

Nota van B&W

Portefeuille J. Nieuwenburg
Auteur J.R. Hartmans
Telefoon 5113760
E-mail: jhartmans@haarlem.nl
SO/VT 2007/137075
Te kopiëren: A en B
B & W-vergadering van 31 juli 2007

Onderwerp

Verzoek om vrijstelling bestemmingsplan en vaststelling hogere grenswaarde geluid in verband met reconstructie Waarderweg/oostelijk deel Oudeweg (realisatie Oostweg)

Bestuurlijke context

Er is een verzoek om vrijstelling van de bestemmingsplanbepalingen ingediend voor de reconstructie van de Waarderweg/oostelijk deel Oudeweg (realisatie Oostweg). De gemeenteraad heeft op 5 juli 2007 besloten tot een herziening van het geldende bestemmingsplan ten behoeve van bovengenoemde reconstructie. Medewerking aan het verzoek is alleen mogelijk met toepassing van artikel 19, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Daarnaast is een ontheffing nodig van de in de Wet geluidhinder genoemde voorkeursgrenswaarde met betrekking tot wegverkeerslawaaai voor enkele woningen langs het traject.

De toepassing van artikel 19, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening vergt een goede ruimtelijke onderbouwing. Deze goede ruimtelijke onderbouwing is naar ons oordeel aanwezig, waarbij wij opmerken dat de reconstructie in overeenstemming is met het Structuurplan Haarlem 2020 en overigens ook met het HVVP en het Streekplan Noord-Holland Zuid. De ruimtelijke onderbouwing is als bijlage A bijgevoegd.

In het kader van de vrijstellingsprocedure is het verzoek om vrijstelling zes weken ter inzage gelegd. Tijdens de terinzagelegging zijn geen zienswijzen ontvangen.

Gelet op het bovenstaande zijn wij bereid medewerking te verlenen aan het verzoek om vrijstelling en daartoe een verklaring van geen bezwaar aan te vragen bij Gedeputeerde Staten. Verder zijn wij bereid de benodigde hogere waarden van de toelaatbare geluidsbelasting vast te stellen. Het betreffende conceptbesluit is als bijlage B bijgevoegd.

Commissieparagraaf: waarom wil het college dat de commissie kennisneemt van dit besluit.

De gemeenteraad is het bevoegd gezag ten aanzien van artikel 19, eerste lid WRO en heeft deze bevoegdheid gedelegeerd aan het college. Volgens vaste afspraken wordt de raadscommissie daarom in kennis gesteld van de beslissingen die het college in het kader van artikel 19, eerste lid WRO neemt.

B&W-besluit:

1. Burgemeester en wethouders zijn bereid medewerking te verlenen aan bovengenoemd verzoek om vrijstelling en vragen daartoe een verklaring van geen bezwaar aan bij GS;
2. Burgemeester en wethouders mandateren het hoofd van SO/VT/ST om de verklaring van geen bezwaar aan te vragen;
3. Burgemeester en wethouders stellen de hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor de woningen Waarderweg 100 (54dB), Mollerusweg 28(55dB) en Robert Peereboomweg 5A(53dB) vast;
4. Burgemeester en wethouders mandateren het hoofd van SO/VT/ST om de beschikking Hogere waarden geluidsbelasting te ondertekenen;
5. Het besluit heeft geen financiële consequenties;
6. De commissie Ontwikkeling ontvangt het besluit van het college ter informatie.

Vaststelling hogere grenswaarden geluidsbelasting

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem,

Gelet op de artikelen 83 en 110a van de Wet geluidhinder,

Gezien de noodzaak tot vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting op gevels van woningen, in het kader van de artikel 19WRO vrijstelling voor de reconstructie van de Waarderweg/oostelijk deel Oudeweg (realisatie Oostweg), op percelen gelegen aan:

- Waarderweg 100
- Mollerusweg 28
- Robert Peereboomweg 5A

Overwegende dat:

- de reconstructie van de Waarderweg/oostelijk deel Oudeweg (realiseren Oostweg) een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal vervullen;
- de reconstructie zal leiden tot lagere geluidsbelastingen op gevels van woningen binnen de zone van andere wegen;
- het treffen van maatregelen in het overdrachtsgebied - het gebied tussen de geluidsbron en de gevels van de woningen - op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige- en financiële aard stuiten;
- er geen zienswijzen zijn ingediend;
- er geen belangstellenden zijn verschenen tijdens de hoorzitting gehouden op 21 juni 2007,

Besluiten

hogere waarden van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vast te stellen voor:

- | | |
|------------------------------------|--|
| -Waarderweg 100 (1 woning) | vastgestelde geluidsbelasting 54 dB (inclusief aftrek 5dB) |
| -Mollerusweg 28 (1 woning) | vastgestelde geluidsbelasting 55 dB (inclusief aftrek 5dB) |
| -Robert Peereboomweg 5A (1 woning) | vastgestelde geluidsbelasting 53 dB (inclusief aftrek 5dB) |

Burgemeester en wethouders van Haarlem,
namens dezen,

Het hoofd van bureau Specifieke Taken
van de afdeling Vergunningen en Toezicht

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING TEN BEHOEVE VAN DE REALISATIE VAN DE OOSTWEG

Haarlem, mei 2007

SO/VT

Aanleiding

De Waarderpolder is het enige grootschalige bedrijventerrein in Zuid-Kennemerland en heeft daarmee een belangrijke functie voor de regio. Door de herstructurering van de Waarderpolder en het Masterplan Spoorzone zal dit regionale bedrijvenpark in de toekomst verder kunnen groeien. Een dergelijke groei wordt door het gemeentebestuur onder meer van belang geacht vanwege de groei van

het aantal arbeidsplaatsen van 12.000 naar 16.000 op de korte termijn en uiteindelijk zo'n 20.000 op de lange termijn. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is de bereikbaarheid van het gebied van essentieel belang.

De bereikbaarheid van de Waarderpolder staat al een aantal jaren onder druk en komt zonder aanvullende maatregelen in de toekomst nog verder onder druk te staan. De komende jaren worden daarom gefaseerd maatregelen getroffen aan de infrastructuur om de in- en externe bereikbaarheid van het bedrijventerrein te verbeteren. De toegangspoort aan de zuidkant is recent al verbeterd door de verbreding van de fly-over over de A200 (Stastok/Keggeviaduct). Daarnaast zal door de aanleg van de Schoterbrug een nieuwe noordelijke toegang worden gerealiseerd. Deze twee toegangspoorten zullen met elkaar worden verbonden door de Oostweg, waardoor de bereikbaarheid van het hele gebied wordt verbeterd. Daarnaast geldt ook dat het huidige (regionale) doorgaande verkeer buiten de bestaande woonwijken van Haarlem-Noord om wordt gereguleerd waarmee de leefbaarheid van de woonwijken toeneemt. Dit vormt één van de uitgangspunten van het Haarlems Verkeer- en Vervoerplan (HVVP).

De realisatie van de Oostweg is op onderdelen in strijd met het bestemmingsplan Waarderpolder. Omdat het hier gaat om de aanleg van een wegverbinding van bovenlokaal belang die een belangrijke stroomfunctie heeft, is een speerpunt van provinciaal ruimtelijk beleid aan de orde. Medewerking aan de realisatie van de Oostweg is daarom alleen mogelijk met toepassing van artikel 19, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Beschrijving toekomstige situatie

De gemeente Haarlem wil de bereikbaarheid van de stad voor de regio verbeteren, waaronder de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Waarderpolder. Daarnaast wil de gemeente nieuwe regionale verbindingen realiseren die de huidige, dwars door de stad en deels door woongebieden gesitueerde verbindingen vervangen. Het totale bereikbaarheidsprogramma Waarderpolder bestaat uit vier grote infrastructurele projecten, waarvan de Oostweg er één is.

Met de aanleg van de Oostweg in de Waarderpolder wordt een volwaardige verbinding met voldoende capaciteit gerealiseerd. Het voorgestelde tracé van de Oostweg loopt via de huidige Waarderweg en het oostelijke deel van de Oudeweg tot aan de Camera Obscuraweg. Het oostelijk deel van de Oudeweg wordt, in aansluiting op de Camera Obscuraweg, verbreed naar 2x2 rijstroken. Het zuidelijk deel van de Waarderweg, tussen de Oudeweg en de Industrieweg, zal uit drie rijstroken bestaan. Ten noorden van de Industrieweg worden twee rijstroken aangelegd. Het dwarsprofiel bestaat in grote lijnen uit twee rijbanen (met 1 of 2 rijstroken per rijbaan) met een brede groene middenberm en groene zijbermen. Aan beide zijden van de weg komt een bomerij, fiets- en voetpaden.

Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse zijn het bestemmingsplan Waarderpolder en de partiële herziening van het bestemmingsplan Waarderpolder van kracht. Het tracé van de Oostweg is deels gesitueerd op gronden met de bestemming Verkeersdoeleinden, deels op gronden met de bestemming Groen- en speelvoorzieningen, deels op gronden met de bestemming Bedrijfsdoeleinden B en deels op gronden met de bestemming Bedrijfsdoeleinden UB. Verder berust op een deel van de gronden de nadere aanduiding kabels- en leidingenstrook.

De op de kaart voor verkeersdoeleinden aangewezen gronden zijn volgens artikel 19, eerste lid, van het bestemmingsplan bestemd voor het wegverkeer. Op deze gronden zijn volgens het tweede lid onder meer hoofdstructuur en -ontsluitingswegen, verblijfsgebieden, groenvoorzieningen, beplantingen en bermstroken toegelaten. De plannen voor de Oostweg zijn hiermee in overeenstemming.

De op de kaart voor groen- en speelvoorzieningen aangewezen gronden zijn volgens artikel 21, eerste lid, van het bestemmingsplan uitsluitend bestemd voor groen- en speelvoorzieningen. Op deze gronden zijn volgens het tweede lid, groenvoorzieningen, speelterreinen, andere bouwwerken en

bijbehorende voorzieningen toegestaan. De plannen voor de Oostweg zijn hiermee in strijd, zodat hiervoor vrijstelling van het bestemmingsplan noodzakelijk is.

De op de kaart voor bedrijfsdoeleinden (UB) aangewezen gronden zijn blijkens artikel 6, eerste lid, uitsluitend bestemd voor nuts-, handels-, ambachtelijke – en industriële bedrijfsdoeleinden, met uitzondering van detailhandel en de opslag van LPG, en voor nutsbedrijven, verkeersdoeleinden en groenvoorzieningen. Op deze gronden zijn blijkens het tweede lid toegelaten bedrijfsgebouwen (...), andere bouwwerken, bedrijfsterreinen, tuinen en erven, bijbehorende voorzieningen, wegen, paden en groenvoorzieningen. Blijkens het bepaalde in het derde lid, aanhef en onder d mag de oppervlakte van paden, wegen en groenvoorzieningen gezamenlijk niet meer dan 40 % van de voor UB bestemde gronden bedragen. Dat houdt in dat de oppervlakte van paden, wegen en groenvoorzieningen gezamenlijk 65.840 m² mag bedragen. In de bestaande situatie bedraagt de oppervlakte 17.530 m² en na realisatie van de Schoterbrug en de bijbehorende aansluiting op de bestaande wegen 24.030 m². Aangezien slechts een zeer beperkt gedeelte van de Oostweg is gesitueerd binnen de bestemming UB, wordt het percentage van 40 % niet overschreden, zodat dit onderdeel in overeenstemming is met het bestemmingsplan.

De op de kaart voor bedrijfsdoeleinden (B) aangewezen gronden zijn blijkens artikel 8, eerste lid, uitsluitend bestemd voor nuts-, handels-, ambachtelijke – en industriële bedrijfsdoeleinden, met uitzondering van detailhandel en de opslag van LPG. Op deze gronden zijn blijkens het tweede lid toegelaten bedrijfsgebouwen, bijgebouwen, niet voor bewoning bestemde bouwwerken van openbaar nut, andere bouwwerken, bedrijfsterreinen, tuinen en erven en bijbehorende voorzieningen, waaronder (gebouwde) parkeervoorzieningen. Het realiseren van een openbare weg als de Oostweg is met deze bepalingen in strijd, zodat deze ook op dit onderdeel in strijd zijn met het bestemmingsplan. Ook hiervoor is vrijstelling van het bestemmingsplan vereist.

Blijkens het bepaalde in artikel 4, zevende lid, van het bestemmingsplan mogen op of in de op de kaart aangegeven kabels- en leidingenstrook geen bouwwerken worden opgericht. Aangezien hier geen sprake is van een bouwwerk, is het plan op dit onderdeel niet in strijd met het bestemmingsplan.

Toekomstig bestemmingsplan

Voor de Waarderpolder is een herziening van het bestemmingsplan in voorbereiding. Op dit moment wordt gewerkt aan het voorontwerp-bestemmingsplan. De Oostweg zal in de herziening van het bestemmingsplan worden opgenomen.

Gemeentelijk, provinciaal en nationaal beleid

De gemeente Haarlem beschikt over een Structuurplan, waarmee de Oostweg in overeenstemming is. Bovendien past de realisatie van de weg in de doelstellingen van het Streekplan Noord-Holland Zuid. In het onderstaande wordt een korte samenvatting gegeven van hetgeen het Structuurplan en het Streekplan hierover opmerken. Daarnaast wordt ingegaan op het Haarlems Verkeer en Vervoersplan 2003 (HVVP 2003), omdat ook dit plan een belangrijke grondslag vormt voor het nu aan de orde zijnde bouwplan.

Structuurplan Haarlem 2020

Het Structuurplan Haarlem 2020 is op 20 april 2005 door de gemeenteraad vastgesteld. Bekendmaking heeft plaatsgevonden in de Stadskrant en de Staatscourant. Het plan legt voor de periode 2005 tot 2020 op hoofdlijnen de ambities en wensen vast die te maken hebben met de ruimte en de verdeling daarvan in de stad. In deel 2 van de toelichting op het Structuurplan worden de ruimtelijke ontwikkelingswensen benoemd, waarna in deel 3 de integratie van de beleidskaders en de verschillende ruimtelijke ontwikkelingswensen centraal staan.

Blijkens het tweede deel vormt de doelstelling van het verkeersnetwerk het bereikbaar houden van de stad en het verbeteren van de leefbaarheid in stad. Deze doelstellingen zijn leidend voor de toekomstige ontwikkelingen op verkeersgebied. Om de gewenste bereikbaarheid en leefbaarheid te bereiken, is de aanleg van een aantal nieuwe verbindingen wenselijk, waaronder de aanleg van de

Oostweg door de Waarderpolder. Dit vermindert in belangrijke mate de verkeersdruk in Haarlem-Noord en Oost. Vooral de Rijksweg, de Spaarndamseweg en de Amsterdamsevaart worden daardoor ontlast. De Oostweg is een stedelijke weg die primair dient voor het naar de randen geleiden van het autoverkeer in Haarlem-Noord. Verder is de aanleg van een nieuwe oeververbinding over het Spaarne in de vorm van de Schoterbrug voor de verbetering van de bereikbaarheid noodzakelijk.

In het Structuurplan is de hoofdstructuur voor het autoverkeer in grijs aangegeven, waarbij in geblokt grijs de nieuwe verbindingen zijn aangegeven. De Oostweg maakt deel uit van deze op de kaart aangegeven hoofdstructuur en is dan ook in overeenstemming met het Structuurplan.

Streekplan Noord-Holland Zuid

In het Streekplan wordt in paragraaf 3.3 (Een bereikbare netwerkstad) geconstateerd dat er grote achterstanden in het infrastructuurnetwerk in Noord-Holland Zuid zijn. Daarnaast dient zich nieuwe verstedelijking aan die van hetzelfde infrastructuurnetwerk gebruik moet maken of waarvoor nieuwe infrastructuur noodzakelijk is. Om woon-, werk- en recreatiegebieden bereikbaar te houden en de toenemende mobiliteit het hoofd te bieden, is de opgave enerzijds om bestaande wegen en openbaarvervoerbindingen beter te benutten en anderzijds om (nieuwe) verstedelijking en infrastructuur goed op elkaar af te stemmen.

In paragraaf 3.5 (Ruimte voor werken) wordt aangegeven dat goede voorwaarden moeten worden geschapen voor economische ontwikkeling, door te voorzien in de uitbreidingsbehoefte van het bestaande bedrijfsleven en waar mogelijk het faciliteren van de vestigingswensen van nieuwe bedrijven. Deze opgave dient verder te worden uitgewerkt door te streven naar een veelzijdige structuur, die de concurrentiekracht van Noord-Holland Zuid t.o.v. andere gebieden in Nederland en Europa versterkt. Hiertoe moet extra bedrijventerrein worden gerealiseerd en dienen innovatieve vormen van ruimtegebruik te worden toegepast. Voor de regio Zuid-Kennemerland wordt in dit kader gesproken over een intensiveringsopgave van 15 ha.

In het Streekplan wordt niet expliciet ingegaan op de infrastructuur binnen de stedelijke contour van de gemeente Haarlem. Gelet op het streven naar een verbetering van het infrastructuurnetwerk vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en het scheppen van goede voorwaarden voor economische ontwikkeling is het nu voorliggende plan naar ons oordeel in overeenstemming met de doelstellingen van het Streekplan Noord-Holland Zuid.

HVVP 2003

In het HVVP wordt uitgegaan van de ruimtelijke ontwikkelingen in Haarlem tot 2010. Deze ontwikkelingen geven een verkeerstoename- dan wel verkeersafname op de wegen rond de betrokken locaties, waarmee in het verkeersmodel voor de toekomstige situatie rekening wordt gehouden. Eén van deze ontwikkelingen vormt de ontwikkeling van de Spaarne-oever, welke erop gericht zijn de kwaliteit van het Spaarne voor de stad te verbeteren. Om deze ontwikkelingen een kans te geven, moet de hoeveelheid autoverkeer langs het Spaarne drastisch worden verminderd.

Daarnaast wordt voor de verschillende vormen van vervoer een doel geformuleerd. Het doel van de autostructuur wordt als volgt weergegeven. Belangrijkste uitgangspunt bij de ontwikkeling van de autostructuur is het creëren van stadsleefgebieden. Stadsleefgebieden bestaan uit gewone woonstraten en alleen daar waar noodzakelijk een (bescheiden) gebiedsontsluitingsweg met een profiel dat ruimte geeft aan de fiets. Het autoverkeer in deze stadsleefgebieden heeft een bestemming in de wijk, doorgaand verkeer wordt geweerd. Bestemmingsverkeer wordt zo direct mogelijk naar de gebiedsontsluitingswegen geleid. Deze gebiedsontsluitingswegen moeten daarbij een redelijke doorstroom bieden.

Het HVVP 2003 eindigt met een overzicht van de maatregelen per stadsdeel. Daarbij wordt, voor zover relevant, voor Haarlem-Noord, het volgende opgemerkt. De verbinding Oostweg schept een belangrijke mogelijkheid voor vermindering van de verkeersdruk in Haarlem-Noord. De maatregelen die nodig zijn om de Oostweg te realiseren zijn een verbinding tussen de Waarderpolder en de

Vondelweg en een verbeterde aansluiting van de Camera Obscuraweg op de A 2000. Door de komst van de Oostweg kan de Spaarndamseweg ingericht worden als gebiedsontsluitingsweg type B (dit is een weg die een belangrijke functie heeft de ontsluiting van een verblijfsgebied. Ze worden niet gebruikt door wijkvreemd verkeer. In principe zijn deze wegen voorzien van vrijliggende/aanliggende fietsvoorzieningen). Hierdoor ontstaat ruimte voor een kwaliteitsimpuls van de Spaarne-oever. Tevens kan er meer kwaliteit voor de fiets worden gerealiseerd.

Stedenbouwkundige onderbouwing

De Waarderweg is de ruimtelijke en functionele ruggengraat van de Waarderpolder. Hij is infrastructureel de belangrijkste route, die verschillende deelgebieden ontsluit. Door zijn breedte is de weg de belangrijkste openbare ruimte van de Waarderpolder. Deze functie zal de Waarderweg ook in de toekomst moeten houden. De Waarderweg en de Oudeweg vervullen als zodanig een representatieve functie voor de Waarderpolder en heel Haarlem.

Inzet is het creëren van een continu profiel vanaf de Oudeweg tot aan de Schoterbrug die samen met het Werkmanplantsoen een zekere ordening aanbrengt binnen de Waarderpolder. Om het representatieve karakter en een zekere ordening tot stand te brengen wordt aan weerszijden van de weg ruimte gereserveerd voor grasbermen met structuurbepalende bomenrijen. Tevens zal de weg worden uitgevoerd met een brede groene middenberm. Van belang is dat bij de ruimtelijke inpassing en boombegeleiding rekening wordt gehouden met de benodigde ruimte voor de wegvakken, namelijk 2x2 rijstroken. Hierdoor is de representatieve uitstraling van de Oostweg ook in de toekomst gewaarborgd. Stedenbouwkundig is een tracé met 2x2 rijstroken, mits goed ingepast, acceptabel te noemen.

De volgende randvoorwaarden en ontwerprichtlijnen zijn van belang:

Er wordt ruimte gereserveerd voor grasbermen aan weerszijden van de weg met een minimale breedte van 2 meter. Er moet een middenberm worden gerealiseerd van ongeveer 5 meter, waarbinnen uitvoegstroken worden opgelost, zonder het doorgaande beeld aan te tasten. De reserveringen voor de toekomstige rijbanen zijn gelegen binnen de grasbermen.

De Oostweg maakt deel uit van de hoofdbomenstructuur. Dit betekent dat er langs de Waarderweg en de Oudeweg een boombegeleiding van 1^e grootte bomen gewenst is. De bomen staan over de gehele lengte op dezelfde afstand van elkaar. Om voor de bomen goede groeiplaatsmogelijkheden te scheppen is het noodzakelijk zogenaamde boomplantstroken te bestemmen waarin geen kabels en leidingen gelegd mogen worden. Dit heeft tot gevolg dat elders in het profiel een bundeling van kabels en leidingen zal komen

Hoewel de beschikbare breedte sterk fluctueert is voor de Oostweg een zo eenvormig mogelijk profiel nagestreefd van rijbanen, bermen, bomen, fietspaden en trottoirs.

De bebouwing langs de Oudeweg en de Oostweg zal zich functioneel en representatief ontwikkelen. Dat betekent dat de mogelijkheid tot kantoorontwikkeling wordt vergroot, de bouwhoogte mag toenemen en er zal extra gelet worden op de uitstraling van de bebouwing. Dit heeft consequenties voor de diverse profielen en de parkeerdruk.

Langs de Oostweg worden op termijn waterpartijen gegraven die een positieve bijdrage leveren aan de uitstraling van de Oostweg.

Verkeerskundige aspecten

Vanuit verkeerskundig oogpunt vormt het HVVP 2003 de onderlegger voor de verkeerskundige aspecten van dit plan. Zoals hieruit blijkt is de Oostweg met name bedoeld om de bereikbaarheid van de Waarderpolder te verbeteren en het wijkvreemd verkeer te weren uit de woonwijken en af te wikkelen langs de rand van de stad.

Met de Oostweg wordt mede beoogd de toegestane autonome groei van het autoverkeer door enerzijds de herstructurering van de Waarderpolder en het Masterplan Spoorzone en anderzijds door bijvoorbeeld een toegenomen welvaart, autobezit en vrije tijd op te vangen. Zonder Schoterbrug en aansluitende Oostweg zal het verkeer als gevolg van de ontwikkelingen in de Waarderpolder ook groeien en zich via de nu al aan zijn maximale capaciteit zittende Waarderbrug en Prinsenbrug en aansluitende wegen willen afwikkelen. Het gevolg is een toename van de congestie en overlast voor de omliggende woongebieden en het bedrijventerrein. Vanuit verkeerskundig oogpunt draagt de realisatie

van de Oostweg dan ook in belangrijke mate bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de Waarderpolder, de doorstroming van intern Haarlems verkeer en het regionaal verkeer en de verbetering van de leefbaarheid in de aangrenzende woongebieden.

Het verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming wordt met name bewerkstelligd door het sterk terugbrengen van het aantal kruispunten. Van de bijna 20 blijven er nog maar 5 met verkeerslichten geregelde kruispunten over. Hiermee wordt een optimum gevonden tussen de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van de Waarderpolder. Het geheel wordt ondersteund met het invoeren van een nieuw bewegwijzeringsplan in de Waarderpolder.

Daarnaast wordt er een rijbaanscheiding aangebracht om ongewenste oversteek- en keerbewegingen te voorkomen. Tot slot worden directe perceeluitritten op de hoofdrijbaan van de Oostweg zoveel mogelijk voorkomen door het inpassen van ventwegen.

Geluid

Situatie

In verband met de aanleg van de Oostweg is, in het kader van de Wet Geluidhinder, onderzoek uitgevoerd naar de effecten op de geluidbelasting. Voor de aanleg van de Oostweg door de Waarderpolder wordt een artikel 19 procedure WRO gevolgd.

Voor het modelleren van de nieuwe situatie is gebruik gemaakt van de tekening V 3219-VO d.d. juli 2006 waarop de nieuwe weg staat getekend.

Een deel van het tracé wordt aangepast (reconstructie Waarderweg met hogere verkeersintensiteiten) terwijl in het noordelijk deel van de Waarderpolder een nieuwe weg aangelegd wordt.

Normering

Volgens de Wet Geluidhinder mag de geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen bij een reconstructie niet meer toenemen dan 2 dB. Wanneer de toename (afgerond) meer dan 2 dB bedraagt kunnen er of maatregelen aan de weg worden getroffen om deze toename te niet te doen of maatregelen aan de woning om er voor te zorgen dat het binnenniveau aan de eisen uit de Wet Geluidhinder voldoet.

De twee geluidbelastingen die met elkaar vergeleken moeten worden zijn die van een jaar vr reconstructie/wijziging (2009) en die van het toekomstig maatgevende jaar (2020) zonder het treffen van maatregelen.

Voor nieuw aan te leggen wegen, zoals het geval is in de noordkop van de Waarderpolder, geldt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Geluidgevoelige bestemmingen

De geluidgevoelige bestemmingen binnen de Waarderpolder, langs het tracé van de Oostweg, zijn alleen woningen. Bij een inventarisatie van eind 2004 is een lijst met woningen in de Waarderpolder vastgesteld (zie bijlage 0). Vanuit deze lijst is een selectie gemaakt aan de hand van de afstand tot het tracé van de Oostweg. Voor de dichtst langs het tracé gelegen woningen is vervolgens de geluidbelasting bepaald in beide situaties.

Verkeersintensiteiten.

De benodigde verkeersintensiteiten zijn voor wat betreft de bestaande situatie ontleend aan de verkeersmilieukaart. Hiervoor zijn de intensiteiten uit de Trend-variant (peiljaar 2010) gecorrigeerd (-1%) voor de autonome groei voor het jaar 2009.

Voor de situatie na aanleg van de Oostweg zijn de cijfers afkomstig van een studie van de afd. Verkeer en Vervoer waarbij de intensiteiten voor het jaar 2015 en 2020, zonder omklapping van de Amsterdamsevaart, geïmprognosticeerd zijn.

Volgens de Wet Geluidhinder (1-januari-2007) moet de geluidbelasting berekend worden in alle drie de etmaalperioden (dag, avond en nacht) en van daaruit de Lden bepaald worden. De gebruikte

intensiteiten voor de verschillende perioden zijn weergegeven in bijlage 1. De gehanteerde voertuigverdeling is 93, 5 en 2 % voor de dagperiode en 97, 2 en 1 % voor de avond en nachtperiode voor achtereenvolgens de categorieën 2, 3 en 4.

Wegdek.

Het wegdek bestaat momenteel uit dicht asfaltbeton en dit zal ook voor het toekomstige tracé gebruikt worden.

Berekening geluidbelasting

De in bijlage 1 genoemde intensiteiten, ingevoerd in het rekenmodel, leveren geluidbelastingen op zoals die zijn aangegeven op de bijgevoegde tekeningen. Per adres is in tabel 1 de geluidbelasting voor en na de realisatie van de Oostweg aangegeven en in de laatste kolom het verschil tussen deze twee waarden.

Indien de geluidbelasting 2 dB of meer stijgt (peiljaar 2009 vergelijkend met peiljaar 2020), dan moet de gemeente maatregelen nemen om deze stijging tot maximaal 1,4 dB(A) te beperken.

Tabel 1: Resultaten berekening geluidbelasting Lden in dB(A)

Adres	Lden bestaand	Lden nieuw	Vershil
Waarderweg 100	46,8	58,9	+12,1
Waarderweg 116	37,8	49,6	+11,8
Waarderweg 33	67,2	68,1	+0,9
Waarderweg 9	65,8	67,1	+1,3
Waarderweg 13/15	67,2	68,2	+1,0
Oudeweg 34-40	65,4	67,0	+1,6
Mollerusweg 28	56,7	60,5	+3,8
R. Peereboomweg 5A	54,4	57,9	+3,5
Wateringweg 15 A	51,6	51,9	-0,3

Voor de woningen welke verder van het tracé verwijderd liggen geldt dat de geluidbelasting, ten gevolge van de afstand en/of de afscherming voldoet aan de voorkeursgrenswaarde en is verder onderzoek niet vereist.

Conclusie.

Uit de resultaten van de berekening blijkt dat alleen voor de woningen Wateringweg 15 A de geluidbelasting daalt. Voor alle andere in tabel 1 aangegeven woningen stijgt de geluidbelasting t.g.v. de aanleg van de Oostweg.

Voor woning Waarderweg 116 stijgt de geluidbelasting weliswaar 11,8 dB(A) maar de toekomstige geluidbelasting blijft, na aftrek van de correctie (5 dB) voor het in de toekomst stiller worden van voertuigen, onder de voorkeursgrenswaarde.

De woning Waarderweg 100 krijgt na de aanleg van de Oostweg een geluidbelasting van 59 dB waarmee de voorkeursgrenswaarde overschreden wordt. Hiervoor zal door B&W een hogere waarde vastgesteld moeten worden van 54 dB. Tevens zal er voor gezorgd moeten worden dat het binnenniveau voldoet aan de eisen uit de Wet Geluidhinder.

Een aantal woningen langs het tracé van de Oostweg (zie tabel 3) ondervinden een stijging van de geluidbelasting van circa 3 dB. De gemeente (wegaanlegger) moet er voor zorg dragen dat deze stijging te niet gedaan wordt of in elk geval niet meer bedraagt dan 2 dB. Ook is het mogelijk er voor te zorgen dat het binnenniveau voldoet aan de eisen uit de Wet Geluidhinder. Omdat het hier gaat om een beperkt aantal woningen langs een relatief lang tracé is dit eenvoudiger en kosteneffectiever.

Externe veiligheid

In het kader van de beoordeling van de externe veiligheid is een veiligheidsonderzoek uitgevoerd door de Adviesgroep AVIV BV. Uit dit onderzoek, dat als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd, volgt dat er geen beperkingen zijn vanuit het BEVI voor het realiseren van de Oostweg. Het plaatsgevonden risico in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen is kleiner dan de grenswaarde. Het groepsrisico neemt niet toe door het realiseren van de Oostweg en is en blijft daarmee onder de oriëntatiewaarde. Er doet zich daarmee vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen belemmeringen voor.

Aanvullend aan het onderzoek merken wij nog het volgende op. De Oostweg vormt een zodanig essentiële schakel in het hoofdwegennet dat de mogelijkheid open gehouden moet worden om een gevaarlijke stoffen route te openen. De controlerende instantie met betrekking tot vervoer van gevaarlijke stoffen is de Inspectie van Verkeer en Waterstaat. Het ontwerp van de Oostweg dient derhalve te voldoen aan het vigerend beleid van de inspectie van Verkeer en Waterstaat en de standaard richtlijnen van de provincie Noord-Holland.

Het bedrijventerrein Waarderpolder bevat een aantal risicovolle bedrijven waarbij het van belang is voor de brandweer om snel ter plaatse te kunnen zijn in geval van een incident of een ramp. De aanleg van de Oostweg en de Schoterbrug zal de bereikbaarheid van het noordelijke deel van de Waarderpolder verbeteren.

De Oostweg zal mogelijk worden aangemerkt als een route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een consequentie hiervan is dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten van de Oostweg zoveel mogelijk gegarandeerd moet worden, in geval er een incident met gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Gelet moet worden op het behoud en mogelijk verbeteren van de bestaande bluswatervoorzieningen in de Oostweg. Tevens dient de bereikbaarheid voor de hulpdiensten gegarandeerd te blijven van alle (toekomstige) bedrijven en objecten in de Waarderpolder.

Voor de risicovolle bedrijven in de Waarderpolder heeft de brandweer Haarlem bereikbaarheidskaarten gemaakt, waarop onder andere staat aangegeven wat de beste rijroute is naar het object en waar de opstelplaatsen zijn om zo goed mogelijk te kunnen optreden in het kader van de brand- en rampenbestrijding en hulpverlening. Het aantal bereikbaarheidskaarten voor de gehele Waarderpolder is op dit moment 25, waarvan 4 voor de Waarderweg (Oostweg). De consequenties van de aanleg van de Oostweg voor de bereikbaarheidskaarten van de brandweer zullen in een later stadium van het project bekeken moeten worden .

Bodem

Algemene bodemkwaliteit

Op basis van reeds uitgevoerde bodemonderzoeken op onverdachte terreinen is de Haarlemse bodem-kwaliteits-kaart vastgesteld. In de Haarlemse bodemkwaliteitskaart worden bodemkwaliteits-zones onderscheiden. Per zone is de *gemid-delde* bodem-kwaliteit vastgesteld. De bodemkwaliteitskaart bevat geen grond-watergegevens.

In de bodemkwaliteitszone waarbinnen het terrein van de Oostweg ligt, is de bovengrond (0,0 – 0,5 m-mv) gemiddeld licht verontreinigd met zink en PAK (teerachtige stoffen in bijvoorbeeld koolas). Plaatselijk kan de grond echter matig verontreinigd zijn met zink. Daarnaast kunnen plaatselijk ook lichte verontreinigingen met cadmium, kwik, koper, nikkel, lood en minerale olie voorkomen. De ondergrond (0,5 – 2,0 m-mv) is gemiddeld licht verontreinigd met minerale olie en PAK. In de ondergrond kunnen bovendien plaatselijk lichte verontreinigingen met kwik, koper, lood en zink voorkomen.

In onderstaande tabel zijn de gemiddelde waarden (achtergrondwaarden) en de uitschieters (P95) voor de elf parameters in de boven- en ondergrond van bodemkwaliteitszone 6 weergegeven.

Bodemkwaliteitszone 6, P95 en gemiddelde waarden

	As	Cd	Cr	Cu	Hg	Pb	Ni	Zn	PAK	EOX	mo
--	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	----

Gem. bg	4,72	-0,30	-	12,26	-	13,24	-	0,10	-	42,93	-	8,02	-	78,09	s	1,81	s	0,26	-	48,15	-
Gem. og	4,59	-0,27	-	9,26	-	9,00	-	0,09	-	16,93	-	6,13	-	28,75	-	1,54	s	0,12	-	52,13	s
P95 bg	8,03	-0,70	s	26,17	-	43,86	s	0,33	s	167,42	s	15,62	s	310,55	t	6,80	s	1,00	s	122,30	s
P95 og	10,58	-0,50	-	17,41	-	31,70	s	0,25	s	60,94	s	10,68	-	81,33	s	8,39	s	0,36	s	117,69	s

gehalten in mg/kg d.s.

Gem. bg gemiddelde bovengrond (0,0 - 0,5 m-mv)

Gem. og gemiddelde ondergrond (0,5-2,0 m-mv)

mo minerale olie

P95 bg uitschieters bovengrond

P95 og uitschieters ondergrond

- gehalte is kleiner dan de streefwaarde

s gehalte is groter dan de streefwaarde en kleiner dan de tussenwaarde

t gehalte is groter dan de tussenwaarde en kleiner dan de interventiewaarde.

Uitgevoerde onderzoeken en bodembedreigende activiteiten

Van het tracé Oostweg zijn weinig onderzoeken bekend. Waar onderzoek op de tracés uitgevoerd is, vallen de verontreinigingen mee. In de omgeving is wel veel onderzoek uitgevoerd. Hier zijn een aantal locaties met sterke verontreinigingen gevonden. Er wordt vooralsnog niet verwacht dat deze invloed hebben op de kwaliteit van de bodem binnen het tracé van de Oostweg. Een uitzondering hierop is de locatie J.W. Lucasweg 2, waar in het verleden een ftalaten-verontreiniging in het grondwater is aangetroffen.

Er zijn diverse bedrijven gevestigd langs het tracé, waar bodembedreigende activiteiten plaatsvinden.

Het ligt niet in de verwachting dat deze de bodem in het tracé van Oostweg negatief hebben beïnvloed.

Uitgevoerde onderzoeken en bodembedreigende activiteiten

Van het tracé Oostweg zijn weinig onderzoeken bekend. Waar onderzoek op de tracés uitgevoerd is, vallen de verontreinigingen mee. In de omgeving is wel veel onderzoek uitgevoerd. Hier zijn een aantal locaties met sterke verontreinigingen gevonden. Er wordt vooralsnog niet verwacht dat deze invloed hebben op de kwaliteit van de bodem binnen het tracé van de Oostweg. Een uitzondering hierop is de locatie J.W. Lucasweg 2, waar in het verleden een ftalaten-verontreiniging in het grondwater is aangetroffen.

Er zijn diverse bedrijven gevestigd langs het tracé, waar bodembedreigende activiteiten plaatsvinden.

Het ligt niet in de verwachting dat deze de bodem in het tracé van Oostweg negatief hebben beïnvloed.

Conclusie uitgevoerd onderzoek Oostweg

Ter voorbereiding van de realisatie van de Oostweg is een bodemonderzoek uitgevoerd door bureau Bodem van de afdeling Milieu van de gemeente Haarlem. In de grond zijn, op één uitzondering na, alleen lichte verontreinigingen aangetroffen. De uitzondering bestaat uit een matige loodverontreiniging op een diepte van 1,5 tot 1,8 meter beneden maaiveld bij één boorpunt. Deze verontreiniging is niet teruggevonden bij nabijgelegen boringen en waarschijnlijk het gevolg van de plaatselijke aanwezigheid van puin in de bodem. De resultaten komen overeen met wat verwacht kan worden op basis van de Bodemkwaliteitskaart.

In het grondwater zijn hoofdzakelijk geen of lichte verontreinigingen aangetroffen. In vier peilbuizen ten westen van het H.N. Werkmanplantsoen zijn matige arseenverontreinigingen aangetoond. Deze zijn waarschijnlijk van natuurlijke herkomst en niet ongebruikelijk voor dit deel van de stad. Binnen dit onderzoek is geen ftalaten-verontreiniging in het grondwater bij J.W. Lucasweg 2 aangetroffen.

De aangetroffen verontreinigingen zijn geen aanleiding voor nader onderzoek. Met dit onderzoek is voldoende onderzoek gedaan om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren. De aangetroffen verontreinigingen zijn geen belemmering voor de beoogde functies.

Luchtkwaliteit

Inleiding

De effecten op de luchtkwaliteit van de Oostweg zijn in samenhang met die van de aanleg van de Schoterbrug beoordeeld volgens een saldobenadering. Daartoe is een "Notitie luchtkwaliteitseffecten Schoterbrug-Oostwegverbinding opgesteld, als onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing voor de vrijstelling art 19 voor de bouw van de Schoterbrug. Inmiddels zijn nieuwe rekenvoorschriften van kracht (Meet en Rekenvoorschriften Bevoegdheden Luchtkwaliteit, 2006). Voorzover berekeningen daartoe aangepast moesten worden zijn deze opgenomen in een notitie "Actualisatie Luchtkwaliteitseffecten SBOW-verbinding". Beide documenten zijn als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd en dienen, voor zover noodzakelijk, hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd. In de navolgende tekst worden de voornaamste aspecten samengevat.

Wettelijk kader

Ingevolge het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (Blk) moeten bij de besluitvorming over dit project in het kader van artikel 19 WRO de grenswaarden uit het Blk gerespecteerd worden. Dit betekent dat de grenswaarden in principe niet mogen worden overschreden in het gebied waarop het project invloed heeft (ook buiten het betreffende plangebied).

Uit artikel 7 lid 3 van het Blk volgt dat een project, indien wel grenswaarden overschreden worden, toch kan doorgaan:

als door het project per saldo geen toename van de concentratie ontstaat,
of als, ondanks een beperkte toename van de concentratie, door een met het (besluit over) het project samenhangende maatregel of effect van het besluit, de luchtkwaliteit per saldo verbetert.

De laatstgenoemde situatie is onderzocht voor de toetsing van de SBOW-verbinding.

Samenhang Oostweg met andere projecten

Het project Oostweg maakt tezamen met de aanleg van de Schoterbrug en de aanleg van een nieuwe fly-over verbinding deel uit van een pakket maatregelen om de bereikbaarheid van de Waarderpolder te vergroten en de verkeersdruk op woongebieden in Haarlem Noord (met name langs de Spaarndamseweg) te verminderen. Dit ondanks de verwachte verkeersgroei door economische groei van de Waarderpolder en autonome verkeersgroei. De genoemde drie projecten vormen de hoofdonderdelen van het Deelprogramma Bereikbaarheid Waarderpolder en vinden hun basis in het Haarlems Verkeer en Vervoerplan en het Structuurplan Haarlem.

De projecten vormen geografisch en verkeerstechnisch met elkaar samenhangende maatregelen aan een aaneengesloten route, die korthedshalve als Schoterbrug-Oostwegverbinding zal worden aangeduid (SBOW-verbinding).

Het project *Schoterbrug* vormt een nieuwe oeververbinding over het Spaarne tussen Haarlem noord en de noordkant van de Waarderpolder. De Schoterbrug vervangt daarmee ook de Waarderbrug die vanaf de ingebruikname van de Schoterbrug voor het autoverkeer gesloten wordt, ten gunste van woongebied in het verlengde van de nu reeds zwaar belaste Waarderbrug.

Het *Oostweg project* omvat verbeteringen aan de bestaande wegen in het verlengde van de Schoterbrug aan de oostkant (Waarderweg en Oudeweg oostelijk van de Waarderweg tot de Camera Obscuraweg), door en langs het bedrijventerrein Waarderpolder.

De aanleg van een nieuwe *fly-over* verbetert de aansluiting van dit tracé op de A200. Ook reeds uitgevoerde verbeteringen aan de Camera Obscuraweg en een reeds lopende verbreding van het Kegge Viaduct behoren tot de verbetering van dit tracé, noodzakelijk om een goede doorstroming te garanderen.

De Oostweg-aanpassingen en de Schoterbrug zijn vanaf hun aanvang steeds qua tijdplanning afgestemd op een gelijktijdige oplevering (aanvang 2009). Provinciale goedkeuring voor de vrijstelling ex art 19 voor de Schoterbrug wordt in mei verwacht. Ook het realisatiekrediet voor de Oostweg zal in mei worden vastgesteld, na ontvangst van de definitieve (reeds toegezegde) subsidiebeschikking voor de Oostweg inclusief fly-over. De aanleg van een fly-over was daarbij

tevens subsidievoorwaarde voor de Oostweg en dient vóór 2012 afgerond te zijn. De sluiting van de Waarderbrug voor autoverkeer is bestuurlijk vastgelegd (Raadsbesluit, 23-12-2005).

Toepasselijkheid saldobenadering

De projecten en maatregelen zijn alleen in hun onderlinge samenhang zinvol en functioneel, en worden gelijktijdig gerealiseerd in 2009 (fly-over vóór 2012). Hun effecten op verkeer en luchtkwaliteit zijn daarom in hun samenhang beoordeeld, volgens de saldobenadering.

Die benadering is primair van toepassing omdat een deel van het verkeer verlegd wordt, vooral door de aanleg van de Schoterbrug. Waar het verkeer afneemt (Spaarndamseweg, Waarderhaven: woongebied) verbetert de luchtkwaliteit, maar op de vervangende route (de SBOW-verbinding: bedrijventerrein) wordt de luchtkwaliteit minder. Door de maatregelen om de doorstroming te verbeteren wordt die plaatselijke verslechtering echter geheel of gedeeltelijk teniet gedaan. Alle en via de saldobenadering kan het uiteindelijke totale effect op de luchtkwaliteit van brug, Oostweg en maatregelen goed afgewogen worden.

Onderzoeksopzet

De te verwachten luchtkwaliteitseffecten als gevolg van het bouwplan c.q. verzoek om vrijstelling zijn in beeld gebracht met behulp van het rekenmodel Car II versie 5.0. Daarmee is een vergelijking gemaakt voor verschillende peiljaren bij de verkeersontwikkeling met en zonder de SBOW-verbinding en -aanpassingen. Per peiljaar is steeds uitgegaan van dezelfde, verwachte, sociaal economische ontwikkeling in de regio en in Haarlem, inclusief de groei van de bedrijvigheid in de Waarderpolder.

Het planscenario, de situatie met de SBOW-verbinding, beschrijft de reëel te verwachten verkeerssituatie zoals die ontstaat als gevolg van de aanleg van de brug en de Oostweg, en de andere bovengenoemde maatregelen om het verkeer met en door de Waarderpolder te optimaliseren

Het planscenario is afgeleid van een verkeersmodel opgesteld voor het Haarlems Verkeer en Vervoer Plan (HVVP), dat de toekomstige verkeerscontext van de brug het best weergeeft. Dit is geactualiseerd voor relevante wijzigingen ten opzichte van het HVVP, met name de sluiting van de Waarderbrug (bij ingebruikname Schoterbrug) en het vervallen van de geplande verlegging van de hoofdentree van Amsterdamse Vaart naar Oudeweg.

Dit planscenario mét Schoterbrug en flankerende maatregelen is vergeleken met de theoretische 'trend'situatie met de verkeersgroei bij dezelfde sociaal economische ontwikkeling, maar zonder de brug en ermee samenhangende verkeersaanpassingen.

Genoemde plan- en trends scenario's zijn door of in overleg met bureau Goudappel Coffeng opgesteld voor de peiljaren 2010 (1 jaar na opening van de brug en tevens het jaar waarin de grenswaarde voor NO₂ wettelijk ingaat), 2015 en 2020. De laatste 2 peiljaren zijn ook de referentie jaren voor de middellange en lange termijn ontwikkeling van de werkgelegenheid in de Waarderpolder. Voor het jaar 2010 is gerekend met een situatie zonder fly-over; voor 2015 en 2020 is gerekend met de fly-over.

Het gebied waarbinnen de ontwikkelingen van de luchtkwaliteit vergeleken worden (het saldogebied) is het gebied waarin de SBOW-verbinding en -aanpassingen (Schoterbrug, Oostweg, sluiten Waarderbrug) een relevante invloed op het verkeer, en/of op de luchtkwaliteit kunnen hebben. In de berekeningen is aanvankelijk ("Notitie luchtkwaliteitseffecten SBOW-verbinding") voor alle wegen de luchtkwaliteit berekend en getoetst op een positie op 4 m uit het midden van de buitenste rijstrook, conform jurisprudentie tot dan toe. Het nieuwe Meet- en Rekenvoorschrift Bevoegdheden luchtkwaliteit schrijft echter een afstand voor van *maximaal* 10 m uit de kant van de weg (voor Fijn Stof) dan wel *maximaal* 5 m uit de kant van de weg (NO₂ en overige componenten). Ingeval gevels dichterbij de weg liggen dient de gevelafstand genomen te worden.

De grotere rekenafstand (met gemiddeld lagere concentraties) zou tot verschuivingen in het saldo kunnen leiden. Zekerheidshalve zijn daarom de berekeningen ook met deze nieuwe afstand uitgevoerd in de aanvullende notitie "Actualisatie Luchtkwaliteitseffecten SBOW-verbinding".

Voor de overige modelparameters wordt korthedshalve verwezen naar de Notitie.

Voor de analyse van de berekende concentraties is primair nagegaan of onder het planscenario (= met Schoterbrug/Oostwegverbinding) grenswaarden zullen worden overschreden langs wegvakken van het saldogebied, en welke verschuivingen er in hoofdlijnen optreden ten opzichte van de situatie zonder SBOW-verbinding. Vervolgens is een balans opgemaakt waarbij voor de wegen *met overschrijdingen* zonder en/of met het plan is bepaald of per saldo sprake is van een verbetering of verslechtering van de situatie, uitgedrukt in:

Totale weglengte overschrijding

Gemiddelde concentratie boven de grenswaarde in het overschrijdingsgebied (gewogen naar de lengte per wegvak overschrijding). Het overschrijdingsgebied bestaat uit het gebied dat in de situatie met de brugverbinding (en/) óf in de situatie zonder de brug een overschrijding geeft, per component. Alleen verschillen boven de grenswaarde zijn meegenomen; een verbetering of verslechtering is dus niet meegerekend voor het deel dat beneden de grenswaarde plaatshad.

Daarnaast zijn de gevolgen voor de blootstelling bepaald aan de hand van de aantallen blootgestelden aan concentraties boven de grenswaarde bij gevels van woningen en de in de verkeersmilieukaart opgenomen aantallen woningen per wegvak. Het aantal blootgestelden is afgeleid uitgaand van 2,5 persoon per woning. Omdat er nauwelijks sprake was van overschrijding bij gevels is deze analyse slechts zeer beknopt uitgevoerd. Het Meet en Rekenvoorschrift geeft hier ook geen afwijkende voorschriften.

Resultaten

Uit de notitie blijkt dat de hoogste concentraties optreden op de korte termijn: in 2010. In 2015 en 2020 worden lagere waarden berekend, door geleidelijk dalende achtergrondconcentraties en lagere emissies per voertuig, als gevolg van nationaal en Europees beleid.

Situatie jaargemiddelde NO₂ in 2010, oude rekenafstanden

Zonder de SBOW-verbinding doen zich in het saldogebied overschrijdingen voor langs de Spaarndamseweg, langs de Waarderhaven, oostelijk deel Oudeweg, Camera Obscuraweg, Kegge/Stastokviaduct en langs de Prinsenbrug en de toerit daarvan vanaf de Oudeweg. De hoogste overschrijding treedt op langs het viaduct (47 µg/m³) en langs de toerit van de Prinsenbrug (Oudeweg).

Met de SBOW-verbinding blijken overschrijdingen op te treden langs de Camera Obscuraweg, langs de Prinsenbrug, langs de Oudeweg toerit Prinsenbrug en Oudeweg direct oost van Gedempte Oostersingel Gracht. Op deze Oudeweg is het overschrijdingsgebied iets in omvang toegenomen, zij het met een geringe overschrijding (<0,5 µg/m³).

Daar staat echter tegenover dat langs de Spaarndamseweg en de Waarderhaven in de situatie met de SBOW-verbinding (en de eraan “gekoppelde” sluiting van de Waarderbrug voor autoverkeer) geen sprake meer is van overschrijding; ook langs de Vondelweg ontstaan geen overschrijdingen.

Uit de nadere analyse is gebleken dat bezien over de overschrijdingsgebieden van het onderzoeksgebied per saldo sprake is van een vermindering van de weglengte met overschrijding. Tevens neemt de gemiddelde waarde van de overschrijding in het gebied af.

De notitie laat zien dat ook de blootstelling van personen in de woonsituatie aanmerkelijk verbetert, vooral langs de Spaarndamseweg. Een ermee samenhangende, beperkte toename van verkeer en concentraties bij gevels in de Waarderpolder betreft geen woningen. Aan blootstelling in een bedrijfssituatie wordt minder zwaar gewicht toegekend dan in de woonsituatie. De grenswaarden in het Blk gelden wettelijk niet in de bedrijfssituatie –omdat ze daar ook niet op zijn afgestemd (vanwege kortere duur blootstelling, en relatief minder kwetsbare deel van de bevolking).

In *beide* situaties (met en zonder brug) vindt overigens ter hoogte van woningen in het onderzoeksgebied *geen* overschrijding plaats; alleen langs het Kegge viaduct vindt een beperkte overschrijding plaats bij bedrijfsgevels (geen woningen).

Wijzigingen in de situatie voor NO₂ bij nieuwe (maximale) rekenafstanden

De toepassing van de grotere rekenafstand levert lagere concentraties op. Hierdoor valt een deel van de overschrijdingen weg.

Zonder de SBOW-verbinding doet zich niettemin langs dezelfde wegen nog overschrijdingen voor als met de oude afstanden: de Spaarndamseweg, de Waarderhaven, oostelijk deel Oudeweg, Camera Obscuraweg, Kegge/Stastokviaduct, toerit Prinsenbrug. De hoogste overschrijding is 45 µg/m³ (Kegge Viaduct).

In de situatie **met** de SBOW-verbinding treden alleen nog overschrijdingen op langs het Kegge-viaduct (max 45 µg/m³), de toerit ervan via de Camera Obscuraweg en de toerit van de Prinsenbrug. Ook met de nieuwe rekenafstanden bleek dat bezien over de overschrijdingsgebieden van het onderzoeksgebied per saldo sprake is van een vermindering van de weglengte met overschrijding. Tevens neemt de gemiddelde waarde van de overschrijding in het gebied af.

Conclusies over NO₂ in 2010

Uit het bovenstaande kan over de situatie van NO₂ in 2010 geconcludeerd worden:

De aanleg van het Schoterbrug/Oostwegtracé veroorzaakt weliswaar op enkele plaatsen op of aan de rand van bedrijventerrein een overschrijding van grenswaarden die op die plekken zonder de brug niet of in mindere mate optreedt. Daar staat tegenover dat in dicht bewoond gebied, langs de Spaarndamseweg, de overschrijdingen opgeheven worden.

De aanleg van het Schoterbrug/Oostweg tracé levert per saldo een verbetering op van zowel het aantal km weglengte waarover overschrijding plaatsvindt als de ernst van die overschrijdingen (afname gemiddelde overschrijding).

Dit geldt zowel met de oude rekenafstanden als bij toepassen van de maximale afstanden uit het Meet- en rekenvoorschrift.

Hoewel met noch zonder SBOW-verbinding grenswaarden worden overschreden bij gevels, treedt ook een duidelijke verbetering op van de blootstelling van personen in de woonsituatie.

Situatie Fijn Stof 2010, oude rekenafstanden

De grenswaarde voor het jaargemiddelde voor Fijn Stof wordt in geen enkel scenario, met of zonder brug en in geen van de jaren 2010, 2015 of 2020 overschreden en kan daarom verder buiten beschouwing blijven. Hetzelfde geldt overigens voor benzeen en koolmonoxide. Deze bespreking betreft daarom alleen de toetsing aan de norm voor het daggemiddelde van Fijn Stof.

Voor het daggemiddelde van Fijn Stof geldt op hoofdlijnen dezelfde analyse als voor NO₂. Het overschrijdingsgebied is voor Fijn Stof in 2010 echter veel kleiner dan voor NO₂, zowel zonder als met de brug.

De dagnorm pakt in de praktijk veel strenger uit dan de norm voor het jaargemiddelde, en wordt in een deel van het onderzoeksgebied wel overschreden.

In de situatie zonder brug is dat het geval langs een deel van de Spaarndamseweg, langs een beperkt deel van het Kegge/Stastokviaduct en op een wegvak van de Oudeweg (toerit Prinsenbrug).

In de situatie met de Schoterbrug / Oostwegverbinding treedt geen overschrijding meer op in de woongebieden binnen het onderzoeksgebied, er resteert de toerit van de Prinsenbrug (Oudeweg). Langs de Vondelweg ontstaan geen overschrijdingen. Langs het Kegge Viaduct nemen de overschrijdingen enigszins toe (zie de notitie).

Voor Fijn Stof in 2010 kan geconcludeerd worden dat door de aanleg van de nieuwe verbinding vooral het woongebied langs de Spaarndamseweg verbetert. In deze overgangssituatie zonder fly-over moet alleen op het Kegge Viaduct rekening worden gehouden met een beperkte lokale toename van de overschrijdingen. Uit de nadere berekeningen voor de saldering in de notitie blijkt dat de situatie over het totale overschrijdingsgebied gelijk blijft of verbetert voor wat betreft Fijn Stof.

Uit de notitie blijkt dat ook de blootstelling in de woonsituatie verbetert als gevolg van de Schoterbrug/Oostwegverbinding. Ook hier geldt overigens dat noch met, noch zonder de brug grenswaarden worden overschreden bij gevels van woningen.

Wijzigingen bij toepassing nieuwe (maximale) rekenafstanden

Bij toepassing van de maximale rekenafstanden volgens het meet- en rekenvoorschrift worden nergens overschrijdingen gevonden van de dagnorm voor Fijn Stof, met noch zonder de SBOW-verbinding.

Conclusies Fijn Stof 2010:

De aanleg van het Schoterbrug/Oostwegtracé veroorzaakt geen overschrijding van grenswaarden die op die plekken zonder de brug niet optreden. Alleen in de overgangssituatie neemt lokaal de overschrijding iets toe. Maar daar staat tegenover dat in bewoond gebied, langs de Spaarndamseweg, de overschrijdingen opgeheven worden.

De aanleg van het Schoterbrug/Oostweg tracé levert per saldo een verbetering op van zowel het aantal km weglengte waarover overschrijding plaatsvindt als de ernst van die overschrijdingen (gemiddelde concentratie). Dit is ook het geval in de overgangssituatie met het Kegge Viaduct.

Hoewel met noch zonder brug grenswaarden worden overschreden bij gevels, treedt per saldo ook een duidelijke verbetering op van de blootstelling van personen in de woonsituatie. Dit is gunstig voor de gezondheid, omdat Fijn Stof ook beneden de grenswaarden nog gezondheidseffecten kan hebben.

Bij toepassing van de nieuwe, maximale rekenafstanden treedt nergens in het saldogebied overschrijding op, met noch zonder de SBOW-verbinding.

Situatie in 2015 en 2020 (oude rekenafstanden)

Tussen 2010 en 2015 dalen de concentraties doordat Rijksmaatregelen doorwerken in de emissie per auto en de achtergrondconcentraties. Dit heeft meer effect dan de in Haarlem vrij beperkte verkeerstoename tot 2015. Volgens het meest reëel te verwachten scenario is inmiddels de fly-over gerealiseerd.

De berekeningen voor NO₂ in 2015 laten zien dat in het onderzoeksgebied bij aanleg van de Schoterbrug/Oostwegverbinding geen overschrijdingen meer voorkomen.

Tussen 2015 en 2020 zet de verbetering nog iets verder door.

Voor wat betreft Fijn Stof dalen de concentraties eveneens verder in de jaren 2015 en 2020, waardoor de situatie verder verbetert. Er doen zich geen overschrijdingen van de PM₁₀ dagnorm meer voor. Hoewel met noch zonder brug grenswaarden worden overschreden bij gevels, treedt ook een duidelijke verbetering op van de blootstelling van personen in de woonsituatie. Dit is gunstig voor de gezondheid.

Wijzigingen bij toepassing nieuwe (maximale) rekenafstanden

Aangezien op grotere afstanden de concentraties altijd lager zijn, worden met de nieuwe (maximale) rekenafstanden evenmin nog overschrijdingen berekend in 2015 en 2020, voor NO₂ noch Fijn Stof.

Conclusies ontwikkeling per 2015 en 2020:

In 2015 worden geen overschrijdingen van NO₂ meer berekend, tot 2020 verbetert de situatie nog verder

Ook voor Fijn Stof verbetert de situatie verder en komen geen overschrijdingen voor

Deze conclusies gelden ook bij toepassing van de nieuwe maximale rekenafstanden volgens het Meet en Rekenvoorschrift

Ook voor wat betreft de blootstelling in de woonsituatie verbetert de situatie verder.

Aanvullende berekeningen

De berekeningen zijn ook uitgevoerd voor het realisatiejaar 2009 van de brug.

De conclusies zijn gelijk: bezien per saldo over het totale overschrijdingsgebied verbetert de situatie qua weglengte en ernst van de overschrijding voor NO₂ en voor Fijn Stof.

Dit is eveneens het geval wanneer met de nieuwe maximale rekenafstanden wordt gerekend.

Eindconclusie uit de analyse van de luchtkwaliteitseffecten

-Op grond van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de aanleg van de Schoterbrug / Oostweg verbinding, en daarmee ook de realisatie van de Oostweg, op kortere en langere termijn per saldo een gunstig effect heeft op de luchtkwaliteit, en voldoet aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

Flora en Fauna, Vogel- en Habitatrichtlijn, natuurbeschermingsgebied

De Oostweg is niet gesitueerd binnen een habitat- of vogelrichtlijngebied of een beschermd natuurgebied en oefent evenmin direct of indirect invloed uit op dergelijke gebieden.

Uit diverse verkenningen in de afgelopen jaren van het beoogde tracé blijkt, dat er geen schade is te verwachten aan wettelijk beschermde dier- of plantensoorten, met uitzondering van een aantal algemeen voorkomende zangvogels.

Wat betreft de mogelijke negatieve gevolgen voor zangvogels zijn de te verwijderen platanen geen mogelijke oorzaak van schade aan de zangvogelstand, omdat deze soort boom nauwelijks voedsel en nestelgelegenheid biedt.

De te verwijderen volwassen iepen en de nu nog aanwezige bosschages van het Werkmanplantsoen bieden wel voedsel en nestelgelegenheid aan een aantal vogelsoorten: merel, koolmees, tjiftjaf, winterkoning, roodborst, groenling, houtduif, heggenmus, ekster. Bij het ontwerp van de aanpassingen van de Oostweg is hiermee rekening gehouden.

Uit de lopende natuurtoets blijkt voorlopig, dat de bosschages van het Werkmanplantsoen het enige openbaar groen is in de Waarderpolder, waar de genoemde vogelsoorten duurzaam aanwezig kunnen zijn. Het groen op de [particuliere] bedrijfsterreinen is op enkele uitzonderingen na niet geschikt voor broedende zangvogels, omdat de houtige beplanting daar afwezig is, te laag blijft of te klein van oppervlakte is. In het groen op de bedrijfsterreinen komen enkele losse broedgevallen voor van vooral merel, winterkoning en heggenmus, maar gezien de onzekerheid van het instandhouding van de vereiste begroeiing is hier geen sprake van een duurzaam voorkomen. In de randen van de Waarderpolder is alleen de beplanting rond de rioolwaterzuiveringsinstallatie geschikt als broedgebied voor algemene zangvogels. Zolang de beplanting op het Werkmanplantsoen gehandhaafd blijft, is er geen probleem vanuit de regelgeving op het gebied van de Flora- en faunawet.

Gelet het bovenstaande is het handhaven van de bestaande houtige beplanting op het Werkmanplantsoen nodig voor het voorkomen van een minimale zangvogelbevolking. Het verplaatsen van de broedlocatie door vervangen houtige beplanting met dezelfde oppervlakte en breedte is praktisch niet realiseerbaar op een andere plek in de wijk. Omdat deze beplanting blijft bestaan, doen zich geen strijdigheden voor met de wet- en regelgeving op het gebied van de flora en fauna.

Water

Op basis van het Integraal Waterplan (IWP) van de gemeente Haarlem dient bij uitbreiding van het verhard oppervlak uit te worden gegaan van het principe “waterneutraal bouwen.” Dit houdt concreet in dat bij ruimtelijke ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak toeneemt en/of waarbij het waterbergend vermogen afneemt er maatregelen genomen moeten worden om de negatieve effecten (grotere aan- en afvoer) te voorkomen. Uitgangspunt is daarbij dat dit plaatsvindt in het plangebied.

De benodigde maatregelen kunnen betrekking hebben op het bergen dan wel het vertragen van de piekafvoer. Op basis hiervan dient voor extra waterberging dan wel voor vertragsmaatregelen te worden gezorgd.

De komende jaren neemt het aantal vierkante meters verharding in de Waarderpolder naar verwachting toe. Gelet op deze ontwikkeling hebben de gemeente en het hoogheemraadschap van Rijnland de wateropgave voor de Waarderpolder in beeld gebracht.

Door in de middenberm van de nieuwe Oostweg een wadi aan te leggen, wordt de toename van de verharding van de Oostweg gecompenseerd. Door de aanleg van de Oostweg neemt de verharding met 7.600 m² toe. Door de aanleg van de wadi wordt echter 14.500 m² verharding vertraagd afgevoerd.

Netto bedraagt de afname van de verharding na de realisatie van de Oostweg en de wadi dus 6.900 m². Daarbij komt dat de bijbehorende fiets- en voetpaden in de nieuwe situatie niet meer zullen worden aangesloten op de nieuwe riolering maar vrij naar de berm zullen afwateren, in tegenstelling tot de huidige situatie, zodat de verharding met nog eens 1.700 m² afneemt. Dit betekent dat met de aanleg van de Oostweg, inclusief fiets- en voetpaden, en de wadi de op de riolering aangesloten verharding dus in totaal met 8.600 m² afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Er is dus sprake van overcompensatie.

In de toekomst zal mogelijk ook nog een watergang gegraven worden langs de Oostweg om ook de toename van de verhardingen in de rest van de Waarderpolder op te vangen. Deze watergang is echter niet nodig voor de Oostweg zelf, kent een eigen besluitvormingsproces en maakt daarmee geen onderdeel uit van het nu voorliggende verzoek om vrijstelling. De wadi is wel nodig in verband met de aanleg van de Oostweg en maakt daarom wel onderdeel uit van het verzoek om vrijstelling en van het nu aan de orde zijnde besluitvormingsproces.

Kabels en leidingen

Voor de voorgenomen werkzaamheden aan de Oostweg is er een kabel- en leiding inventarisatie gedaan door de gemeente. De hieruit verkregen gegevens zijn digitaal verwerkt en beschikbaar voor de planuitwerking.

Het VO is besproken met de kabel- en leidingbedrijven. Naar aanleiding van deze overleggen is het VO op enkele punten aangepast. Hierdoor kunnen enkele bestaande kabel en leiding trace's gehandhaafd blijven. Verder zijn er op het DO de toekomstige kabel- en leidingtracé's aangegeven. Hierdoor is ook de bereikbaarheid van de kabel- en leidingbedrijven naar de toekomst gegarandeerd. Bij deze ruimtelijk onderbouwing is een tekening toegevoegd van de nieuwe situatie met daarop aangegeven de toekomstige kabel- en leidingtracé's en de bestaande locatie van de kabels en leidingen.

Cultuurhistorische aspecten

Blijkens de cultuurhistorische waardenkaart (te raadplegen via <http://chw.noord-holland.nl/kaart.asp>) van de provincie, is hier geen sprake van een gebied met cultuurhistorische waarden.

Archeologie aspecten

Het plangebied Waarderpolder vormt een poldergebied aan de oostkant van Haarlem, gelegen tussen de Spaarne en de Liede. Dit gebied, gelegen tussen de oudste, 5600 jaar geleden gevormde strandwal van Haarlemmerliede en de één na oudste strandwal van Nederland, de strandwal van Haarlem, wordt een strandvlakte genoemd. Strandvlakten werden in de prehistorie over het algemeen niet bewoond. In het plangebied zijn echter wel zeer oude bewoningssporen aangetroffen. Dat komt omdat zich hier onder maaiveld nog een ouder strandwallensysteem bevindt. Op enkele plekken komen restanten van dit relatief zo hoog gelegen systeem voor, dat nog steeds een flink eind onder het huidige maaiveld ligt. Deze plekken staken enkele duizenden jaren geleden boven het toenmalige zeeniveau uit, waardoor ze wel voor bewoning in aanmerking kwamen.

Binnen het plangebied is daardoor sprake van gebieden met een archeologische hoge waarde. Dat houdt in dat archeologisch onderzoek voorafgaand aan de bodemverstoring verplicht is. Aan de vrijstelling wordt daarom de voorwaarde verbonden dat de aanvrager het bevoegd gezag, in dit geval de gemeente Haarlem (bureau Archeologie) voorafgaand aan de bodemverstoring in de gelegenheid stelt om een archeologisch onderzoek uit te voeren. De aanvrager dient hiertoe minimaal vier weken voor de aanvang van de bodemverstoring het bureau Archeologie te informeren en de gelegenheid te bieden om onderzoek uit te voeren. De kosten voor het onderzoek komen voor rekening van de aanvrager.

Economische uitvoerbaarheid

Het deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder, waarvan de Oostweg onderdeel uitmaakt, is verankerd in het Investeringsplan van de gemeente Haarlem, zodat de economische uitvoerbaarheid voldoende is verzekerd.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In te vullen na afloop tervisielegging ontwerp-besluit#

BIJLAGEN

Inventarisatie kabels en leidingen

Veiligheidsonderzoek Adviesbureau AVIV BV

Stukken behorend bij het akoestisch onderzoek (woningen Waarderpolder, intensiteiten Oostweg, peiljaren)

Stukken behorend bij het onderzoek naar de luchtkwaliteit (Notitie luchtkwaliteitseffecten Schoterweg- Oostwegverbinding en Actualisatie Luchtkwaliteitseffecten SBOW-verbinding)