24,5	0	0
Haarlem	Spoor NO ₂	29,0	24,5	0	0

Gebruiker:	A.M.G. Deijn
Bedrijf:	Tauw bv
Gemeente/Plaats:	Amsterdam

Jaartal:	2009
Meteorologische conditie:	Meerjarige meteorologie

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandirectie

Schalingsfactor emissiefactoren

Persoonenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	PM10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandirectie
Haarlem	1. De Ruijterweg	26,7	24,9	20	20
Haarlem	2. Westergracht West	26,8	24,9	20	20
Haarlem	3. Westergracht Oost	26,7	24,9	20	20
Haarlem	4. Van Oosten-De Bruijnstraat	25,1	25,0	16	16
Haarlem	5. Schreveliusstraat	25,2	25,0	16	16
Haarlem	6. A. De Jongestraat	25,2	25,0	16	16
Haarlem	7. Leidsevaart Noord	27,1	25,2	21	21
Haarlem	8. Leidsevaart	26,3	25,0	19	19
Haarlem	9. Leidsevaart	27,7	25,0	23	23
Haarlem	10. Leidsevaart	27,6	25,0	23	23
Haarlem	11. 1e Emmastraat	27,1	25,0	21	21
Haarlem	12. Pijlstaal Oost	26,5	25,0	20	20
Haarlem	Spoor PM10	25,3	25,0	16	16
Haarlem	Spoor NO2	25,9	25,0	18	18

Gebruiker	A.M.G. Deijn
Bedrijf	Tauw bv
Gemeente/Plaats	Amsterdam

Jaartal	2009
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandirempel

Schalingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO ₂ [µg/m ³]		# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandirempel
		Jaargemiddelde	1m achtergrond		
Haarlem	1. De Ruijterweg	32,7	23,7	0	0
Haarlem	2. Westergracht West	30,8	23,7	0	0
Haarlem	3. Westergracht Oost	30,3	23,7	0	0
Haarlem	4. Van Oosten-De Bruijnstraat	24,5	24,0	0	0
Haarlem	5. Schreveliusstraat	24,6	24,0	0	0
Haarlem	6. A. De Jongestraat	24,5	24,0	0	0
Haarlem	7. Leidsevaart Noord	31,3	24,1	0	0
Haarlem	8. Leidsevaart	29,1	24,0	0	0
Haarlem	9. Leidsevaart	34,4	24,0	0	0
Haarlem	10. Leidsevaart	34,0	24,0	0	0
Haarlem	11. 1e Emmastraat	32,1	24,0	0	0
Haarlem	12. Pijlsloot Oost	32,0	24,0	0	0
Haarlem	Spoor PM10	25,1	24,0	0	0
Haarlem	Spoor NO ₂	27,6	24,0	0	0

Gebruiker:	A.M.G. Deijn
Bedrijf:	Tauw bv
Gemeente/Plaats:	Amsterdam

Jaartal:	2010
Meteorologische conditie:	Meerjarige meteorologie

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandempel

Schalingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	PM10 (µg/m³)		# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandempel
		Jaargemiddelde	1m achtergrond		
Haarlem	1. De Ruijterweg	26,0	24,3	18	18
Haarlem	2. Westergracht West	26,1	24,3	18	18
Haarlem	3. Westergracht Oost	26,0	24,3	18	18
Haarlem	4. Van Oosten-De Bruijnstraat	24,5	24,4	15	15
Haarlem	5. Schreveliusstraat	24,6	24,4	15	15
Haarlem	6. A. De Jongestraat	24,5	24,4	15	15
Haarlem	7. Leidsevaart Noord	26,3	24,5	19	19
Haarlem	8. Leidsevaart	25,7	24,4	17	17
Haarlem	9. Leidsevaart	27,0	24,4	21	21
Haarlem	10. Leidsevaart	26,9	24,4	20	20
Haarlem	11. 1e Emmastraat	26,4	24,4	19	19
Haarlem	12. Pijlstaan Oost	25,9	24,4	18	18
Haarlem	Spoor PM10	24,6	24,4	15	15
Haarlem	Spoor NO2	25,2	24,4	16	16

Gebruiker:	A.M.G. Deijn
Bedrijf:	Tauw bv
Gemeente/Plaats:	Amsterdam

Jaartal:	2010
Meteorologische conditie:	Meerjarige meteorologie

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandirempel

Schalingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO ₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandirempel
		Jaargemiddelde	1m achtergrond		
Haarlem	1. De Ruijterweg	31,9	23,5	0	0
Haarlem	2. Westergracht West	30,3	23,5	0	0
Haarlem	3. Westergracht Oost	29,8	23,5	0	0
Haarlem	4. Van Oosten-De Bruijnstraat	24,3	23,8	0	0
Haarlem	5. Schreveliusstraat	24,4	23,8	0	0
Haarlem	6. A. De Jongestraat	24,3	23,8	0	0
Haarlem	7. Leidsevaart Noord	30,8	23,9	0	0
Haarlem	8. Leidsevaart	28,7	23,8	0	0
Haarlem	9. Leidsevaart	33,8	23,8	0	0
Haarlem	10. Leidsevaart	33,4	23,8	0	0
Haarlem	11. 1e Emmastraat	31,6	23,8	0	0
Haarlem	12. Pijlslaan Oost	31,3	23,8	0	0
Haarlem	Spoor PM10	24,8	23,8	0	0
Haarlem	Spoor NO ₂	27,0	23,8	0	0

Gebruiker	A.M.G. Deijn
Bedrijf	Tauw bv
Gemeente/Plaats	Amsterdam

Jaartal	2015
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempeel

Schalingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempeel
		Jaargemiddelde	1m achtergrond		
Haarlem	1. De Ruijterweg	24,5	23,4	15	15
Haarlem	2. Westergracht West	24,5	23,4	15	15
Haarlem	3. Westergracht Oost	24,5	23,4	15	15
Haarlem	4. Van Oosten-De Bruijnstraat	23,6	23,5	13	13
Haarlem	5. Schreveliusstraat	23,6	23,5	13	13
Haarlem	6. A. De Jongestraat	23,6	23,5	13	13
Haarlem	7. Leidsevaart Noord	24,8	23,6	15	15
Haarlem	8. Leidsevaart	24,3	23,5	14	14
Haarlem	9. Leidsevaart	25,2	23,5	16	16
Haarlem	10. Leidsevaart	25,1	23,5	16	16
Haarlem	11. 1a Emmastraat	24,8	23,5	15	15
Haarlem	12. Pijlsloot Oost	24,5	23,5	14	14
Haarlem	Spoor PM10	23,7	23,5	13	13
Haarlem	Spoor NO2	24,1	23,5	14	14

Effecten nieuwbouw EKP-terrein op de geluidsbelasting ten gevolge van railverkeer

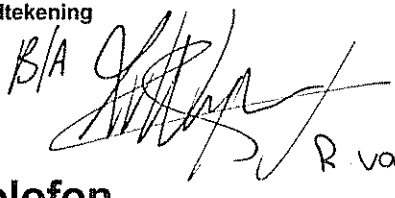
27 september 2007

**Effecten nieuwbouw EKP-terrein
op de geluidsbelasting ten gevolge
van railverkeer**

Verantwoording

Titel	Effecten nieuwbouw EKP-terrein op de geluidsbelasting ten gevolge van railverkeer
Opdrachtgever	Cobraspen Vastgoedontwikkeling
Projectleider	ing. G.J. (Gijs) Duijst
Auteur(s)	ing. E. (Esther) Gort-Krijger
Projectnummer	4520702
Aantal pagina's	18 (exclusief bijlagen)
Datum	27 september 2007

Handtekening

B/A 
R. van Nijburg

Colofon

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

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

- NEN-EN-ISO 9001

Inhoud

Verantwoording en colofon	5
1 Inleiding	9
1.1 Aanleiding onderzoek	9
1.2 Doelstelling onderzoek	9
1.3 Leeswijzer	10
2 Situatie	11
2.1 Huidige situatie	11
2.2 Mogelijke bebouwing conform bestemmingsplan	12
2.3 Toekomstige situatie	12
3 Uitgangspunten	13
4 Berekeningsresultaten	15
5 Conclusie	17

Bijlage(n)

1. Plankaarten
2. Invoergegevens
3. Berekeningsresultaten

1 Inleiding

In opdracht van Cobraspen Vastgoedontwikkeling heeft Tauw een akoestisch onderzoek verricht in verband met de voorgenomen nieuwbouw ter plaatse van het EKP-terrein en de bestaande woningen ten westen.

1.1 Aanleiding onderzoek

In het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. is een uitwerkingsverplichting opgenomen voor het gebied waar voorheen het PTT-expeditieknooppunt (EKP) was gevestigd en voor een deel van de daarnaast gelegen sportvelden, verder te noemen EKP-terrein.

Ten westen van het EKP-terrein is het spoor, traject Haarlem - Heemstede/Aerdehout gesitueerd. In verband met de autonome sanering is door de gemeente een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsbelasting op de woningen parallel aan het spoor (Van 't Hoffstraat). In het kader van dit onderzoek wordt binnenkort langs het spoor een scherm geplaatst. Bewoners van de woningen aan Van 't Hoffstraat vrezen dat door het realiseren van de nieuwbouw op het EKP-terrein de effecten van het scherm te niet doen.

1.2 Doelstelling onderzoek

De doelstelling van dit akoestische onderzoek is het inzichtelijk maken van de geluidsbelasting op de bestaande woningen in de verschillende situaties ten gevolge van het railverkeer, huidig, conform planologische regimes en de plansituatie.

Door het inzichtelijk maken van de geluidsbelasting in de verschillende situaties is bepaald of de voorgenomen ontwikkelingen ter plaatse van het EKP-terrein effect heeft op de bestaande woningen.

Om de geluidsbelasting inzichtelijk te maken zijn berekeningen uitgevoerd, op basis van rekenmethode 2 uit het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006", met behulp van het rekenprogramma Geonoise versie 5.41.

1.3 Leeswijzer

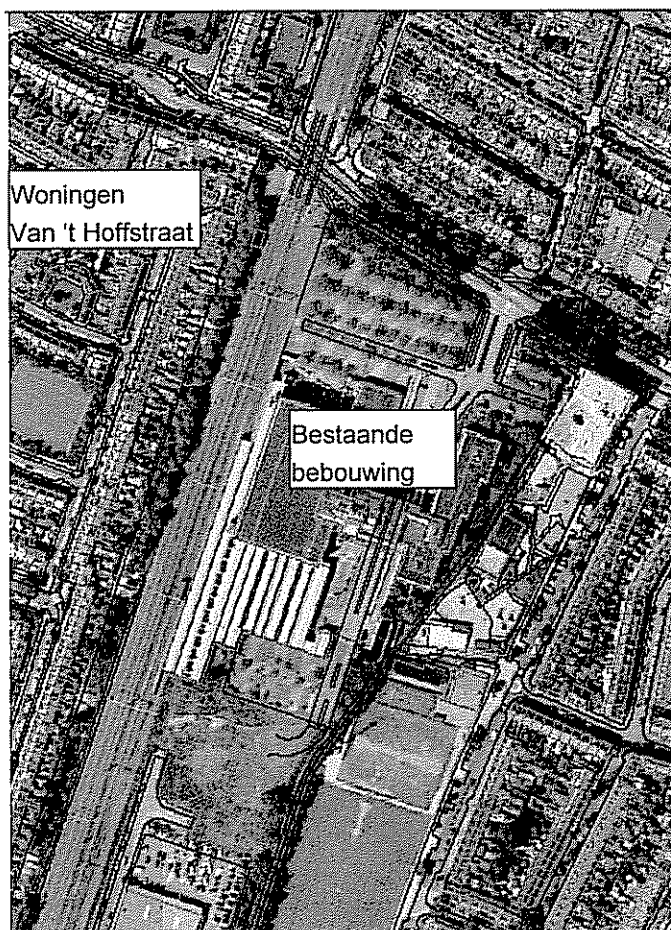
Een beschrijving van het EKP-terrein is opgenomen in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 vindt u de uitgangspunten van het onderzoek. De resultaten zijn samengevat en nader beschouwd in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 vindt u de conclusie van het onderzoek.

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

2 Situatie

2.1 Huidige situatie

Op het EKP-terrein is in de huidige situatie één relevant gebouw aanwezig met een hoogte van 9 meter en een lengte van circa 80 meter evenwijdig aan het spoor. Bij de berekeningen van de gemeente ten behoeve van het dimensioneren van het scherm en het bepalen van de effecten van de nieuwbouw is uitgegaan van deze situatie.



Figuur 1 Huidige situatie

2.2 Mogelijke bebouwing conform bestemmingsplan

Voor de planvergelijking wordt normaliter niet naar de feitelijke situatie, maar de bouw- en gebruiksmogelijkheden die achtereenvolgende planologische regimes bieden gekeken. In bijlage 1 is de verstrekte tekening door de gemeente weergegeven met de bouw mogelijkheden conform de planologische regimes.

2.3 Toekomstige situatie

In bijlage 1 is tevens het uitwerkingsplan (in het kader van de bestemmingsplanprocedure) en de tekeningen van de architect van het EKP-terrein opgenomen. Hierin zijn tevens de maximale bouwhoogtes aangegeven. Voor het onderzoek is uitgegaan van de bebouwingsgrenzen en bouwhoogtes van de tekeningen van de architect. De bebouwingshoogten zijn op enkele plekken hoger dan in het uitwerkingsplan zijn opgenomen.

3 Uitgangspunten

Voor de berekeningen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Gegevens voor het spoor afkomstig uit het akoestisch spoorboekje ASWIN versie 2007-2 voor 2010/15
- Gegevens verstrekt door de gemeente Haarlem met betrekking tot de betonnen dwarsliggers in plaats van de houten dwarsliggers zoals opgenomen in ASWIN
- Tekening met eerdere planologische regimes verstrekt door de gemeente Haarlem d.d. 12 april 2007-05-22
- Tekening uitwerkingsplan EKP verstrekt door de gemeente Haarlem d.d. 13-12-2006
- Tekeningen EKP-terrein van Soesters Van Eldonk Ponec architecten d.d. 21-03-2007
- "Onderzoek reflecties tegen nieuwbouw EKP-terrein" van de gemeente Haarlem, geen datum
- Enkele gegevens van het saneringsrapport van de gemeente Haarlem met betrekking tot het scherm aan de westzijde van het EKP-terrein, geen datum
- het toekomstige scherm van 1½ meter hoog BS, tweezijdig absorberend

Tauw heeft in het programma Geonoise versie 5.41 een rekenmodel opgesteld ten behoeve van het bepalen van de effecten. De berekeningen zijn uitgevoerd conform rekenmethode 2 in het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006

4 Berekeningsresultaten

In tabel 4.1 zijn de resultaten weergegeven in L_{den} per situatie.

Tabel 4.1 Geluidsbelasting woningen Van 't Hoffstraat

Id	Omschrijving	Geluidsbelasting L_{den} [dB]			Verskil [dB]	
		Huidige situatie	Planologische regimes	Plansituatie	Huidig – plan	Planologisch – plan
01_A	zijgevel Ruijterweg 10	66,6	66,7	66,8	0,2	0,1
02_A	achtergevel Ruijterweg 10	60,6	60,9	61,4	0,8	0,5
03_A	achtergevel Ruijterweg 12	59,1	59,7	60,1	1,0	0,4
04_A	achtergevel Jan Evertsenstraat 13	59,1	59,1	59,1	0,0	0,0
05_A	zijgevel Jan Evertsenstraat 13	61,6	62,1	62,3	0,7	0,2
06_A	zijgevel Jan Evertsenstraat 9	60,7	60,7	61,0	0,3	0,3
07_A	achtergevel Jan Evertsenstraat 5	63,2	64,2	64,1	0,9	-0,1
08_A	zijgevel Jan Evertsenstraat 1	60,7	62,2	61,6	0,9	-0,6
09_A	achtergevel Van t Hoffstraat 322*	60,4	62,1	61,6	1,2	-0,5
10_A	achtergevel Van t Hoffstraat 306	61,3	63,1	62,4	1,1	-0,7
11_A	achtergevel Van t Hoffstraat 290	61,9	63,4	62,5	0,6	-0,9
12_A	achtergevel Van t Hoffstraat 288	62,2	63,6	62,7	0,5	-0,9
13_A	achtergevel Van t Hoffstraat 272*	62,3	63,8	62,9	0,6	-0,9
14_A	achtergevel Van t Hoffstraat 254	61,2	62,9	62,4	1,2	-0,5
15_A	achtergevel Van t Hoffstraat 252	62,3	64,0	63,5	1,2	-0,5
16_A	achtergevel Van t Hoffstraat 248	63,2	64,8	64,3	1,1	-0,5
17_A	achtergevel Van t Hoffstraat 232	63,2	64,4	64,3	1,1	-0,1

Vergelijking huidig en plansituatie

Uit de tabel blijkt dat de geluidsbelasting in de plansituatie ten opzichte van de huidige situatie maximaal 1,2 dB toeneemt.

Vergelijking bebouwing volgens planologische regimes en de plansituatie

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting maximaal 0,5 dB toeneemt. De geluidsbelasting in de plansituatie neemt ter plaatse van de woningen aan Van 't Hoffstraat af. Ter plaatse van de woningen Jan Evertsenstraat en de Ruiterweg neemt de geluidbelasting maximaal 0,46 dB (0,5 dB afgerond) toe.

De berekende verschillen in geluidbelasting (maximaal 1,2) zijn gering en nauwelijks waarneembaar met het menselijk gehoor.

5 Conclusie

In opdracht van Cobraspen Vastgoedontwikkeling heeft Tauw een akoestisch onderzoek verricht in verband met de voorgenomen nieuwbouw ter plaatse van het EKP-terrein en de bestaande woningen ten westen.

In het onderzoek zijn zowel de huidige situatie, de situatie die mogelijk is volgens de planologische regimes en de toekomstige alle inclusief het toekomstige geluidsscherm van 1,5 meter in kaart gebracht.

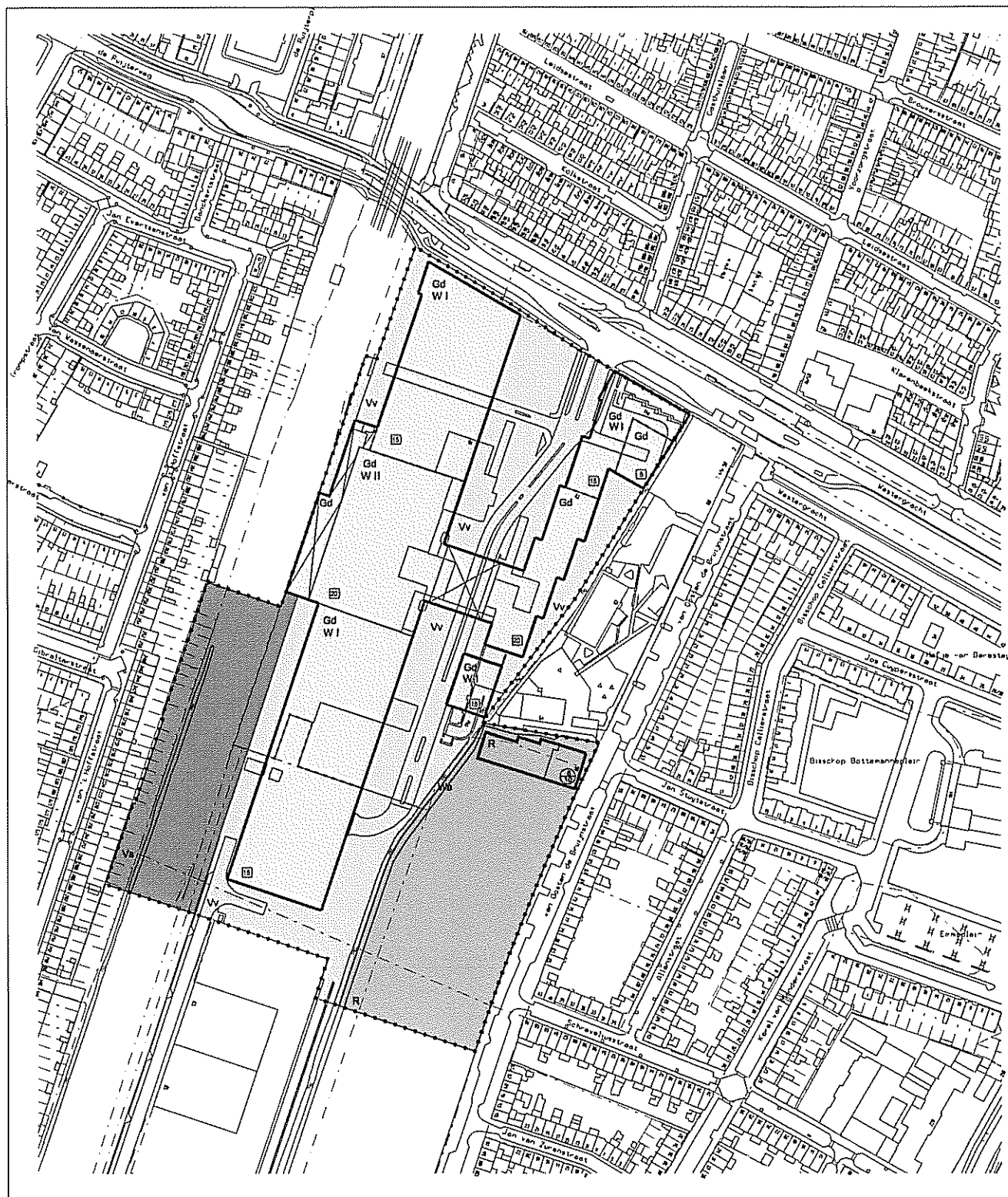
Gezien de voorgenomen ontwikkelingen zijn de effecten van de nieuwbouw te vergelijken met de huidige bebouwing. Hieruit blijkt dat er sprake is van een maximale toename van 1,2 dB. Deze toename door de planontwikkelingen is nauwelijks waarneembaar.

Gezien de voorgenomen ontwikkelingen is het van belang de effecten van de nieuwbouw te vergelijken met de mogelijke bouw volgens de geldende planologische regimes. Hieruit blijkt dat er sprake is van een maximale toename van 0,5 dB. Deze toename door de planontwikkelingen is nauwelijks waarneembaar.

Bijlage

1

Plankaarten



Uitwerkingsplan: EKP



ligging van het plangebied

LEGENDA

BASISKAART

- topografische gegevens en bestaande bebouwing
- kadastrale gegevens

AANDUIDINGEN

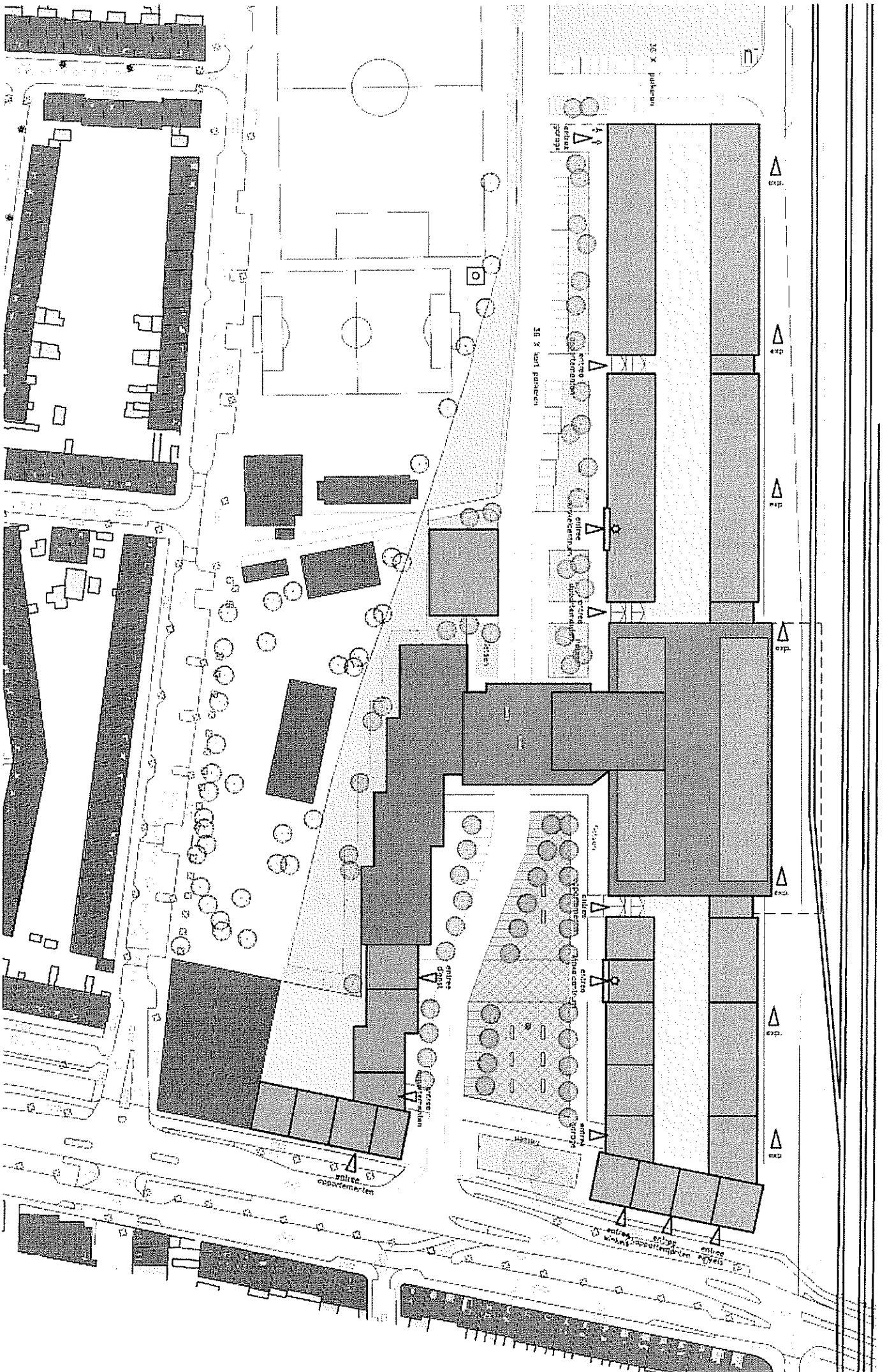
- plangrens
- bestemmingsgrens
- bebouwinggrens
- hoogtescheidingsgrens
- overbouw / onderdoorgang
- maximale bebouwingshoogte in meters
- maximale goothoogte in meters
- maximale bouwhoogte in meters
- op de verdiepingen uitsluitend wonen toegestaan
- op de bovenste verdieping uitsluitend wonen toegestaan

BESTEMMINGEN

- Art. 03 Gemengde doeleinden
- Art. 04 Recreative doeleinden
- Art. 05 Verkeers- en verblijfsdoeleinden
- Art. 06 Verkeersdoeleinden spoorweginfrastructuur
- Art. 07 Water



Sector: Stedelijke Ontwikkeling		afdeling: Beleid	
Onderwerp: bestemmingsplan		Haarlem	
Uitwerkingsplan EKP		medewerker: E. J. van Wijk	
vastgesteld tijdens de vergadering van R&W		roepd: 2004 - 1ste van de 2e termijn	
gondoord is besluit G.S.		roepd: 2004 - 1ste van de 2e termijn	
		datum: 13-07-2004	
		schied: 1:2000	
		tekening: ruiter	
		200BP003	



Soeters Van Eldonk Ponc architecten

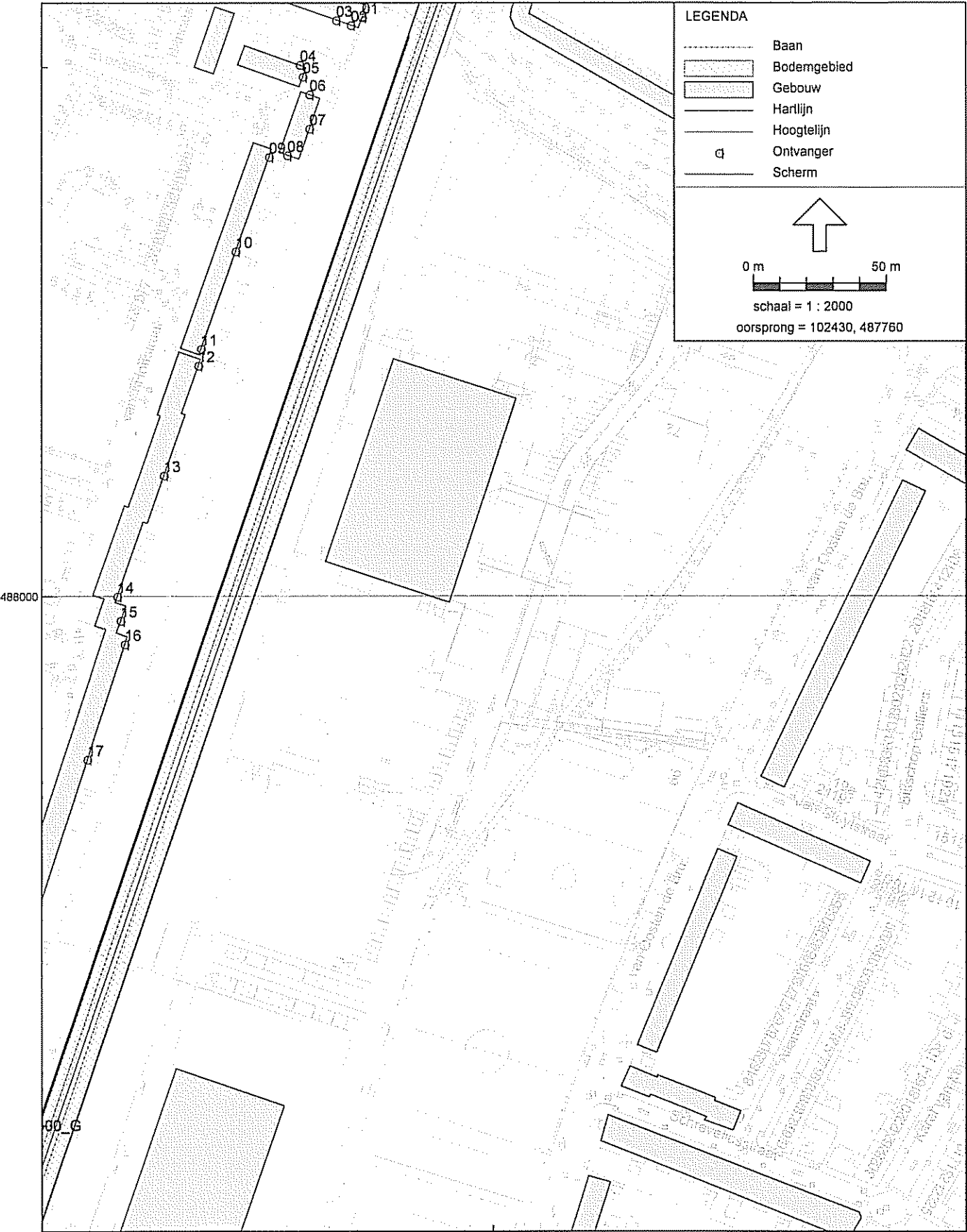
Indicatore	Unità	Periodo	Valore
0333	21-03-07		
1.000	1.000	lit.	nieuw

Bijlage

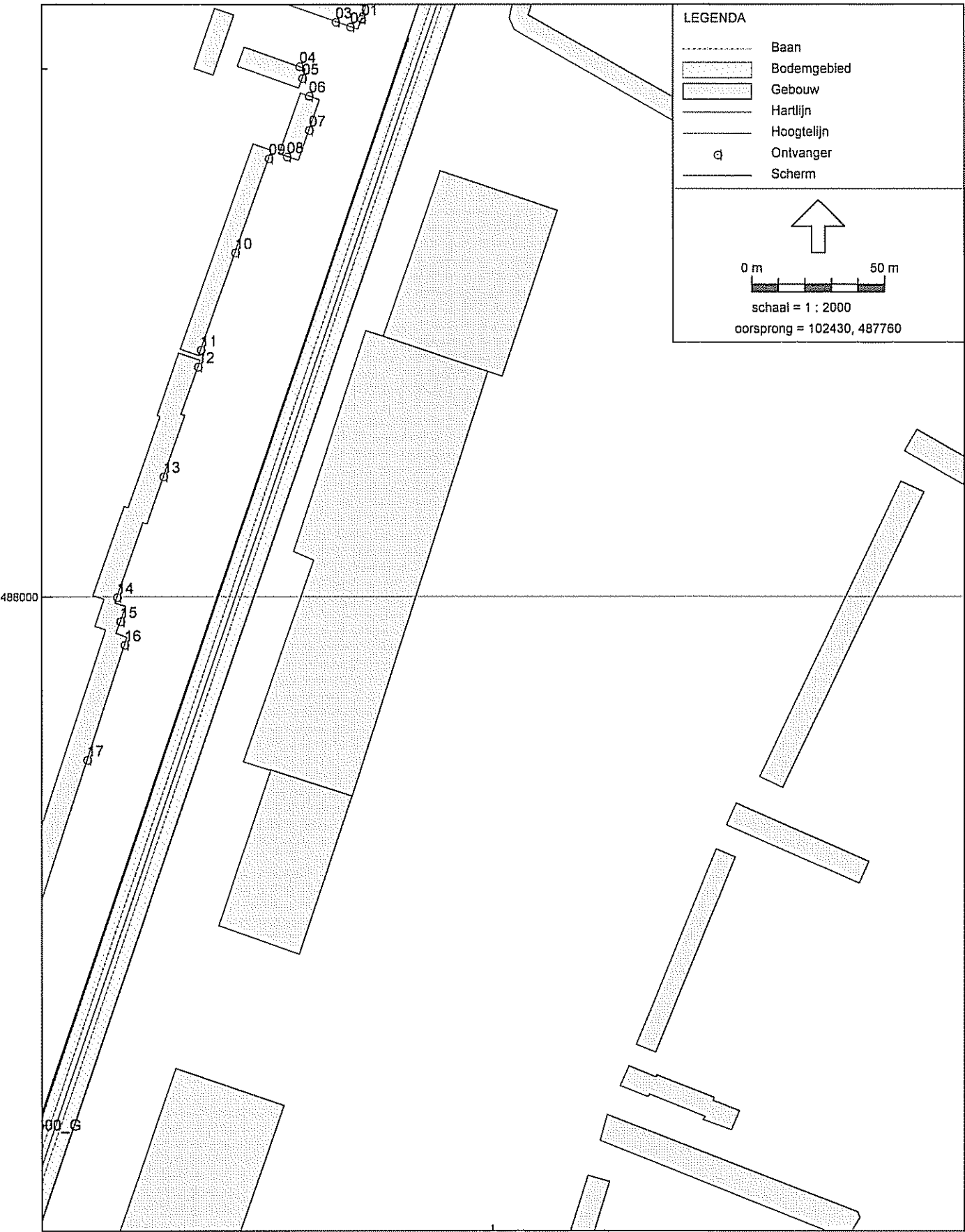
2

Invoergegevens

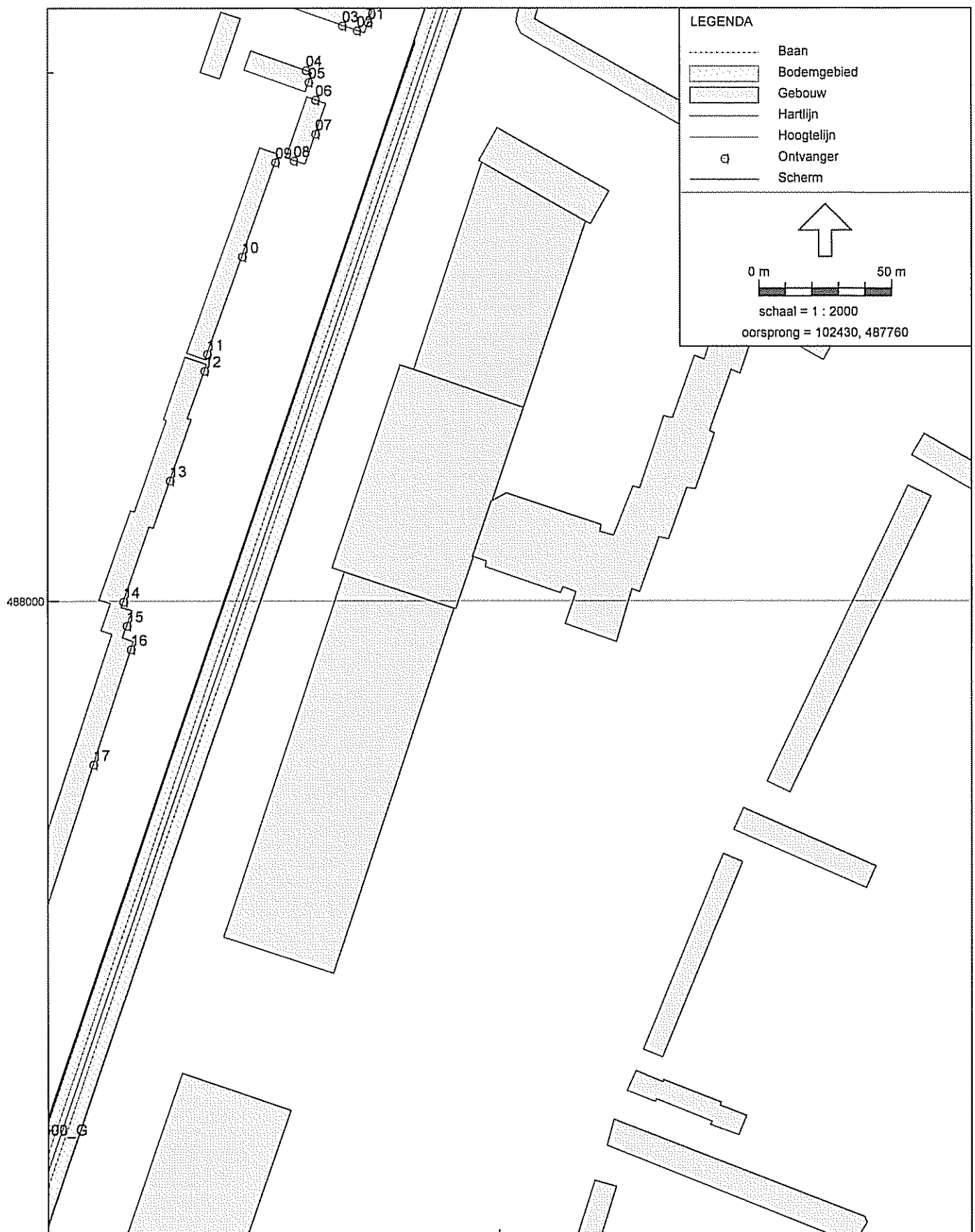
Figuur 1. Model huidige situatie



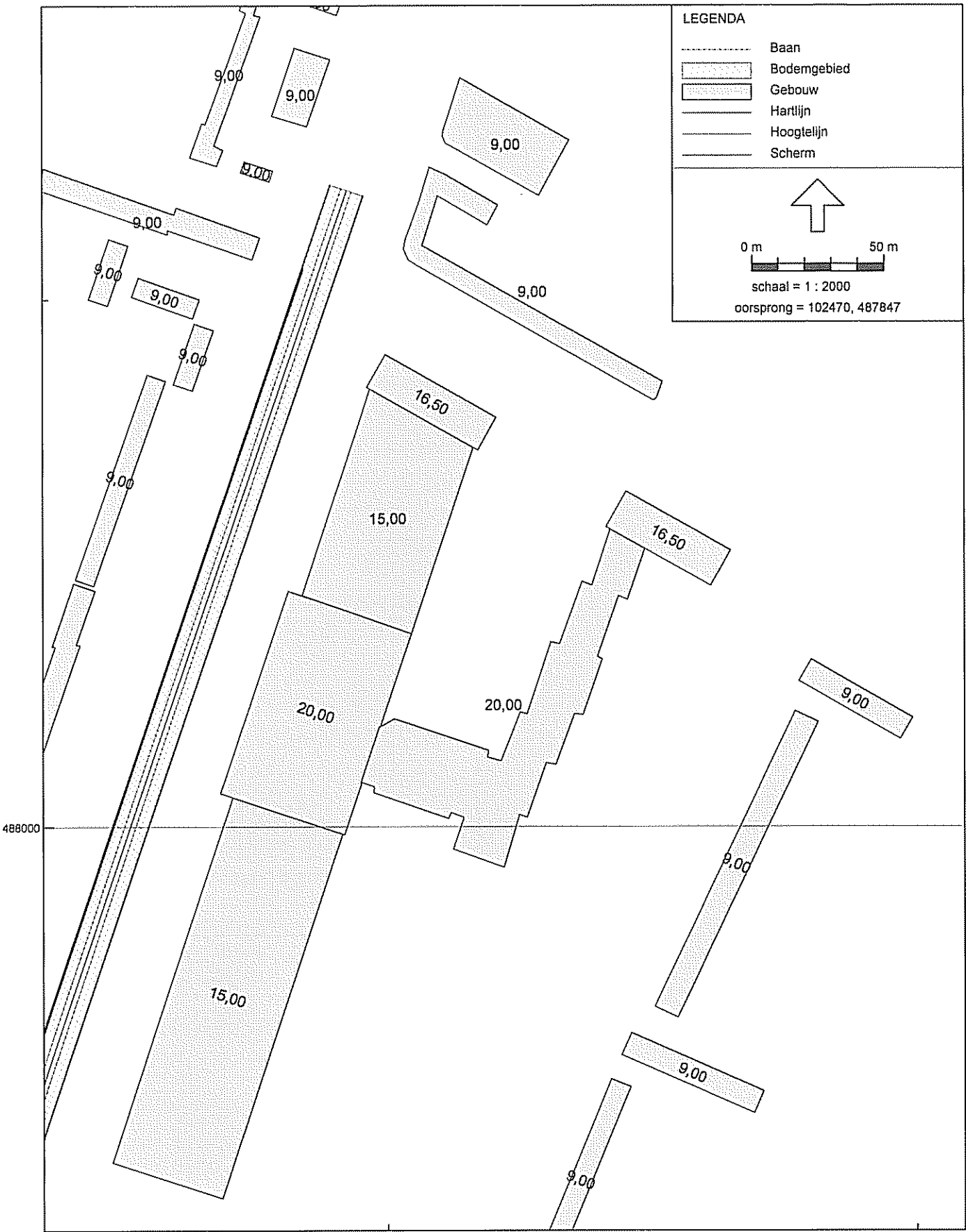
Figuur 2. Model bebouwing volgens planologische regimes



Figuur 3 Model plansituatie



Figuur 4. Hoogte nieuwbouw



invoergegevens scherm

Model:huidige situatie incl scherm

Groep:hoofdgroep

Lijst van Schermen. voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Cp	Refl	L	63
500_S	500_Breuklijn rechts	0,00		-0.10 Relatief	0	dB		0.80
500_S	500_Breuklijn links	0,00		-0.10 Relatief	0	dB		0.80
01	1.5 meter scherm	1,70		0,00 Eigen waarde	0	dB		0.20

invoergegevens scherm

Model:huidige situatie incl scherm

Groep:hoofdgroep

Lijst van Schermen. voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Refl L 125	Refl L 250	Refl L 500	Refl L 1k	Refl L 2k	Refl L 4k	Refl L 8k	Refl R 63	Refl R 125
500_S	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
500_S	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
01	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

invoergegevens scherm

Model:huidige situatie incl scherm

Groep:hoofdgroep

Lijst van Schermen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
500_S	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
500_S	0,80	0,80	0,80	0.80	0.80	0.80
01	0,20	0,20	0.20	0.20	0.20	0.20

invoergegevens ontvangers

Model:huidige situatie incl scherm

Groep:hoofdgroep

Lijst van Ontvangers. voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Omschrijving	Maaiveld	Hoogte definitie	Hoogte A
01	zijgevel Ruijterweg 10	-0,09	Relatief	4,50
02	achtergevel Ruijterweg 10	-0,08	Relatief	4,50
03	achtergevel Ruijterweg 12	-0,08	Relatief	4,50
04	achtergevel Jan Evertsenstraat 13	-0,07	Relatief	4,50
05	zijgevel Jan Evertsenstraat 13	-0,08	Relatief	4,50
06	zijgevel Jan Evertsenstraat 9	-0,08	Relatief	4,50
07	achtergevel Jan Evertsenstraat 5	-0,08	Relatief	4,50
08	zijgevel Jan Evertsenstraat 1	-0,08	Relatief	4,50
09	achtergevel van t hoffstraat 322	-0,07	Relatief	4,50
10	achtergevel van t hoffstraat 306	-0,07	Relatief	4,50
11	achtergevel van t hoffstraat 290	-0,07	Relatief	4,50
12	achtergevel van t hoffstraat 288	-0,08	Relatief	4,50
13	achtergevel van t hoffstraat 272	-0,08	Relatief	4,50
14	achtergevel van t hoffstraat 254	-0,07	Relatief	4,50
15	achtergevel van t hoffstraat 252	-0,08	Relatief	4,50
16	achtergevel van t hoffstraat 248	-0,08	Relatief	4,50
17	achtergevel van t hoffstraat 232	-0,08	Relatief	4,50

invoergegevens ontvangers

Model:huidige situatie incl scherm

Groep:hoofdgroep

Lijst van Ontvangers, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
01	--	--	--	--	--
02	--	--	--	--	--
03	--	--	--	--	--
04	--	--	--	--	--
05	--	--	--	--	--
06	--	--	--	--	--
07	--	--	--	--	--
08	--	--	--	--	--
09	--	--	--	--	--
10	--	--	--	--	--
11	--	--	--	--	--
12	--	--	--	--	--
13	--	--	--	--	--
14	--	--	--	--	--
15	--	--	--	--	--
16	--	--	--	--	--
17	--	--	--	--	--

invoergegevens baan

Model:huidige situatie incl scherm
Groep:hoofdgroep
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Omschrijving	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef	Hbron
500_A	500_A_18806_18820	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_18820_18840	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_18840_18842	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_18842_18877	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_18877_18888	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_18888_18906	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_18906_18931	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_18931_19000	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19000_19077	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19077_19148	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19148_19177	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19177_19200	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19200_19238	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19238_19298	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19298_19333	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19333_19398	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19398_19448	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19448_19477	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19477_19488	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19488_19533	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19533_19588	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19588_19640	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19640_19672	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19672_19673	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19673_19677	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19677_19688	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19688_19698	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19698_19704	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19704_19725	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_A	500_A_19725_19738	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_18806_18820	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_18820_18840	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_18840_18842	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_18842_18877	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_18877_18888	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_18888_18906	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_18906_18931	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_18931_19000	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19000_19077	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19077_19148	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19148_19177	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19177_19200	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19200_19238	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19238_19298	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19298_19333	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19333_19398	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19398_19448	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19448_19477	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19477_19488	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19488_19533	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19533_19588	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19588_19640	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19640_19672	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19672_19673	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19673_19677	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19677_19688	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19688_19698	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19698_19704	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19704_19725	0,20	-0,10	Absoluut	0,20
500_B	500_B_19725_19738	0,20	-0,10	Absoluut	0,20

invoergegevens baan

Model: huidige situatie incl scherm
Groep: hoofdgroep
Lijst van Banen. voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006

Id	Invoertype	Vdoor Cat 1	Vdoor Cat 2	Vdoor Cat 3	Vdoor Cat 4	Vdoor Cat 5	Vdoor Cat 6	Vdoor Cat 7
500_A	Intensiteit	0	0	0	45	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	45	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	45	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	45	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	45	0	0	0
500_A	Intensiteit	100	0	0	45	0	0	0
500_A	Intensiteit	101	0	0	49	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	50	0	0	0
500_A	Intensiteit	105	0	0	50	0	0	0
500_A	Intensiteit	105	0	0	50	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	56	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	56	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	56	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	56	0	0	0
500_A	Intensiteit	110	0	0	56	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	58	0	0	0
500_A	Intensiteit	111	0	0	58	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	62	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	62	0	0	0
500_A	Intensiteit	114	0	0	62	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	62	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	62	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	62	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	62	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	62	0	0	0
500_A	Intensiteit	115	0	0	62	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	65	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	65	0	0	0
500_A	Intensiteit	0	0	0	65	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-57	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-57	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-57	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-57	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-57	0	0	0
500_B	Intensiteit	-105	0	0	60	0	0	0
500_B	Intensiteit	-105	0	0	60	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	60	0	0	0
500_B	Intensiteit	-115	0	0	60	0	0	0
500_B	Intensiteit	-115	0	0	60	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	60	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	60	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	60	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	60	0	0	0
500_B	Intensiteit	-128	0	0	-61	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-61	0	0	0
500_B	Intensiteit	130	0	0	-66	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-66	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-66	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-66	0	0	0
500_B	Intensiteit	130	0	0	-73	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-73	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-77	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-77	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-77	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-77	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-77	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-77	0	0	0
500_B	Intensiteit	130	0	0	-82	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-82	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-82	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-82	0	0	0
500_B	Intensiteit	0	0	0	-82	0	0	0

invoergegevens baan

Model:huidige situatie incl scherm

Groep:hoofdgroep

Lijst van Banen. voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006

Id	Vdoor Cat.8	Vdoor Cat.9/1	Vdoor Cat.1	Vdoor Cat.2	Vdoor Cat.3	Vdoor Cat.4	Vdoor Cat.5	Vdoor Cat.6
500_A	0	0	93	0	0	0	0	0
500_A	0	0	93	0	0	0	0	0
500_A	0	0	106	0	0	0	0	0
500_A	0	0	106	0	0	0	0	0
500_A	0	0	106	0	0	0	0	0
500_A	103	0	106	0	0	0	0	0
500_A	106	0	106	0	0	0	0	0
500_A	0	0	106	0	0	0	0	0
500_A	108	0	106	0	0	0	0	0
500_A	108	0	106	0	0	0	0	0
500_A	0	0	106	0	0	0	0	0
500_A	0	0	106	0	0	0	0	0
500_A	0	0	106	0	0	0	0	0
500_A	0	0	113	0	0	0	0	0
500_A	113	0	113	0	0	0	0	0
500_A	0	0	113	0	0	0	0	0
500_A	117	0	113	0	0	0	0	0
500_A	0	0	113	0	0	0	0	0
500_A	0	0	113	0	0	0	0	0
500_A	119	0	113	0	0	0	0	0
500_A	0	0	113	0	0	0	0	0
500_A	0	0	113	0	0	0	0	0
500_A	0	0	117	0	0	0	0	0
500_A	0	0	117	0	0	0	0	0
500_A	0	0	117	0	0	0	0	0
500_A	0	0	117	0	0	0	0	0
500_A	0	0	117	0	0	0	0	0
500_A	0	0	117	0	0	0	0	0
500_A	122	0	117	0	0	0	0	0
500_A	0	0	117	0	0	0	0	0
500_A	0	0	117	0	0	0	0	0
500_A	0	0	117	0	0	0	0	0
500_B	0	0	-98	0	0	0	0	0
500_B	0	0	-98	0	0	0	0	0
500_B	0	0	-98	0	0	0	0	0
500_B	0	0	-98	0	0	0	0	0
500_B	0	0	-108	0	0	0	0	0
500_B	-111	0	-108	0	0	0	0	0
500_B	-111	0	-108	0	0	0	0	0
500_B	0	0	-108	0	0	0	0	0
500_B	-124	0	-108	0	0	0	0	0
500_B	-124	0	-118	0	0	0	0	0
500_B	0	0	-118	0	0	0	0	0
500_B	0	0	116	0	0	0	0	0
500_B	0	0	116	0	0	0	0	0
500_B	0	0	116	0	0	0	0	0
500_B	0	0	116	0	0	0	0	0
500_B	130	0	116	0	0	0	0	0
500_B	0	0	116	0	0	0	0	0
500_B	130	0	116	0	0	0	0	0
500_B	0	0	116	0	0	0	0	0
500_B	0	0	113	0	0	0	0	0
500_B	130	0	113	0	0	0	0	0
500_B	0	0	113	0	0	0	0	0
500_B	0	0	113	0	0	0	0	0
500_B	0	0	113	0	0	0	0	0
500_B	0	0	113	0	0	0	0	0
500_B	0	0	108	0	0	0	0	0
500_B	130	0	108	0	0	0	0	0
500_B	0	0	108	0	0	0	0	0
500_B	0	0	108	0	0	0	0	0
500_B	0	0	108	0	0	0	0	0
500_B	0	0	108	0	0	0	0	0

```
Model:huidige situatie incl scherm
Groep:hoofdgroep
Lijst van Banen. voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RMR-2006
```

27-9-2007 8:14:20

Bijlage

3

Berekeningsresultaten

Berekeningsresultaten huidige situatie

Model: huidige situatie incl scherm - V01 - Haarlem
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zijgevel Ruijterweg 10	4.5	64,0	64.2	57,7	66.6
02_A	achtergevel Ruijterweg 10	4.5	57,9	58.1	51,7	60.6
03_A	achtergevel Ruijterweg 12	4.5	56,5	56.6	50,2	59,1
04_A	achtergevel Jan Evertsenstraat 13	4,5	56.4	56,6	50.2	59,1
05_A	zijgevel Jan Evertsenstraat 13	4.5	59.0	59,2	52.7	61,6
06_A	zijgevel Jan Evertsenstraat 9	4.5	58,0	58.3	51,9	60.7
07_A	achtergevel Jan Evertsenstraat 5	4,5	60.7	60,8	54.1	63,2
08_A	zijgevel Jan Evertsenstraat 1	4.5	58,4	58.4	51.5	60.7
09_A	achtergevel van t hoffstraat 322	4,5	58.0	58,1	51,1	60.4
10_A	achtergevel van t hoffstraat 306	4.5	59.0	59,1	52.1	61,3
11_A	achtergevel van t hoffstraat 290	4,5	59.6	59,7	52.7	61,9
12_A	achtergevel van t hoffstraat 288	4.5	59,9	60.0	53,0	62.2
13_A	achtergevel van t hoffstraat 272	4,5	60.0	60,0	53,1	62.3
14_A	achtergevel van t hoffstraat 254	4.5	58,9	58.9	51.9	61,2
15_A	achtergevel van t hoffstraat 252	4.5	60,0	60.0	53,0	62.3
16_A	achtergevel van t hoffstraat 248	4.5	60,8	60.9	53.9	63,2
17_A	achtergevel van t hoffstraat 232	4.5	60,8	60.9	53,9	63,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Berekeningsresultaten planologische regimes

Model: oude bestemmingsplannen incl scherm - V01 - Haarlem
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zijgevel Ruijterweg 10	4,5	64,1	64,3	57,8	66,7
02_A	achtergevel Ruijterweg 10	4,5	58,3	58,5	52,0	60,9
03_A	achtergevel Ruijterweg 12	4,5	57,0	57,2	50,7	59,7
04_A	achtergevel Jan Evertsenstraat 13	4,5	56,4	56,6	50,2	59,1
05_A	zijgevel Jan Evertsenstraat 13	4,5	59,4	59,6	53,1	62,1
06_A	zijgevel Jan Evertsenstraat 9	4,5	58,0	58,3	51,9	60,7
07_A	achtergevel Jan Evertsenstraat 5	4,5	61,8	61,9	55,1	64,2
08_A	zijgevel Jan Evertsenstraat 1	4,5	59,8	59,9	52,9	62,2
09_A	achtergevel van t hoffstraat 322	4,5	59,8	59,8	52,9	62,1
10_A	achtergevel van t hoffstraat 306	4,5	60,8	60,8	53,9	63,1
11_A	achtergevel van t hoffstraat 290	4,5	61,1	61,1	54,2	63,4
12_A	achtergevel van t hoffstraat 288	4,5	61,3	61,3	54,4	63,6
13_A	achtergevel van t hoffstraat 272	4,5	61,4	61,5	54,5	63,8
14_A	achtergevel van t hoffstraat 254	4,5	60,5	60,6	53,6	62,9
15_A	achtergevel van t hoffstraat 252	4,5	61,7	61,7	54,7	64,0
16_A	achtergevel van t hoffstraat 248	4,5	62,5	62,5	55,5	64,8
17_A	achtergevel van t hoffstraat 232	4,5	62,1	62,1	55,2	64,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Berekeningsresultaten plansituatie

Model: nieuwbouw incl scherm - V01 - Haarlem
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zijgevel Ruijterweg 10	4,5	64,2	64,4	57,9	66,8
02_A	achtergevel Ruijterweg 10	4,5	58,8	58,9	52,4	61,4
03_A	achtergevel Ruijterweg 12	4,5	57,5	57,7	51,2	60,1
04_A	achtergevel Jan Evertsenstraat 13	4,5	56,5	56,7	50,2	59,1
05_A	zijgevel Jan Evertsenstraat 13	4,5	59,7	59,9	53,4	62,3
06_A	zijgevel Jan Evertsenstraat 9	4,5	58,3	58,5	52,1	61,0
07_A	achtergevel Jan Evertsenstraat 5	4,5	61,6	61,7	55,0	64,1
08_A	zijgevel Jan Evertsenstraat 1	4,5	59,3	59,3	52,4	61,6
09_A	achtergevel van t hoffstraat 322	4,5	59,3	59,3	52,4	61,6
10_A	achtergevel van t hoffstraat 306	4,5	60,0	60,1	53,2	62,4
11_A	achtergevel van t hoffstraat 290	4,5	60,2	60,2	53,3	62,5
12_A	achtergevel van t hoffstraat 288	4,5	60,4	60,4	53,5	62,7
13_A	achtergevel van t hoffstraat 272	4,5	60,6	60,7	53,7	62,9
14_A	achtergevel van t hoffstraat 254	4,5	60,0	60,1	53,1	62,4
15_A	achtergevel van t hoffstraat 252	4,5	61,2	61,3	54,3	63,5
16_A	achtergevel van t hoffstraat 248	4,5	62,0	62,1	55,1	64,3
17_A	achtergevel van t hoffstraat 232	4,5	62,0	62,0	55,0	64,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Uitwerkingsplan EKP

Voorschriften

INHOUDSOPGAVE

ARTIKEL 1	: ALGEMENE BEPALINGEN	3
ARTIKEL 2	: BEGRIPSBEPALING	4
ARTIKEL 3	: GEMENGDE DOELEINDEN (Gd)	4
ARTIKEL 4	: RECREATIEVE DOELEINDEN (R)	8
ARTIKEL 5	: VERKEERS- EN VERBLIJFSDOELEINDEN (Vv)	9
ARTIKEL 6	: VERKEERSDOELEINDEN, SPOORWEGTERREIN (Vs)	9
ARTIKEL 7	: WATER (Wa)	10
ARTIKEL 8	: ERF (E)	10
ARTIKEL 9	: STRAFBEPALING	11
ARTIKEL 10	: SLOTBEPALING	11

ARTIKEL 1 : ALGEMENE BEPALINGEN

- Lid 1 Dit plan is een uitwerking van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. zoals dat door de gemeenteraad is vastgesteld op 8 oktober 2003 onder nummer 197. Het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. is door Gedeputeerde Staten op 20 april 2004 (gedeeltelijk) goedgekeurd onder nummer 2003-42921 en aangepast overeenkomstig de uitspraak van de Raad van State van 18 mei 2005. De voorschriften zoals die zijn opgenomen in de artikelen 1 t/m 5, 21, 22 en 23 van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. zijn van overeenkomstige toepassing.
- Lid 2 In aanvulling op het bepaalde in artikel 3 lid 2 (gebruiksbeplanning) van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. wordt onder strijdig gebruik tevens verstaan het gebruik van verdiepingen, daar waar de aanduidingen WI en WII van toepassing zijn, voor andere functies dan wonen.
- Lid 3 In aanvulling op het bepaalde in artikel 4 (toepassing zoneringslijst) van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. is de bij het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. behorende zoneringslijst ook van toepassing op de bestemmingen en gebruiksmogelijkheden in dit plan.
- Lid 4 In aanvulling op het bepaalde in artikel 4 lid 1 (toepassing zoneringslijst) zijn binnen het uitwerkingsgebied supermarkten toegestaan tot en met maximaal categorie 4 van de zoneringslijst behorende bij het bestemmingsplan Pijlslaan e.o.
- Lid 5 In aanvulling op het bepaalde in artikel 5 (bebouwingsregeling) van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. gelden de bepalingen uit dat artikel tevens voor het bouwen op gronden bedoeld in artikel 20 van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o.
- Lid 6 In aanvulling op het bepaalde in artikel 5 (bebouwingsregeling) van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. mag de bebouwingshoogte niet meer bedragen dan op de plankaart staat aangegeven.

ARTIKEL 2 : BEGRIPSBEPALING

- Lid 1 In aanvulling op het bepaalde in artikel 1 van de begripsbepalingen van bestemmingsplan Pijlsaan e.o. wordt verstaan onder:
- a. **Bruto vloeroppervlakte (bvo):**
De totale oppervlakte van de bouwlagen met inbegrip van de bouwconstructie, magazijnen, dienstruimten, bergingen et cetera (exclusief de parkeer- en stallingsvoorzieningen ten behoeve van de toegestane functies).
 - b. **Plan:**
Het Uitwerkingsplan EKP, nr. 200BP003, met toelichting, voorschriften en plankaart.
 - c. **Maatschappelijke doeleinden:**
Educatieve, sociaal-medische, sociale, culturele, (para)medische en levensbeschouwelijke voorzieningen met eventuele bijbehorende praktijkruimte, sport- en recreatieve voorzieningen, voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening en openbaar bestuur en ondergeschikte detailhandel en ondergeschikte horeca ten dienste van deze voorzieningen.
 - d. **Ondergeschikte functies:**
Functies die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie.
 - e. **Complementaire horeca:**
Een horecabedrijf dat is gericht op het verstrekken van etenswaren en (hoofdzakelijk) zwak- en niet-alcoholische dranken aan bezoekers van andere functies in het gebied. Bij complementaire horeca moet gedacht worden aan een lunchroom, een restaurant, een koffie-/theehuis, ijssalon, croissanterie of cafetaria en naar de aard en openingstijden daarmee gelijk te stellen horecabedrijven, hieronder niet begrepen cafés, discotheken, dancings en soortgelijke overlastgevende horecabedrijven en hotels, herbergen of andere logiesverstreckende functies.

ARTIKEL 3 : GEMENGDE DOELEINDEN (Gd)

Bestemming

- Lid 1 De op de plankaart voor Gemengde doeleinden (Gd) aangewezen gronden zijn:
- a. in het souterrain/kelder bestemd voor:
 - **parkeren** (met bijbehorende voorzieningen waaronder ontsluitingen)

- **(overdekte) laad- en losruimte** ten behoeve van de toegestane functies
 - **bergingen, magazijnen en opslag** ten behoeve van de toegestane functies in de bovengestane bouwlagen
- b. op de eerste bouwlaag (begane grond) bestemd voor:
- **detailhandel** (met bijbehorende voorzieningen) met inachtneming van het bepaalde in artikel 3 lid 2 onder d. (bebouwingsvoorschriften) van dit plan. Detailhandel is toegestaan tot en met maximaal categorie 4 van de zoneringslijst behorende bij het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. met aan deze bestemming ondergeschikte horeca-activiteiten. Ondergeschikte horeca-activiteiten mogen uitsluitend plaatsvinden gedurende de officiële openingstijden van het detailhandelsbedrijf
 - **bedrijven** (met bijbehorende voorzieningen) met inachtneming van het bepaalde in artikel 3 lid 2 onder f. (bebouwingsvoorschriften) van dit plan. Bedrijven zijn toegestaan tot en met maximaal categorie 2 van de zoneringslijst behorende bij het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. met uitzondering van bedrijven en/of bedrijfsactiviteiten die genoemd staan in het Besluit externe veiligheid inrichtingen Wet milieubeheer
 - **maatschappelijke doeleinden** (met bijbehorende voorzieningen) en aan deze bestemming ondergeschikte detailhandels- en horeca-activiteiten ten dienste van de maatschappelijke doeleinden. Ondergeschikte detailhandels- en horeca-activiteiten mogen uitsluitend plaatsvinden gedurende de openingstijden van de maatschappelijke functie
 - **wonen** (met bijbehorende voorzieningen)
 - **kantoren**, (met bijbehorende voorzieningen) met inachtneming van het bepaalde in artikel 3 lid 2 onder e. (bebouwingsvoorschriften) van dit plan
 - **complementaire horeca**, (met bijbehorende voorzieningen)
 - **parkeren**, (met bijbehorende voorzieningen, waaronder ontsluitingen en verhardingen)
 - **(overdekt) verblijfsgebied/passage** (met bijbehorende voorzieningen)
 - **(overdekte) laad- en losruimte** (met bijbehorende voorzieningen) ten behoeve van de toegestane functies

- **bergingen, magazijnen en opslag** (met bijhorende voorzieningen) ten behoeve van de toegestane functies
- **een onderdoorgang/overbouw** ter plaatse van de aanduiding  **overbouw / onderdoorgang**

c. op de verdiepingen bestemd voor:

- **wonen** (met bijbehorende voorzieningen)
- **uitsluitend wonen** (met parkeervoorzieningen en bijbehorende voorzieningen), daar waar dit op de plankaart is aangegeven met de aanduiding **W I**
- **uitsluitend wonen in de bovenste verdieping** (met bijbehorende voorzieningen), daar waar dit op de plankaart is aangegeven met de aanduiding **W II**
- **kantoren** (met bijbehorende voorzieningen) met inachtneming van het bepaalde in artikel 3 lid 2 onder e. (bebouwingsvoorschriften) van dit plan
- **maatschappelijke doeleinden** (met bijbehorende voorzieningen)) en aan deze bestemming ondergeschikte detailhandels- en horeca-activiteiten ten dienste van de maatschappelijke doeleinden. Ondergeschikte detailhandels- en horeca-activiteiten mogen uitsluitend plaatsvinden gedurende de openingstijden van de maatschappelijke functie
- **detailhandel** (met bijbehorende voorzieningen) met inachtneming van het bepaalde in artikel 3 lid 2 onder d. (bebouwingsvoorschriften) van dit plan. Detailhandel is toegestaan tot en met maximaal categorie 4 van de zoneringlijst behorende bij het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. met aan deze bestemming ondergeschikte horeca-activiteiten. Ondergeschikte horeca-activiteiten mogen uitsluitend plaatsvinden gedurende de officiële openingstijden van het detailhandelsbedrijf
- **bedrijven** (met bijbehorende voorzieningen) met inachtneming van het bepaalde in artikel 3 lid 2 onder f. (bebouwingsvoorschriften) van dit plan. Bedrijven zijn toegestaan tot en met maximaal categorie 2 van de zoneringlijst behorende bij het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. met uitzondering van bedrijven en/of bedrijfsactiviteiten die genoemd staan in het Besluit externe veiligheid inrichtingen Wet milieubeheer
- **complementaire horeca** (met bijbehorende voorzieningen)

- **overdekt verblijfsgebied/passage** (met bijbehorende voorzieningen)
- **bergingen, magazijnen en opslag** (met bijbehorende voorzieningen) ten behoeve van de toegestane functies
- **parkeren** (met bijbehorende voorzieningen)

- d. met bij de bestemming Gemengde doeleinden behorende voorzieningen waaronder:
- **nutsvoorzieningen**
 - **andere bouwwerken**

Bebouwingsvoorschriften

- Lid 2a Op gronden met de bestemming Gemengde doeleinden (Gd) mogen gebouwen en andere bouwwerken worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde in artikel 5 (bebouwingsregeling) van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. en artikel 1 lid 6 van dit plan.
- b. In aanvulling op het bepaalde in artikel 5 (bebouwingsregeling) van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. mag op gronden met de bestemming Gemengde doeleinden (Gd) de hoofdbebouwing binnen de bebouwingsgrenzen van die hoofdbebouwing van een souterrain/(parkeer)kelder worden voorzien in maximaal één bouwlaag.
- c. In aanvulling op het bepaalde in artikel 5 (bebouwingsregeling) van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. moeten galerijen binnen de bebouwingsgrenzen worden gerealiseerd.
- d. In aanvulling op het bepaalde in artikel 5 (bebouwingsregeling) van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. mag op gronden met de bestemming Gemengde doeleinden (Gd) totaal maximaal 8000 m² bvo detailhandel met bijbehorende voorzieningen worden gebouwd, waarvan niet meer dan 4000 m² bvo gebruikt mag worden voor twee supermarkten waarvan de grootste niet groter mag zijn dan 2000 m² bvo.
- e. In aanvulling op het bepaalde in artikel 5 (bebouwingsregeling) van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. mag op gronden met de bestemming Gemengde doeleinden (Gd) totaal maximaal 13.000 m² bvo kantoren met bijbehorende voorzieningen worden gebouwd.
- f. In aanvulling op het bepaalde in artikel 5 (bebouwingsregeling) van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. mag op gronden met de bestemming Gemengde

doeleinden (Gd) totaal maximaal 21.000 m² bvo bedrijven worden gebouwd, met daarbij bijbehorende bedrijfskantoren en overige bij deze bestemming behorende voorzieningen.

- g. De parkeernorm voor woningen binnen het uitwerkingsgebied bedraagt 1,2 parkeerplaats per woning. Voor de berekening van de parkeerbehoefte voor de overige toegestane functies worden de parkeernormen gehanteerd zoals deze zijn vastgelegd in de Haarlemse Bouwverordening.
- h. In aanvulling op het bepaalde in artikel 5 (bebouwingsregeling) van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. is ter hoogte van de aanduiding ☒ overbouw / onderdoorgang een overbouw/onderdoorgang toegestaan.

Daar waar het een overbouw van een weg betreft moet deze, gemeten vanaf peil minimaal een vrije doorgang hebben van 4,2 meter.

ARTIKEL 4 : RECREATIEVE DOELEINDEN (R)

Bestemming	Lid 1 De op de plankaart voor Recreatieve doeleinden (R) aangewezen gronden zijn bestemd voor: a. • sportvelden met bij deze bestemming behorende clubhuizen (sportkantines), kleed- en opslagruimten, bijgebouwen • erven, wegen, paden en verhardingen • parkeervoorzieningen • water, waterpartijen en watergangen • groenvoorzieningen • lichtmasten • bijbehorende andere bouwwerken b. • één antenne-installatie voor mobiele telefonie met bijbehorende techniekast en hekwerken
Bebouwingsvoorschriften	Lid 2a Artikel 11 lid 2 (Recreatieve doeleinden (R); bebouwing) van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. is van overeenkomstige toepassing. Lid b. In aanvulling op het bepaalde in artikel 5 (bebouwingsregeling) van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. mag op de bestemming Recreatieve doeleinden (R) club- en kleedruimte voor de sportclub(s) worden gebouwd tot maximaal 1000 m² bvo.

- Lid c. In aanvulling op het bepaalde in artikel 5 (bebouwingsregeling) van het bestemmingsplan Pijlsiaan e.o. mag de hoogte van de antenne-installatie voor mobiele telefonie maximaal 30 meter bedragen. De hoogte van andere bouwwerken ten behoeve van de antenne-installatie mag niet meer bedragen dan 3 meter.

Nadere eisen

- Lid 3 Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen ten aanzien van de situering van de antenne-installatie en bijbehorende techniekast.
Bij het gebruikmaken van deze bevoegdheid toetsen burgemeester en wethouders of de locatie van de antenne-installatie niet leidt tot een onevenredige aantasting van de gebruikswaarde van de sportvelden.

ARTIKEL 5 : VERKEERS- EN VERBLIJFSDOELEINDEN (Vv)

Bestemming

- Lid 1 De op de plankaart voor Verkeers- en verblijfsdoeleinden (Vv) aangewezen gronden zijn bestemd voor:
- **pleinen, wegen, straten, voet,- en fietspaden**
 - **(fiets)parkeervoorzieningen**
 - **de ontsluiting van parkeergarages**
 - **(overdekte) laad- en losruimte**
 - **speel- en groenvoorzieningen**
 - **kunstwerken**
 - **water, waterpartijen en watergangen**
 - **nutsvoorzieningen, ondergrondse leidingenstroken**
 - **bijbehorende voorzieningen**, waaronder straatmeubilair, hellingbanen, (ondergrondse) afval- en recyclecontainers enabri's
 - **bijbehorende andere bouwwerken**

Bebouwingsvoorschriften

- Lid 2a Artikel 15 lid 2 (Verkeersdoeleinden (V)); bebouwing) van het bestemmingsplan Pijlsiaan e.o. is van overeenkomstige toepassing.

ARTIKEL 6 : VERKEERSDOELEINDEN, SPOORWEGTERREIN (Vs)

Bestemming

- Lid 1. De op de plankaart voor Verkeersdoeleinden, Spoorwegterrein (Vs) aangewezen gronden zijn bestemd voor:
- **spoorwegdoeleinden**
 - **wegen**
 - **parkeervoorzieningen**
 - **(overdekte) laad- en losruimte**

- **water, waterpartijen en watergangen**
- **groenvoorzieningen en bermen**
- **kunstwerken**
- **nutsvoorzieningen, ondergrondse leidingenstroken**
- **bijbehorende voorzieningen en andere bouwwerken**

Bebouwingsvoorschriften Lid 2 Artikel 16 lid 2 (Verkeersdoeleinden, spoorwegterrein (Vs); bebouwingsregeling) van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. is van overeenkomstige toepassing.

ARTIKEL 7 : WATER (Wa)

Bestemming Lid 1. De op de plankaart voor Water (Wa) aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- **waterpartijen, sloten en waterberging**
- **oevers en bermen**
- **ondergrondse leidingstroken**
- **bijbehorende andere bouwwerken**, waaronder duikers, oeverbeschoeiingen, zinkers, strekdammen en overige weg- en waterbouwkundige kunstwerken en bruggen.

Bebouwingsvoorschriften Lid 2 Artikel 18 lid 2 (Water (W)); bebouwing) van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. is van overeenkomstige toepassing

ARTIKEL 8 : ERF (E)

Bestemming Lid 1 De op de plankaart voor Erf (E) aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- **erven ten dienste van de daarbij behorende hoofdbebouwing**
- **waterpartijen, sloten en waterberging**

Bebouwingsvoorschriften Lid 2 De artikelen 12 lid 2 (Erf (E)); bebouwing) en 12 lid 3 (vrijstelling/nadere eisen) van het bestemmingsplan Pijlsaan e.o. zijn van overeenkomstige toepassing

ARTIKEL 9 : STRAFBEPALING

Overtreding van de verbodsbepaling in dit plan (vastgelegd in artikel 3 lid 1 van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o.) en artikel 1 lid 2 van dit plan wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a onder 2 van de Wet op de economische delicten.

ARTIKEL 10: SLOTBEPALING

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald als
“Voorschriften van het Uitwerkingsplan EKP”