

# Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille J. Nieuwenburg
Auteur Dhr. K.W. Glas
Telefoon 5113544 E-mail: kglas@haarlem.nl
STZ/RP Reg.nr. 2009/15446
Kopie bijlagen A, B, C
B & W-vergadering van 3 maart 2009

## Onderwerp

Projectbesluit Amsterdamsevaart/Robertus Nurksweg

## DOEL: Besluiten

Op grond van artikel 3.10 Wet ruimtelijke ordening is het nemen van een projectbesluit een bevoegdheid van de raad.

De technische onderzoeken die aan de goede ruimtelijke onderbouwing van het projectbesluit ten grondslag liggen, zijn niet als bijlagen opgenomen. Deze onderzoeken worden wel na besluitvorming ter inzage gelegd en elektronisch beschikbaar gesteld.

---

## B&W

1. Het college stelt de raad voor een projectbesluit op grond van artikel 3.10 Wro te nemen voor het projectgebied zoals aangegeven op bijlage C van dit besluit;
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties
3. De kennisgeving van de vaststelling van het projectbesluit wordt zowel in de Stadskrant als in de Staatscourant geplaatst en geschiedt voorts langs elektronische weg.
4. Het college stuurt dit voorstel naar de gemeenteraad, nadat de commissie Ontwikkeling hierover een advies heeft uitgebracht

## Raad:

Besluit in te vullen door griffie	Moties en amendementen in te vullen door griffie	Raadsstuk in te vullen door griffie
<input type="checkbox"/> Conform	<input type="checkbox"/> Ja	Raadsstuknr
<input type="checkbox"/> Gewijzigd	<input type="checkbox"/> Nee	
<input type="checkbox"/> Aangehouden		Datum vergadering
<input type="checkbox"/> Afgevoerd		

# RAADSSTUK

**Onderwerp:** Projectbesluit Amsterdamsevaart/Robertus Nurksweg

## **Inleiding**

Met de aanleg van een fly-over langs de Amsterdamsevaart (A200) wordt de zuidoostelijke toegang van de Waarderpolder en de verbinding met de Oostweg richting Schoterbrug geoptimaliseerd. De fly-over vervangt de huidige hoofdroute van en naar de Waarderpolder via het Keggeviaduct. Tevens wordt het mogelijk op termijn de hoofdentree voor de auto de stad in te verleggen van de Amsterdamsevaart naar de Oudeweg. Hiermee wordt enerzijds het bedrijventerrein beter ontsloten en worden anderzijds de woonwijken in Haarlem-Noord en de Zuiderpolder ontlast van veel doorgaand verkeer.

Om ruimte te maken voor de fly-over is het noodzakelijk, dat de rijbaan en fietspaden van de Robertus Nurksweg over een lengte van zo'n ruim driehonderd meter worden verlegd. Het verleggen van de Robertus Nurksweg is strijdig met de bestemming artikel 16 'agrarisch gebied A' van de planvoorschriften van het bestemmingsplan "Zuiderpolder". Het bestemmingsplan biedt geen mogelijkheden tot ontheffing. Ten behoeve van de verwezenlijking van het project kan de raad een projectbesluit nemen als bedoeld in artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

## **Voorstel aan de raad**

1. Het college stelt de raad voor een projectbesluit te nemen op grond van artikel 3.10 Wro, voor het projectgebied zoals aangegeven op bijlage C van dit besluit;

## **Beoogd resultaat**

Door het nemen van het projectbesluit wordt de bestemming van de gronden gewijzigd van "agrarisch gebied A" in de bestemming "Verkeer".

## **Argumenten**

De Robertus Nurksweg ligt in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan 'Stadion Oostpoort'. In het ontwerpbestemmingsplan hebben de gronden, waarop het projectgebied toeziet, de bestemming "Verkeer" gekregen. Omdat er gaandeweg onvoldoende zekerheid omtrent het doorgaan van het stadionproject ontstond, is ervoor gekozen een tweede procedure te starten, die het verleggen van de Robertus Nurksweg mogelijk maakt.

Het project past in het gemeentelijk beleid, waaronder het Structuurplan en het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan, en bevat een goede ruimtelijke onderbouwing (bijlage B).

## *Inspraak*

Dit beleidsvoornemen heeft als onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan 'Stadion Oostpoort' al een inspraakprocedure doorlopen. Om deze reden is er niet opnieuw gelegenheid geboden, op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), een inspraakreactie in te dienen, temeer omdat de in het kader van het voorontwerp en ontwerpbestemmingsplan Stadion Oostpoort ingediende reacties en zienswijzen zich niet richtten op de verlegging van de Robertus Nurksweg. Voorts heeft over dit project tevens vooroverleg plaatsgevonden met

betrokken instanties. Er is in deze fase dan ook niet nog eens gelegenheid geboden aan onafhankelijke instanties over dit voornemen als zodanig advies uit te brengen.

#### *Zienswijzen*

Wel is het mogelijk geweest in het kader van het ontwerpprojectbesluit zienswijzen in te dienen. Het ontwerpbesluit heeft van 31 oktober tot en met 11 december 2008 ter inzage gelegen. Het ontwerpbesluit is tevens voor een zelfde periode langs elektronische weg beschikbaar gesteld. De relevante Rijksdiensten, provinciediensten en voormalig artikel 10 partners zijn door middel van een elektronische kennisgeving van het voornemen tot het nemen van het projectbesluit in kennis gesteld.

Er zijn geen zienswijzen ingediend tegen het ontwerpprojectbesluit.

#### *Grondexploitatie*

Er is geen sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid Wro. Er wordt daarom geen exploitatieplan vastgesteld.

### **Kanttekeningen**

#### *Planning*

Voor de voortgang van het project is het van belang dat het projectbesluit in de raadsvergadering van 2 april 2009 wordt genomen. Het niet halen van de planning kan eventueel leiden tot het mislopen van subsidiegelden.

#### *Ontwerpbestemmingsplan*

Binnen een jaar nadat het projectbesluit onherroepelijk is geworden, dient door het college een ontwerpbestemmingsplan overeenkomstig dat projectbesluit ter inzage te worden gelegd. De bevoegdheid tot het invorderen van rechten ter zake van, door of vanwege het gemeentebestuur verstrekte diensten (leges) die verband houden met het projectbesluit, wordt opgeschort tot het tijdstip waarop het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Deze bevoegdheid vervalt indien het bestemmingsplan niet binnen zes maanden na het verstrijken van de hierboven genoemde termijn wordt vastgesteld. De gevolgen van het mogelijk niet tijdig vaststellen van een bestemmingsplan en daarmee het risico van het niet kunnen heffen van leges zijn hier echter gering. Leges verband houdend met dit projectbesluit betreffen louter diensten reeds geleverd dan wel nog te leveren aan gemeentelijke organisatieonderdelen.

### **Uitvoering**

Het besluit treedt in werking met ingang van de dag nadat de beroepstermijn afloopt. Hierna kan met het verleggen van de weg worden gestart.

### **Bijlagen**

Bijlage A: regels (voorschriften)

Bijlage B: goede ruimtelijke onderbouwing

Bijlage C: verbeelding (projectkaart)

### **Raadsbesluit**

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. Een projectbesluit te nemen op grond van artikel 3.10 Wro, voor het projectgebied zoals aangegeven op bijlage C van dit besluit.

Gedaan in de vergadering van ... .. (in te vullen door de griffie)

De griffier

De voorzitter

## **Regels**

### **projectbesluit**

#### **Amsterdamsevaart/Robertus Nurksweg**

### **Inhoudsopgave**

#### **Begripsbepalingen**

#### **Verkeer (V)**

#### **Leidingen – Leidingstrook (L-L)**

#### **Wijze van meten**

#### **Slotbepaling**

## Begrippen

1. aanduiding:  
Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid op de verbeelding, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.
2. aanduidingsgrens:  
De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.
3. ander bouwwerk:  
Een bouwwerk geen gebouw zijnde.
4. antenne-installatie:  
Een bouwwerk, geen gebouw zijnde, dat direct dan wel indirect met de grond verbonden is en dat is gericht op het gebruik voor(mobiele-) telefonie.
5. archeologische waarde:  
Vindplaats of vondst met een oudheidkundige waarde. het betreft hier met name archeologische relictten in hun oorspronkelijke ruimtelijke context.
6. archeologisch waardevol gebied:  
Gronden waar archeologische waarden aanwezig of te verwachten zijn.
7. archeologisch rapport:  
In rapportvorm vervat verslag van een volgens de in de archeologische beroepsgroep gebruikelijke normen verricht archeologisch onderzoek, op basis waarvan een conclusie kan worden getrokken over de aanwezigheid van archeologische waarden.
8. archeologisch onderzoek:  
Diverse vormen van onderzoek naar de archeologische waarde binnen een plangebied, uitgevoerd volgens de geldende versie van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie.
9. archeologisch deskundige:  
Professioneel archeoloog die op basis van de geldende versie van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie bevoegd is om archeologische onderzoek uit te voeren en/ of Programma's van Eisen op te stellen en te toetsen.
10. bebouwing:  
Één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.
11. Bergbezinkbassin:  
Vuilreducerende randvoorziening in de riolering met zowel een bergings- als een bezinkfunctie in de vorm van een bak.
12. bestemmingsgrens:  
De grens van een bestemmingsvlak.
13. bestaand gebruik:  
Legaal gebruik dat bestaat ten tijde van het kracht worden van het projectbesluit.

14. bestemmingsplan  
de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO met de bijbehorende regels
15. bestemmingsvlak:  
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.
16. bouwen:  
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.
17. bouwgrens:  
de grens van een bouwvlak.
18. bouwhoogte:  
De hoogte van de bebouwing.
19. bouwperceel:  
een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.
20. bouwperceelgrens:  
de grens van een bouwperceel.
21. bouwvlak:  
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.
22. bouwwerk:  
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.
23. brutovloeroppervlak (bvo):  
De totale vloeroppervlakte van alle tot het gebouw behorende binnenruimten, met inbegrip van de bouwconstructie, bergingen, trappenhuizen, interne verkeersruimten, magazijnen, dienstruimten et cetera, met uitzondering van balkons en galerijen.
24. cultuurhistorische waarde:  
De aan een bouwwerk of een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door het beeld dat is ontstaan door het gebruik dat de mens in de loop van de geschiedenis heeft gemaakt van dat bouwwerk of dat gebied.
25. erotische getinte vermaaksfunctie:  
Een vermaaksfunctie welke is gericht op het doen plaatsvinden van voorstellingen en/ of erotisch- pornografische aard, waaronder begrepen een seks bioscoop, een seks club en een seks automatenhal.
26. gebouw:  
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

- 27.** gemaal:  
Bouwwerk ten behoeve van de bemaling van polderwater.
- 28.** kampeermiddel:  
a. een tent, een tentwagen, een kampeerauto of een caravan;  
b. enig ander onderkomen of enig ander voertuig of gewezen voertuig of gedeelte daarvan voor zover geen bouwwerk zijnde, een en ander voor zover deze geheel of ten dele blijvend zijn bestemd of opgericht dan wel worden of kunnen voor recreatief nachtverblijf.
- 29.** natuurwaarden:  
De aan een landschap toegekende waarden in verband met de in dat gebied voorkomende geologische, bodemkundige, biologische en ecologische elementen.
- 30.** peil  
**a.** voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;  
**b.** voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van die bouw;  
**c.** indien in of op het water wordt gebouwd: het Nieuw Amsterdams Peil of het plaatselijk waterpeil.
- 31.** projectbesluit:  
Het projectbesluit Amsterdamsevaart/Robertus Nurksweg van de gemeente Haarlem
- 32.** prostitutie:  
Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.
- 33.** seksinrichting:  
De voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotische- pornografische aard plaatsvinden. onder een seksinrichting worden in elk geval verstaan: een (raam) prostitutiebedrijf, seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater, een parenclub of een besloten huis, waaronder tevens begrepen een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar.
- 34.** verbeelding  
de analoge en digitale voorstelling van de in het projectbesluit opgenomen ruimtelijke informatie.
- 35.** voorzieningen voor openbaar nut:  
Voorzieningen ten behoeve van een op het openbaar net aangesloten nutsvoorziening, het telecommunicatieverkeer, het openbaar vervoer of het wegverkeer.



36. waterberging:  
Een aangewezen gebied waarbinnen incidenteel of permanent het teveel aan water wordt vastgehouden op het ene moment totdat er water nodig is op een later moment.
37. wet:  
De Wet ruimtelijke ordening.

## **Verkeer (V)**

### **1. Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verkeersfunctie;
- b. voet- en rijwielpaden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. groenvoorzieningen
- e. bermen en beplantingen;
- f. straatmeubilair;
- g. voorzieningen van algemeen nut;
- h. bergbezinkbassins
- g. (ondergrondse) vuilcontainers;
- i. kunstwerken;
- j. geluidwerende voorzieningen;
- k. waterlopen en waterpartijen;
- h. oeververbindingen (bruggen);
- i. bijbehorende voorzieningen.

### **2. Bouwregels**

Op de gronden met de bestemming 'Verkeer' mogen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht onder de volgende voorwaarden:

#### Gebouwen

- l. er mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van voorzieningen van algemeen nut worden gebouwd;
- m. de bouwhoogte van gebouwen ten behoeve van voorzieningen van algemeen nut mag niet meer dan 3 m bedragen;
- n. de maximale oppervlakte van gebouwen ten behoeve van voorzieningen van algemeen nut bedraagt 15 m<sup>2</sup>.

#### Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- o. de bouwhoogte van lichtmasten mag niet meer dan 15 m bedragen;
- p. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 10 m bedragen.

### **3. Specifieke gebruiksregels**

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken als bedoeld in artikel 7.10 van de Wet wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:

- q. het opslaan van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, waaronder kampeermiddelen, van aan hun gebruik onttrokken machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond en bodemspecie, puin- en vuilstortingen. Deze bepaling is niet van toepassing op opslag van materialen welke noodzakelijk zijn voor de realisering van de bestemming, welke voortvloeien uit het normale dagelijkse onderhoud;
- r. prostitutie en seksinrichtingen;

### **Leiding- Leidingstrook (L-I) (dubbelbestemming)**

#### **1. Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Leiding- Leidingstrook' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor de aanleg en instandhouding van kabels en leidingen.

#### **2. Regels vanwege samenvallende bestemmingen**

Al hetgeen in deze regels omtrent de ondergeschikte bestemmingen binnen het gebied met de bestemming Leiding- Leidingstrook is toegestaan, is uitsluitend toelaatbaar indien het voor zover zulks, gehoord de beheerder van de leiding(en), verenigbaar is met het belang van de leiding(en).

#### **3. Bouwregels**

Op de gronden met de bestemming 'Leiding- Leidingstrook' mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht ten behoeve van deze bestemming, onder de volgende voorwaarden:

- j. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 m bedragen.

#### **4. Ontheffing van de bouwregels**

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 3 en toestaan dat in de andere bestemming gebouwen worden gebouwd, mits:

- k. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding;
- l. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende leiding.

**5. Aanlegvergunning**

1. Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Leiding-Leidingstrook' zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- m. aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen
- n. bodem verlagen of afgraven, ophogen, egaliseren dan wel anderszins aanbrengen van wijzigingen in het maaiveld;
- o. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- p. het verrichten van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk;
- q. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
- r. het aanleggen van kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies, zoals bijvoorbeeld overkluizingen.
- s. diepploegen;
- t. het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen.
- u. het uitvoeren van werkzaamheden ter verlaging van de grondwaterstand.

2. Het verbod als bedoeld in sub 1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- v. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
- w. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- x. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

3 De werken of werkzaamheden als bedoeld in sub 1. zijn slechts toelaatbaar, mits:

- y. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding;
- z. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

## Wijze van meten

### 1. Bij de toepassing van de regels wordt als volgt gemeten:

- a. afstand tot de bouwperceelsgrens:  
tussen de grens van het bouwperceel en een bepaald punt van het bouwwerk, waar die afstand het kortst is;
- b. bouwhoogte van een bouwwerk:  
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;
- c. dakhelling:  
langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak;
- d. goothoogte van een bouwwerk:  
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeiboord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;
- e. de goothoogte bij dakkapellen en gedeeltelijke geveloptrekkingen:  
indien de dakkapel of de gedeeltelijke geveloptrekking breder is dan 50 procent van de gevelbreedte wordt de bovenzijde (boeiboordhoogte) hiervan gezien als de nieuwe goothoogte. Een dakkapel of een gedeeltelijke geveloptrekking met een breedte van meer dan 50 procent kan niet meer gezien worden als van ondergeschikt belang. Indien er sprake is van meerdere dakkapellen of gedeeltelijke geveloptrekkingen in een dakvlak, worden de breedten van deze bij elkaar opgeteld en geldt de 50 procent regel.
- f. verticale diepte van een ondergronds bouwwerk  
vanaf de onderzijde van de begane grondvloer tot aan de bovenzijde van de laagstgelegen vloer onder het peil.
- g. inhoud van een bouwwerk:  
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;
- h. oppervlakte van een bouwwerk;  
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
- i. de hoogte van een windmolen:  
vanaf het peil tot aan de (wieken)as van de windturbine.

### 2. Overschrijden bouwgrenzen

Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bouwgrenzen te overschrijden ten behoeve van:

- j. stoepen, stoep treden, funderingen, plinten, pilasters, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke ondergeschikte bouwonderdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,5 m;

- k. gevel- en kroonlijsten, overstekende daken en dergelijke onderdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 10 % van de breedte van de aangrenzende straat en met een maximum van 1 m. Deze werken mogen niet lager gelegen zijn dan 4,2 m boven de rijweg, dan wel 2,2 m boven een fiets- en/of voetpad;
- l. hijsinrichtingen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1 m en deze werken niet lager zijn gelegen dan 5 m boven peil.

### **Slotbepaling**

Deze regels kunnen worden aangehaald als regels van het projectbesluit Amsterdamsevaart/Robertus Nurksweg.

## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>2</b>
1.1	Aanleiding en doel	2
1.2	Projectbesluit	2
1.3	Leeswijzer	2
<b>2</b>	<b>HET PROJECTGEBIED</b>	<b>4</b>
2.1	Inleiding	4
2.2	Beschrijving van het projectgebied en omgeving	4
2.3	planologische situatie	5
2.3.1	Vigerende en toekomstige planologische situatie	6
2.4	Afwijking bouwplan ten opzichte van vigerende situatie	6
<b>3</b>	<b>VOORGENOMEN BOUWPLAN</b>	<b>7</b>
3.1	Inleiding	7
3.2	beschrijving van het wegebouwkundig ontwerp	7
<b>4</b>	<b>TOETS PLANOLOGISCHE ASPECTEN</b>	<b>8</b>
4.1	Inleiding	8
4.2	Vigerend ruimtelijk beleid	8
4.2.1	rijksbeleid	8
4.2.2	Provinciaal beleid	8
4.2.3	Gemeentelijk beleid	9
4.2.4	Conclusies n.a.v. het ruimtelijk beleid	10
4.3	Invloedsfactoren vanuit de omgeving	10
4.3.1	Bodemkwaliteit	10
4.3.2	Waterhuishouding	13
4.3.3	Akoestiek	14
4.3.4	Luchtkwaliteit	14
4.3.5	Flora en fauna	15
4.3.6	Archeologie	17
4.3.7	Cultuurhistorie	19
4.3.8	Externe veiligheid	19
4.3.9	Kabels en leidingen	19
4.4	Duurzame stedenbouw	20
4.5	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	20
<b>5</b>	<b>CONCLUSIE</b>	<b>21</b>

## **1. INLEIDING**

### **1.1 Aanleiding en doel**

De gemeente Haarlem is voornemens een fly-over te realiseren tussen de A200 en de Camera Obscuraweg. Om ruimte te maken voor de fly-over moet bijkomend de zuidelijke rijbaan van de A200 en de ventweg (Robertus Nurksweg) worden omgelegd. Deze verlegging past niet in het voor deze gronden vigerende bestemmingsplan ‘Zuiderpolder’ en moet daarom in een apart projectbesluit worden opgenomen.

Aanvankelijk maakte de verlegging van de wegen t.b.v. de fly-over deel uit van het ontwerp bestemmingsplan ‘Stadion Oostpoort’. Omdat er gaandeweg onvoldoende zekerheid omtrent het doorgaan van het stadionproject ontstond, is ervoor gekozen een tweede procedure te starten, die het verleggen van de Robertus Nurksweg mogelijk maakt.

Op grond van artikel 3.10 Wro kan de gemeenteraad ten behoeve van de verwezenlijking van een project van gemeentelijk belang een projectbesluit nemen. Voor een goed projectbesluit dient aangetoond te worden dat dezen vanuit ruimtelijk oogpunt verantwoord is. Deze verantwoording vindt plaats middels onderhavige rapportage.

### **1.2 PROJECTBESLUIT**

Het projectbesluit dient voorzien te zijn van een goede ruimtelijke onderbouwing. Deze onderbouwing dient in ieder geval in te gaan op de relatie met het geldende bestemmingsplan, dan wel dient gemotiveerd te worden waarom het project past binnen de toekomstige bestemming van het gebied. Bij voorkeur vindt de ruimtelijke onderbouwing zijn grondslag in een gemeentelijk of intergemeentelijk structuurplan, maar in beginsel voldoet ieder (ruimtelijk) document waaruit een goede onderbouwing blijkt. Ook dient de onderbouwing een visie te bevatten op de toekomstige ontwikkeling van het betrokken gebied, waarbinnen het project moet passen. Daarnaast dient de onderbouwing in te gaan op de ruimtelijke effecten van het project op de omgeving.

### **1.3 LEESWIJZER**

In deze ruimtelijke onderbouwing zal allereerst in hoofdstuk 2 een beschrijving van de ligging en omvang van het projectgebied en de omgeving worden gegeven. Tevens wordt de vigerende planologische situatie beschreven.

In hoofdstuk 3 wordt het voor ogen staande wegenbouwkundig ontwerp beschreven, waarbij zowel de ruimtelijke als functionele aspecten aan de orde komen. Tevens komt in dit hoofdstuk aan de orde op welke onderdelen het project afwijkt van het vigerende bestemmingsplan.

In hoofdstuk 4 worden de criteria op een rij gezet die gebruikt worden voor de ruimtelijke onderbouwing en ruimtelijke afweging. Bij het vaststellen van deze criteria is het de vraag welke aspecten bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de locatie, maar ook van de directe omgeving. De te hanteren criteria zijn samen te vatten tot de hoofdthema's beleid, invloedsfactoren vanuit de omgeving, duurzame stedenbouw, ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving en tot slot de economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

In hoofdstuk 5 wordt een integrale afweging gemaakt ten aanzien van de aanvaardbaarheid en wenselijkheid van het project door te bepalen in hoeverre is voldaan aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.



## 2 HET PROJECTGEBIED

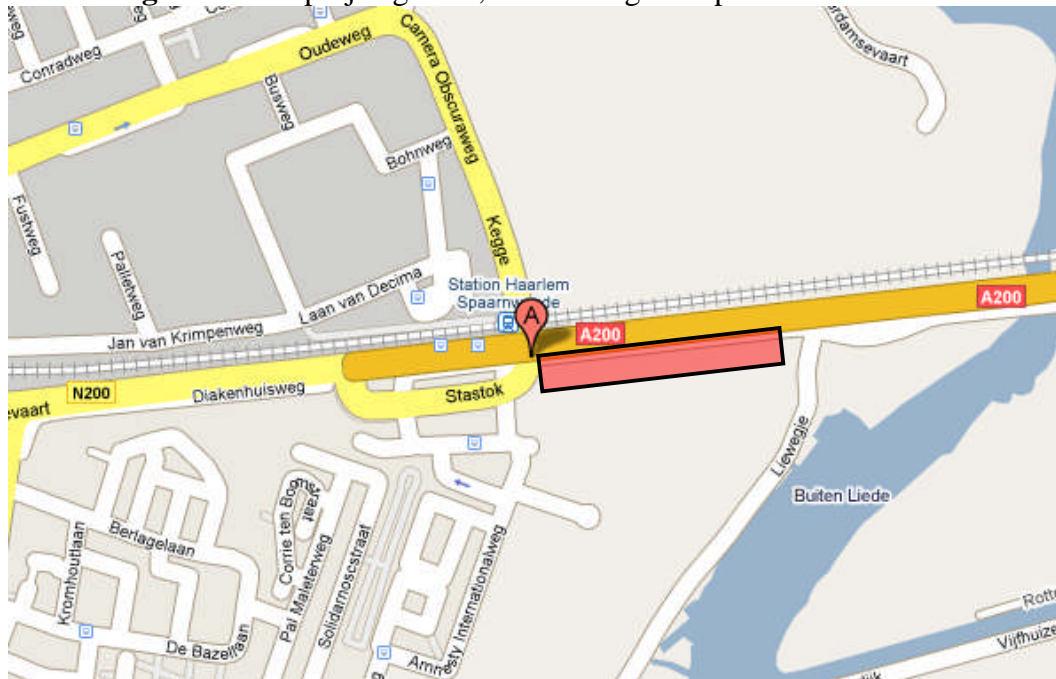
### 2.1 INLEIDING

Het eerste onderdeel van deze ruimtelijke onderbouwing gaat in op de beschrijving van het projectgebied en het geldend planologisch regime. Hiervoor is een nadere omschrijving en kaartmateriaal opgenomen aangaande de fysieke en planologische situatie van het projectgebied en de directe omgeving.

### 2.2 BESCHRIJVING VAN HET PROJECTGEBIED EN OMGEVING

Het projectgebied betreft de Robertus Nurksweg in de gemeente Haarlem. De situatie is weergegeven in de onderstaande afbeeldingen. De situatie van het projectgebied wordt weergegeven in afbeelding 1, een luchtfoto van het projectgebied wordt weergegeven in afbeelding 2. Afbeelding 3 laat het projectgebied zien in de stad Haarlem.

**Afbeelding 1:** Situatie projectgebied, bron: Google Maps



Afbeelding 2: Luchtfoto projectgebied, bron: Google Maps



Afbeelding 3: Omgeving met projectgebied (rode stip), bron: Google Maps



### 2.3 PLANOLOGISCHE SITUATIE

De huidige planologische situatie ter plaatse van de onderzoekslocatie is vastgelegd in het vigerend bestemmingsplan ‘Zuiderpolder’.

Van de vigerende planologische situatie worden hieronder de relevante voorschriften gegeven.

Verkeersdoeleinden (artikel 24)

De op de kaart aangewezen gronden zijn uitsluitend bestemd voor voet- en rijwielpaden, wegen, parkeervoorzieningen, viaducten, tunnels, bermstroken, water en beplantingen met daarbij behorende andere bouwwerken.

Agrarisch gebied A (artikel 16)

De op de kaart aangegeven gronden voor “Agrarisch gebied A” zijn uitsluitend bestemd voor de uitoefening van een grondgebonden agrarisch bedrijf met daarbij behorende agrarische bedrijfsgebouwen, bijgebouwen, andere bouwwerken, cultuurgrond, erven en tuinen.

Aanduiding strook voor leidingen (artikel 5 lid 1)

Op gronden voorzien voor “strook voor leidingen” mogen geen bouwwerken worden opgericht. Deze bepaling is niet van toepassing op bouwwerken welke naar hun aard aan het bedoelde object gebonden zijn c.q. andere bouwwerken die benodigd zijn ten behoeve van aan te leggen fietspaden.

Het wegebouwkundig ontwerp is in strijd met het vigerende beleid, zoals beschreven in het bestemmingsplan ‘Zuiderpolder’. Oorzaak hiervan is de vigerende bestemming ‘Agrarisch gebied’ welke geen wegfunctie toestaat. Om deze strijdigheid op te lossen zal ter plaatse van de nieuwe situatie van de Robertus Nurksweg een bestemming moeten komen welke de functie ‘weg’ toelaat. Zoals op de volgende pagina op het kaartje van het plangebied weergegeven zal daarbij plaatselijk:

- een bestemming moeten komen welke zowel de functies ‘weg’ als ‘tracé voor kabels en leidingen’ toelaat;
- een bestemming moeten komen welke zowel de functies ‘weg’ als ‘waterstaat-waterkering’ toelaat;
- een bestemming moeten komen welke zowel de functies ‘weg’ als ‘tracé voor kabels en leidingen’ als ‘waterstaat- waterkering’ toelaat.

### 2.4 AFWIJKING BOUWPLAN TEN OPZICHTE VAN VIGERENDE SITUATIE

Het in de vorige paragraaf geschetste voorgenomen wegebouwkundig ontwerp vormt de basis voor de toekomstige planologische situatie. In het vorige hoofdstuk is al de huidige planologische situatie beschreven. Hiermee is het planologische toetsingskader inzichtelijk geworden. Navolgend is het belangrijkste aspect van de vergelijking tussen de toekomstige en huidige planologische situatie benoemd: de aan te leggen weg is geprojecteerd op de bestemming ‘agrarisch gebied A’.

### 3 VOORGENOMEN BOUWPLAN

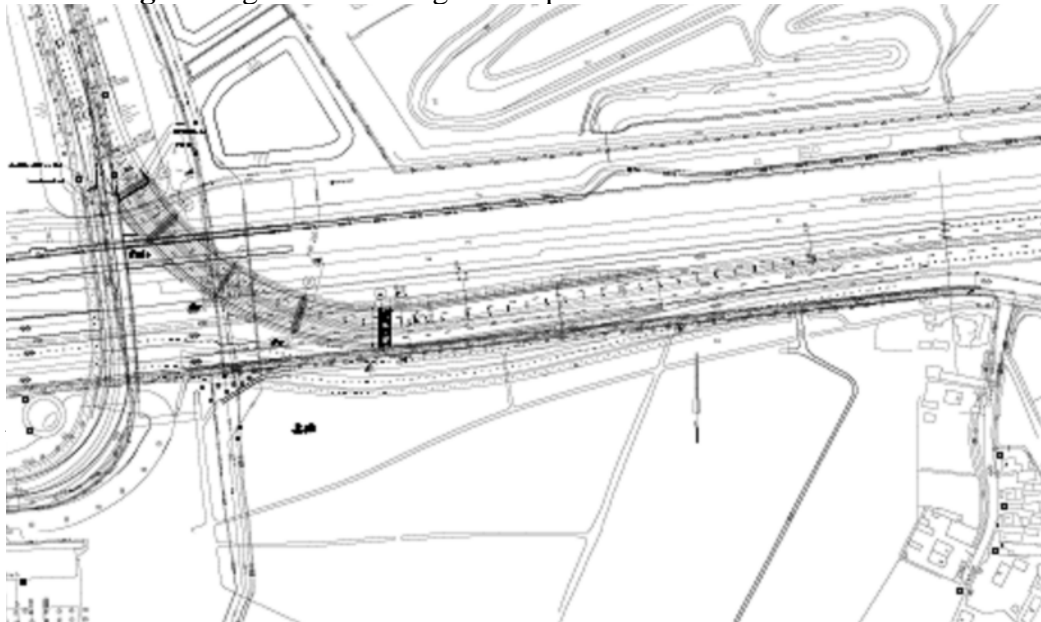
#### 3.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk is een beschrijving opgenomen van het voor ogen staande wegenbouwkundig ontwerp. Hierbij komen zowel de ruimtelijke- als functionele aspecten aan de orde en de afwijkingen van het vigerend bestemmingsplan. Het deel van het projectbesluit dat ingaat op de beschrijving van het projectgebied en het geldend planologisch regime, wordt in dit hoofdstuk afgerond.

#### 3.2 BESCHRIJVING VAN HET WEGENBOUWKUNDIG ONTWERP

De gemeente Haarlem is voornemens een fly-over te realiseren tussen de A200 en de Camera Obscuraweg. Om ruimte te maken voor de fly-over moet bijkomend de zuidelijke rijbaan van de A200 en de ventweg (Robertus Nurksweg) worden omgelegd. Op afbeelding 4 is het nieuwe tracé van deze wegen weergegeven.

**Afbeelding 4:** Wegenbouwkundig ontwerp



## 4 TOETS PLANOLOGISCHE ASPECTEN

### 4.1 INLEIDING

Als eerste stap van dit hoofdstuk worden de planologische aspecten op een rij gezet waaraan het voorgenomen plan, zoals dit is beschreven in hoofdstuk 3, dient te worden getoetst. Deze toetsing heeft als doel vast te stellen in hoeverre het onderhavige plan in lijn is met de beginselen van ‘goede ruimtelijke ordening’. Gesteld kan worden dat in dit projectbesluit in ieder geval aandacht besteedt dient te worden aan:

- de beleidskaders;
- invloedsfactoren vanuit de omgeving;
- duurzame Stedenbouw;
- de ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving;
- de (economische en maatschappelijke) uitvoerbaarheid.

### 4.2 VIGEREND RUIMTELIJK BELEID

#### 4.2.1 RIJKSBELEID

##### *Nota mobiliteit*

Het ontwerp is afgestemd op de Nota Mobiliteit. Een belangrijke doelstelling waaraan onderhavig project bijdraagt is het volgende: “De betrouwbaarheid van de reistijd is in 2020 sterk verbeterd; in 95% van de reizen komt de reiziger op tijd op de bestemming.” Dit wordt onder andere mogelijk gemaakt door een forse impuls van bouwmaatregelen.

#### 4.2.2 PROVINCIAAL BELEID

##### *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 openbaarvervoersverbindingen 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 in overeenstemming met de doelstellingen van het Streekplan Noord-Holland Zuid.

#### 4.2.3 GEMEENTELIJK BELEID

##### *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.

Uit het tweede deel van het structuurplan blijkt dat de doelstelling van het verkeersnetwerk wordt gevormd door het bereikbaar houden van de stad en het verbeteren van de leefbaarheid in de stad. Deze doelstellingen zijn leidend voor de toekomstige ontwikkelingen op verkeersgebied. Dit is overeenkomstig het Haarlems Verkeer- en Vervoersplan 2003 (zie hieronder). Om de gewenste bereikbaarheid en leefbaarheid te bereiken, is de aanleg van een aantal nieuwe verbindingen wenselijk, waaronder de verbinding tussen de A200 en de Vondelweg in Haarlem-Noord via de Waarderpolder (langs de Camera Obscuraweg en Oostweg). De realisatie van de fly-over tussen de A200 en de Camera Obscuraweg in de Waarderpolder is een belangrijke schakel in deze nieuwe verbinding. Deze verbinding 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 fly-over -en bijkomend ook de verlegging van de zuidelijke rijbaan van de A200 en de Robertus Nurksweg- maakt deel uit van deze op de kaart aangegeven hoofdstructuur en is dan ook in overeenstemming met het Structuurplan.

##### *Masterplan Spoorzone*

Onderhavig plangebied valt onder het gebied ‘Oostelijk deel Oostpoort’ zoals beschreven in het Masterplan Spoorzone. In dit masterplan staat de volgende tekst opgenomen met betrekking tot het verkeer in het plangebied:

*Het accent voor het stedelijk autoverkeer ligt bij verplaatsing van de stedelijke verkeersstroom van de Amsterdamsevaart naar de Oudeweg in aansluiting op de toekomstige Oostweg. Hiertoe wordt het verkeersknooppunt bij station Spaarnwoude grondig aangepakt. Tezamen met andere maatregelen waarin het HVVP (Haarlems verkeers- en vervoersplan) voorziet, leidt dit tot een betere beschikbaarheid van het bedrijventerrein Waarderpolder, een afname van het verkeer via de Amsterdamsevaart en een stabilisering van de*

*verkeersintensiteit op de Prinsen Bolwerkroute en het Kennemerplein, de route die ook door het verkeer van en naar Zandvoort gebruikt wordt.*

*HVVP 2003 (Haarlems verkeers- en vervoersplan)*

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 in het HVVP genoemde locaties, waarmee in het verkeersmodel voor de toekomstige situatie rekening wordt gehouden. Eén van deze ontwikkelingen vormt de ontwikkeling van de Spaarne-oevers, welke erop gericht is 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.

Het HVVP 2003 eindigt met een overzicht van de maatregelen per stadsdeel. De fly-over tussen de A200 en de Camera Obscuraweg -en bijkomend ook de verlegging van de zuidelijke rijbaan van de A200 en de Robertus Nurksweg- is onderdeel van de nieuwe verbindingroute welke verder aansluit op de Oostweg in de Waarderpolder en vervolgens aan zal sluiten op de Vondelweg in Haarlem-Noord door middel van de te realiseren Schoterbrug. Deze verbinding schept een belangrijke mogelijkheid voor vermindering van de verkeersdruk in Haarlem-Noord. Hierdoor ontstaat ruimte voor een kwaliteitsimpuls van de Spaarne-oevers. Tevens kan er meer kwaliteit voor de fiets worden gerealiseerd.

#### **4.2.4. CONCLUSIES N.A.V. HET RUIMTELIJK BELEID**

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat vanuit het ruimtelijk beleid de realisatie van het onderhavige wegenbouwkundig ontwerp niet op bezwaren stuit en dat het beleid geen belemmering vormt voor het verlenen van vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan ten behoeve van het beoogde wegenbouwkundig ontwerp.

#### **4.3 INVLOEDSFACTOREN VANUIT DE OMGEVING**

Op basis van artikel 5.1.3 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient, ten behoeve van een ruimtelijke onderbouwing, onderzoek te worden gedaan naar de bestaande toestand ter plaatse van het plangebied. Deze bestaande toestand heeft voornamelijk betrekking op de aanwezige belemmeringen vanuit de omgeving van het plangebied en hoe hiermee wordt omgegaan.

In geval van de verplaatsing van een weg in het onderhavige plangebied dienen in ieder geval de navolgende aspecten te worden getoetst:

- milieuhygiënische bodemkwaliteit;
- waterhuishouding;
- geluidbelasting;
- luchtkwaliteit (waaronder geur en stof);
- flora en fauna;
- archeologie;
- cultuurhistorie
- externe veiligheid;
- kabels en leidingen.

#### 4.3.1 BODEMKWALITEIT

De doelstelling van het bodembeleid is te voorkomen dat er als gevolg van een aanwezige bodemverontreiniging onaanvaardbare risico's ontstaan voor de gebruikers van deze bodem. Bij het opstellen, wijzigen of verlenen van vrijstelling van een bestemmingsplan dient derhalve te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of toekomstige gebruik van die bodem en of deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Om hier inzicht in te krijgen is een bodemonderzoek uitgevoerd op de percelen waarop onderhavig plan zal worden gerealiseerd. Omdat het voor dit onderzoek niet mogelijk was het bestaande viaduct en de Robertus Nurksweg voor verkeer af te sluiten is er een aanvullend onderzoek gedaan. Dit had als doel het bepalen van de kwaliteit van het asfalt en de onderliggende bodem voor beide wegen. Relevante conclusies uit de rapporten zijn hieronder opgenomen.

##### **Bodemonderzoek Amsterdamse Vaart**

Een milieukundig onderzoek ten behoeve van de reconstructie van het Keggeviaduct over de Amsterdamse Vaart (A200) is door Van Dijk geo- en milieutechniek B.V. d.d. 6 juni 2008 uitgevoerd. De gemeente Haarlem heeft dit onderzoek ontvankelijk verklaard om tevens te gebruiken als onderliggend bodemonderzoek voor de ruimtelijke onderbouw van de fly-over. Aveco de Bondt is van mening dat dit rapport ook als onderlegger kan worden gebruikt voor onderhavige ruimtelijke onderbouw. Relevante conclusies uit dit rapport zijn hieronder opgenomen.

##### *Bodemonderzoek - Weggedeelte Amsterdamse Vaart*

Het weggedeelte ter plaatse van de Amsterdamse Vaart bestaat uit een verhardingslaag met een dikte van circa 0,5 m. De verhardingslaag bestaat uit twee lagen asfalt onderbroken door een laag ballast (breuksteen). Het asfalt is niet teerhoudend. De onder de verhardingslaag gelegen bodem bestaat uit zintuiglijk schoon zand. Het zand is niet verontreinigd met de onderzochte bestanddelen en komt op indicatieve basis in aanmerking voor hergebruik als zijnde schone grond.

##### *Bodemonderzoek - Groenstroken (bermen) tussen en langs de Amsterdamse Vaart*

De berm langs de noordzijde van de Amsterdamse Vaart is sterk verontreinigd met PAK (vastgesteld in een mengmonster). Voorts zijn licht verhoogde gehalten aan enkele van de overige onderzochte verbindingen vastgesteld. De PAK-verontreiniging is vermoedelijk te relateren aan de bijmenging met puin. In het kader van de Wet bodembescherming dient voorafgaand aan de werkzaamheden de mate en omvang van de PAK-verontreiniging te worden onderzocht. Vooralsnog (afhankelijk van de nog te verrichten omvangsbepaling) komt grond die vrijkomt bij werkzaamheden langs de noordzijde van de Amsterdamse Vaart op basis van het PAK-gehalte niet in aanmerking voor hergebruik. Deze grond dient te worden afgevoerd naar een door het bevoegd gezag erkende grondreiniger.

De berm langs de zuidzijde van de Amsterdamse Vaart is matig verontreinigd met zink (vastgesteld in een mengmonster). Voorts zijn licht verhoogde gehalten aan enkele van de overige onderzochte verbindingen vastgesteld. De zinkverontreiniging is vermoedelijk te relateren aan de bijmenging met puin. In het kader van de Wet bodembescherming dient voorafgaand aan de werkzaamheden de mate en omvang van de zinkverontreiniging te worden onderzocht. Vooralsnog (afhankelijk van de nog te verrichten omvangsbepaling)



komt grond die vrijkomt bij werkzaamheden langs de zuidzijde van de Amsterdamse Vaart op basis van het zinkgehalte in aanmerking voor hergebruik als categorie I/II-grond.

De berm tussen de Amsterdamse Vaart en de groenstrook ten zuiden van de Robertus Nurksweg zijn hooguit licht verontreinigd met de onderzochte bestanddelen. Indien grond van deze locaties vrijkomt komt deze op indicatieve basis in aanmerking voor hergebruik als zijnde schone grond.

De onderlaag ter plaatse van de berm/groenstroken is licht verontreinigd met zink en PAK. Verondersteld wordt dat de verontreinigingen in relatie staan met de in de top laag vastgestelde verontreinigingen. Vooralsnog (afhankelijk van de nog te verrichten omvangsbepaling) komt grond die vrijkomt bij werkzaamheden in de onderlaag in aanmerking voor hergebruik als categorie I-grond.

#### Sloten

Het slib ter plaatse van twee van de drie direct ten zuiden van de Amsterdamse Vaart gelegen sloten wordt geclassificeerd als klasse 2 slib; het slib uit de middelste sloot is niet verontreinigd en wordt geclassificeerd als klasse 0. Slib van klasse 0 kan op aangrenzende percelen worden verwerkt; slib van klasse 2 dient binnen 20 meter uit de grens van de watergang te worden verwerkt.

#### **Aanvullend bodemonderzoek Van Dijk geo-en milieutechniek**

In de bovenste tien centimeter van de asfaltlaag wordt de toetsingswaarde voor de som PAK overschreden. Uit de analyseresultaten blijkt dat dit voornamelijk veroorzaakt wordt door de parameters fenanthreen en fluorantheen. Omdat de concentratie PAK hoger is dan 75 mg/kg asfalt, mag de bovenste 10 centimeter asfalt niet worden hergebruikt. Het overige asfalt bevat vermoedelijk geen PAK in een concentratie hoger dan de toegestane waarde.

De zandlaag onder het asfalt is licht verontreinigd met kobalt. Daarnaast is de grond ter plaatse op basis van de AS3000-correctie licht verontreinigd met PCB. De zandlaag voldoet volgens het besluit bodemkwaliteit aan de kwaliteit van de achtergrondwaarde grond.

#### **Bodemonderzoek ontwerpbestemmingsplan Stadion Oostpoort**

Voor dit bodemonderzoek was het onderzoeksgebied veel groter dan het plangebied van onderhavige rapportage. Voor de boringen ter plaatse van het plangebied zijn de gehalten (maximaal) groter dan de streefwaarde (of de detectiegrens, indien deze hoger is) en kleiner dan of gelijk aan het gemiddelde van de streef- en interventiewaarde. De conclusies van het bodemonderzoek blijven voor het plangebied onveranderd.

Gezien de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese ‘onverdachte locatie’, strikt genomen niet juist is. Gezien de beperkte omvang van de verontreiniging, de relatief lage gehalten en de toekomstige bestemming van de locatie is er echter geen aanleiding tot het verrichten van vervolgonderzoek met een aangepaste hypothese.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek behoeven er vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien geen beperkingen te worden gesteld aan het mogelijk toekomstig gebruik van de locatie als voetbalstadion.

Indien grond van de locatie vrijkomt en wordt toegepast in een ander werk (buiten het beheersgebied van de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Haarlem), is een partijkeuring conform de eisen van het Bouwstoffenbesluit noodzakelijk.

De verhoogde gehalten aan kwik en lood in de bovengrond zijn getoetst aan de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Haarlem. Hieruit blijkt dat het verhoogde gehalte aan kwik voldoet aan de 90-percentiel waarde, en dat het verhoogde gehalte aan lood voldoet aan de bovengrens van de 90-percentiel waarde. Hiermee kan gezegd worden dat de vastgestelde kwaliteit van de onderzoekslocatie overeenkomt met de te verwachte kwaliteit van het gebied, volgens de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Haarlem. Er kan grondverzet plaatsvinden conform de regels van het bodembeheersplan van de gemeente Haarlem.

Binnen de onderzoekslocatie zijn een aantal watergangen gelegen. De kwaliteit van de waterbodem van deze watergangen is in het kader van dit onderzoek niet onderzocht. Wanneer deze watergangen worden gedempt of bewerkt in het kader van bouwrijp maken van de locatie, dient de kwaliteit van de waterbodem bekend te zijn.

### **Slibonderzoek watergangen**

Aanvullend op het bodemonderzoek bestemd voor het ontwerpbestemmingsplan Stadion Oostpoort is een slibonderzoek uitgevoerd in de sloot gelegen aan de R. Nurksweg door Grondslag d.d. 4 september 2008.

In de sloot is naar schatting 373m<sup>3</sup> slib aanwezig. In verband met onnauwkeurigheden in de meting en berekening, en als gevolg van ontgravingsverliezen kan de hoeveelheid slib tijdens de uitvoering echter soms aanzienlijk afwijken. Verschillen van circa 25% komen regelmatig voor.

Het slib mag over aangrenzend perceel worden verspreid. Voor zowel land- als waterbodem zijn geen verontreinigingen boven de interventiewaarden aangetroffen. Er is geen sprake van een ernstig geval van (water)bodemverontreiniging.

#### **4.3.2 WATERHUISHOUDING**

Op grond van de artikelen 3.1.6 en 5.1.3. uit het Besluit op de Ruimtelijke Ordening uit de nieuwe Wro uit dient in de onderbouwing van ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. In de paragraaf wordt aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. Het kader voor de watertoets is het vigerend beleid (Vierde Nota waterhuishouding, Waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw, Europese Kaderrichtlijn water, Nationaal Bestuursakkoord Water en de provinciale, regionale (waterbeheerder) en gemeentelijke uitwerking van hiervoor genoemde beleidsdocumenten). De watertoets wordt uitgevoerd binnen de bestaande wet- en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening en water. Hieronder zijn toelichting en conclusies weergegeven.

De onderhavige waterparagraaf betreft de fly-over Waarderpolder en de verlegging van de Robertus Nurksweg. De reden hiervoor is dat een gedeelte valt onder de procedure van de 'fly-over, Waarderpolder' en een gedeelte valt onder de procedure verlegging 'zuidelijke rijbaan A200 en Robertus Nurksweg'.

### *Conclusie*

Het omleggen van de zuidelijke rijweg van de A200 en de Robertus Nurksweg heeft invloed op het aanwezige oppervlaktewater en de waterkering. Het is noodzakelijk om compensatiewerken uit te voeren en de nadelige invloed op de waterkering ongedaan te maken. Samengevat zullen hiervoor de volgende acties moeten plaatsvinden:

1. Er moeten nieuwe sloten worden gegraven in de Zuiderpolder en mogelijk in de Waarder- en Veerpolder ( i.v.m. fundament fly-over).
2. Er moet in de Zuiderpolder een waterberging worden gegraven ter compensatie van een te dempen sloot en de toename van de verharding.
3. Geadviseerd wordt om drainages aan te brengen om verhogingen van de grondwaterstand te nivelleren
4. De wadi zal moeten worden gedimensioneerd en de afvoersituatie ervan zal moeten worden bekeken in samenspraak met Rijnland.
5. in samenspraak met Rijnland zal er naar een passende oplossing moeten worden gezocht om de nadelige invloed van de fundamente op de waterkering te neutraliseren.
6. Er moeten keurvergunningen, inclusief de nodige onderbouwingen, worden aangevraagd voor oppervlakte water en waterkering.

#### **4.3.3 AKOESTIEK**

De Amsterdamsevaart (A200) en de Robertus Nurksweg worden fysiek gewijzigd om aan te kunnen sluiten op de nieuwe fly-over, dan wel hiervoor de benodigde ruimte vrij te maken. Bij deze wijziging aan de bestaande weg dient inzichtelijk te worden gemaakt of in het kader van de Wet geluidhinder sprake is van een reconstructie. Er is, kort samengevat, sprake van een reconstructie als de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen in de omgeving met meer dan 1,5 dB toeneemt, waarbij de situatie voor de wijziging vergeleken wordt met de situatie 10 jaar na de wijziging. Indien sprake is van reconstructie moet worden onderzocht op welke wijze de toename gereduceerd kan worden. Een toename van meer dan 5 dB is niet toegestaan. Als reductie niet of niet voldoende mogelijk blijkt, bestaat, onder voorwaarden, de mogelijkheid een hogere grenswaarde aan te vragen.

Om te bepalen of sprake is van een reconstructie is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Aveco de Bondt i.s.m. Alcedo, februari 2009). Het onderzoek beslaat een groter gebied dan het projectgebied voor dit projectbesluit: in het onderzoek is de aanleg van de fly-over ook meegenomen. Relevant voor dit projectbesluit is of binnen het projectgebied sprake is van reconstructie voor de verlegging van de Amsterdamsevaart (A200) en de Robertus Nurksweg. De conclusies van het onderzoek is dat hiervan geen sprake is.

#### **4.3.4 LUCHTKWALITEIT**

In het kader van de ontwikkeling van het Stadion Oostpoort te Haarlem is onderzoek verricht naar de gevolgen voor luchtkwaliteit. In dit onderzoek zijn ook de gevolgen voor luchtkwaliteit in het kader van de ontwikkeling van de fly-over inclusief verlegging van de zuidelijke rijbaan van de A200 en de Robertus Nurksweg meegenomen, dit aan de hand van de geprognosticeerde verkeersbelasting. Onderstaand is de conclusie van het rapport met kenmerk MD-MO20060927 uit september 2006 weergegeven. Voor het hele rapport wordt verwezen naar de milieuefftrapportage van het ontwerpbestemmingsplan Stadion Oostpoort. Dit rapport maakt tevens deel uit van de PlanMER/BesluitMER Stadion Oostpoort (met vooralsnog 'concept' status).

### *Luchtkwaliteitonderzoek Stadion Oostpoort*

In de rapportage zijn berekeningen van de luchtkwaliteit met het TNO Pluim Snelweg model gepresenteerd ten behoeve van het MER Stadion Haarlem. Voor de luchtkwaliteit zijn de effecten op de concentraties van stikstofdioxide en fijn stof van het te realiseren stadionplan Haarlem, inclusief commerciële functies, hotel, kantoren en woningen, in kaart gebracht.

Uit de resultaten van de berekeningen met het TNO Pluim Snelweg model, blijkt dat in 2005 de grenswaarde voor stikstofdioxide wordt overschreden, maar niet de geldende plandrempel. De grenswaarden voor fijn stof (jaargemiddelde en aantal overschrijdingen etmaalgemiddelde) worden niet overschreden. Er hoeven dus geen aanvullende maatregelen getroffen te worden.

In de toekomst dalen de achtergrondconcentraties en de bijdragen per voertuig, waardoor de situatie verbetert ten opzichte van de huidige situatie.

De autonome situatie voldoet aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof uit het Besluit luchtkwaliteit voor 2010 en 2015. De ontwikkeling inclusief plan voldoet ook aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof uit het Besluit luchtkwaliteit voor 2010 en 2015. De bijdrage van het plan ten opzichte van de autonome situatie is maximaal 0,2 µg/m<sup>3</sup> voor stikstofdioxide en maximaal 0,2 µg/m<sup>3</sup> voor fijn stof.

Gezien de resultaten van dit onderzoek is de conclusie dat het realiseren van het stadionplan waarin de ontwikkeling van de fly-over en de te verleggen A200 en de Robertus Nurksweg is meegenomen, inclusief commerciële functies, hotel, kantoren en woningen niet op bezwaren stuit in het kader van het Besluit luchtkwaliteit.

#### **4.3.5 FLORA EN FAUNA**

##### ***Quickscan Flora en Fauna***

Voor de aanleg van de fly-over is een flora- en faunaonderzoek uitgevoerd. Bij dit onderzoek is ook de nabije omgeving onderzocht, onder meer het gebied waar de verlegging van de zuidelijke rijbaan van de A200 en de Robertus Nurksweg plaatsvindt. Dit onderzoek is daarom ook bruikbaar voor onderhavig projectbesluit.

De bescherming van de Nederlandse natuur maakt onderscheid tussen gebiedbescherming en soortenbescherming. De regelingen ter bescherming van kwetsbare natuurgebieden is geregeld in de Natuurbeschermingswet en de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. De nationale regelgeving voor de bescherming van planten- en diersoorten is geregeld in de Flora- en faunawet. Deze laatste vervangt enkele oude wetten zoals de Vogelwet uit 1936, de Jachtwet en hoofdstuk V van de Natuurbeschermingswet. In de Flora- en faunawet zijn tevens de bepalingen aangaande de soortenbescherming uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn opgenomen.

Ten behoeve van aanwezige flora en fauna is door de stadsecoloog van de gemeente (dhr. D. Vonk) een quickscan voor flora en fauna uitgevoerd. Hierin is vastgesteld of het plangebied deel uitmaakt van een in het kader van de Wet op Flora en Fauna aangewezen beschermingsgebied en of er in het plangebied sprake is van beschermde planten- en/of diersoorten. Aan de hand van de quickscan wordt besloten of een uitgebreid specialistisch onderzoek noodzakelijk is ten behoeve van het behoud/ compensatie van bijzondere natuurwaarden. Onderstaand zijn de belangrijkste bevindingen uit de quickscan opgenomen.

Het gebied is geen onderdeel van een beschermd natuurgebied of een vogel- of habitatrichtlijn gebied. De Amsterdamse vaartweg loopt tussen twee natuurreservaten aan het Binnenliede en het Buitenliede, die in bezit en in beheer zijn bij Landschap Noord-Holland. Het wegdeel,

waar de fly-over wordt aangelegd grenst niet direct aan de natuureservaten. Eventuele veranderingen in het verkeer door de Fly-over liggen meer dan 300 meter van de natuureservaten vandaan.

De stadsecoloog van de gemeente Haarlem kent het gebied goed. De afgelopen jaren zijn herhaaldelijk in de vroege morgenuren broedvogelkarteringen gedaan. De wegbermen, bosschages en aangrenzend weiland zijn de afgelopen vijf jaar geïnventariseerd op vaatplanten, waarbij ook aandacht is gegeven aan het voorkomen van gewervelde dieren, dagvlinders, libellen, bladgallen, landslakken en bloembezoekende insecten. Daarbij zijn vrijwel alleen algemeen voorkomende soorten gevonden met een overmaat aan soorten, die kenmerkend zijn voor voedselrijk milieu en een verstoorde bodem. Tijdens het vogelbroedseizoen zijn nachtegaal en gekraagde roodstaart als doortrekker waargenomen. In de slootjes zijn groene en bruine kikker gezien, maar zijn geen afgezette eieren gevonden.

In de gemengde elzenbosstrook, die grotendeels zal verdwijnen als gevolg van de aanleg van de fly-over zijn enkele heel algemene vogelsoorten als broedvogel waargenomen: heggemus, roodborst, tiftjaf, fitis, koolmees, pimpelmees en merel. Deze soorten worden niet in hun plaatselijk voorkomen bedreigd, zolang de grotere aangrenzende bospercelen blijven bestaan.

In het gebied, grenzend aan de aan te leggen fly-over zijn geen wettelijk beschermde en ontheffingsplichtige soorten als broedvogel of vaste bewoner aangetroffen, anders dan algemeen voorkomende broedvogels van parken en bosschages. Er zijn evenmin rode lijstsoorten waargenomen. Gezien het ruige en voedselrijke biotoop zijn wettelijke beschermde en ontheffingsplichtige soorten en rode lijstsoorten niet te verwachten.

De laanbomen langs de ventweg zijn, gezien hun leeftijd en omvang, niet geschikt als slaappleats voor vleermuizen.

### ***Bomeninventarisatie***

Voor de aanvraag van een kapvergunning heeft de gemeente Haarlem een boominventarisatie laten uitvoeren aan de Robertus Nurksweg. Het betreft het deel tussen het Keggeviaduct en het Liewegje. Onderstaand volgt een samenvatting van de conclusie.

Er wordt geadviseerd om géén van de onderzochte bomen te verplanten. Ook is de groeivorm van de bomen in het midden van de groep zeer matig met eenzijdige, open kronen. Daarnaast is de resterende levensduur van de abelen niet zodanig dat het de investering zou rechtvaardigen.

Bij de iepen speelt bij een deel van het bestand dat de conditie van de bomen te slecht is; herstel is daardoor niet te garanderen. Ook voor de jonge bomen in dit bestand wordt geadviseerd om ze niet te verplanten. Bij het maaien van de berm is de stamvoet van deze bomen ernstig, tot diep in het hout, beschadigd.

Wat echter bij alle bomen van groot belang is, zijn de ongunstige groeiplaatsomstandigheden. Als gevolg van de beperkte doorwortelbare ruimte hebben de bomen een sterk oppervlakkig, uitgestrekt wortelgestel ontwikkeld dat sterk overlapt met dat van de buurbomen. Het creëren van een kluit geschikt voor verplanting, dus met voldoende fijne beworteling en voldoende samenhang, is hier nagenoeg onmogelijk. Ook zou bij het rondsteken te veel beworteling verloren gaan. Dit remt het herstel van de bomen. Als gevolg van deze problemen is de kans op slagen van een verplanting gering.

Als aanvulling op deze rapportage is een bomeninventarisatie gedaan naar de kapvergunningsplichtige bomen in het bosvak langs de Robertus Nurksweg. Dit bosvlak is 200 meter lang en op zijn breedst 30 meter. Hieronder is de belangrijkste informatie opgenomen.

Alle aangetroffen kapvergunningsplichtige bomen staan in het westelijk deel van het bosvlak. Het betreft zeven halfwas zwarte elzen (*Alnus Glutinosa*). De meeste bomen hebben meerdere stammen. De scheutgroei van de bomen is voornamelijk redelijk. De conditie van de bomen is overwegend redelijk en de toekomstverwachting van alle bomen is meer dan 10 jaar. Geen van de aangetroffen bomen is verplantbaar; het is nagenoeg onmogelijk om zonder extreem wortelverlies een verplantbare kluit te creëren.

De gemeente Haarlem hanteert een compensatieregeling voor bomen die worden gekapt. Het aantal te verwijderen bomen wordt (minimaal) gecompenseerd in de openbare ruimte van het aan te leggen multifunctionele voetbalstadion. Mocht het stadion langdurig vertragen of eventueel niet doorgaan dan zullen de bomen langs de verlegde Nurksweg of elders worden gecompenseerd in overleg met ‘bureau Beleid’ van de afdeling OGV van de gemeente Haarlem.

De wet op Flora en Fauna verbiedt dat in het broedseizoen 15 maart tot 15 juli bomen met vogelnesten of bomen in de nabijheid van bomen met vogelnesten worden gekapt.

De gemeente is voornemens om een kapvergunning aan te vragen voor de bomen langs de Robertus Nurksweg. Deze dient te worden voorzien van een groentoets.

### ***Ecologisch onderzoek Stadion Oostpoort***

In het kader van de ontwikkelingen van het Stadion Oostpoort is onderzoek gedaan naar de soorten die in dit gebied voorkomen. Het onderzoek maakt deel uit van de MER. Doordat de bestaande habitats in het plangebied verstoord worden verdwijnen de twee beschermde soorten in het plangebied, de groene kikker en de zwanebloem. De bestaande ecologische waarden worden eveneens verstoord, maar in het oostelijk deel van het plangebied worden nieuwe waarden gecreëerd, waardoor de effectscore beperkt negatief is. Ten aanzien van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief kan met een ambitieuze strategie voor invulling van het oostelijk deel van het plangebied de natuurwaarde in dit deel worden gemaximaliseerd. De effectscore is in dat geval beperkt positief.

### ***Conclusies***

De aan te leggen fly-over en de voor de aanleg daarvan noodzakelijke werkzaamheden vinden plaats op en direct naast de aanwezige drukke verkeersweg, op afstand van de bestaande natuureservaten. Deze ingrepen hebben geen directe of indirecte gevolgen voor de natuureservaten en de daar aanwezige bijzondere soorten, zoals de broedende lepelaars. Voor de aanleg van de fly-over is geen noodzaak om een ontheffing Flora- en Faunawet aan te vragen, omdat er geen negatieve gevolgen zijn voor wettelijk beschermde en ontheffingsplichtige soorten.

Ten aanzien van de algemene zorgplicht op basis van artikel 2 van de Flora- en faunawet zijn er geen bijzondere maatregelen nodig, anders dan het niet kappen van houtige gewassen in het broedseizoen van park- en struweelvogels, het visvriendelijk dempen van sloten, het intact laten van de zuidrand van de gemengde elzenbosstrook.

De bramen in deze zuidrand en de beschuttende werking van de wilgenstruiken zijn het enige jaarrond beschikbare biotoop voor allerlei bloembezoekende insecten, andere insecten en kleine gewervelde dieren. Wanneer deze zuidrand niet ter plekke kan worden gehandhaafd, dient hij verplant te worden naar de andere kant van de sloot, die aan de zuidzijde van de bosstrook ligt.

#### 4.3.6 ARCHEOLOGIE

Het bureau Archeologie van de gemeente Haarlem heeft op 30 juli 2008 een advies uitgebracht ten behoeve van het project voor de fly-over. Het projectgebied van de fly-over ligt volgens het concept 'Archeologische Beleidskaart Haarlem' deels in categorie 2 en deels in categorie 4. De naar het zuiden te verplaatsen A200 en de Robertus Nurksweg liggen ook in deze categorieën. Het advies voor onderhavige ruimtelijke onderbouwing is dan ook hetzelfde als voor de fly-over en wordt hieronder weergegeven.

##### *(Verwachte) archeologische waarden*

In de gebieden die tot categorie 2 horen zijn overal in de bodem archeologische resten van zowel het prehistorische als het middeleeuwse dorps- en stedelijk leven te vinden. Deze archeologische sporen leveren een belangrijke bijdrage aan de bewoningsgeschiedenis van het gehele grondgebied van de huidige gemeente Haarlem.

Deze gebieden betreffen, onder andere, de oudste strandwal van Haarlem en zandopduikingen in de oostelijke strandvlakte, huisplaatsen en bewoningssporen in de Waarderpolder en bewoningssporen bij het Liewegje en de Binnenliede. Categorie 2 heeft het regime dat er bij plannen waarbij bodemroerende activiteiten plaatsvinden van meer dan 50 m<sup>2</sup> en dieper dan 30 cm –mv archeologisch (voor)onderzoek dient te worden uitgevoerd.

Categorie 4 betreft de strandvlakte gelegen tussen de historische kern van Haarlem en de oudste strandwal van Nederland plus het gebied ten oosten van de oudste strandwal. De oudste strandwal ligt langs de oostelijke grens van de gemeente. De strandwal waarop zich later de historische kern van Haarlem ontwikkelde is zo'n 800 jaar jonger. Tussen de beide strandwallen zijn kleine zandige opduikingen ontstaan, die evenals de strandwallen droge en gunstige wooncondities boden.

Op basis van de aanwijzingen die er bestaan voor de aanwezigheid van zandopduikingen, vergelijkbaar met de reeds bekende opduikingen in bijvoorbeeld Schalkwijk, kan worden aangenomen dat de landschappelijke gesteldheid voldoende mogelijkheden bood voor bewoning en landgebruik. Archeologische vondsten hebben aangetoond dat in deze zones archeologische waarden te verwachten zijn in een relatief lagere dichtheid. Categorie 4 heeft het regime dat er bij plannen waarbij bodemroerende activiteiten plaatsvinden van meer dan 2500 m<sup>2</sup> en dieper dan 30 cm –mv archeologisch (voor)onderzoek dient te worden uitgevoerd.

##### *Conclusie*

Op basis van de concept Archeologische Beleidskaart Haarlem valt het plangebied onder categorie 2 en 4. Op basis van deze kaart wordt de kans op het aantreffen van archeologische waarden hoog ingeschat voor die delen van het plangebied die onder categorie 2 vallen, de kans wordt lager ingeschat voor die delen van het plangebied die onder categorie 4 vallen. Bij bodemingrepen in het plangebied moet rekening worden gehouden met de verwachte aanwezigheid van archeologische resten. Hierbij moet worden gedacht aan huisplaatsen en bewoningssporen uit de prehistorie en Middeleeuwen. Eventueel aanwezige archeologische

resten zullen door de bodemingrepen naar verwachting geheel of gedeeltelijk worden verstoord.

#### *Advies*

Gezien de geplande activiteiten en de bij de categorieën behorende regimes is het noodzakelijk om in het plangebied, alvorens de bodemversturende activiteiten plaatsvinden, archeologisch (voor)onderzoek te doen. Dit zal in eerste instantie een bureauonderzoek zijn om een specifieke archeologische verwachting op te stellen. Als uit dat onderzoek naar voren komt dat de archeologische verwachting nog steeds heel hoog is, zal er een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen moeten worden uitgevoerd om te bepalen of er archeologische waarden aanwezig zijn en of deze ook daadwerkelijk door de geplande activiteiten zullen worden bedreigd.

Archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk, wanneer in het plan kan worden aangetoond dat de bodem op deze locaties niet wordt verstoord, dan wel reeds volledig is verstoord.

#### **4.3.7 CULTUURHISTORIE**

In de nabijheid van het plangebied ligt De Stelling van Amsterdam. Het provinciale beleid omtrent het monument is vastgelegd in het provinciale beeldkwaliteitplan 'Stelling van Amsterdam' (sept. 2008) en het bijbehorende ruimtelijke beleidskader Stelling van Amsterdam.

De Stelling van Amsterdam is een Nationaal Landschap en UNESCO-werelderfgoed.

Het beleid heeft als uitgangspunt geen grootschalige ontwikkeling in het landschappelijke gebied dat wordt gevormd door de schootscirkels en de voormalige inundatiegebieden.

Relevant voor het plangebied is het Fort bij Liebrug. Het gebied Veerplas binnen de bestemmingsgrenzen is een voormalig inundatiegebied. De Veerplas en de Zuiderpolder vallen binnen de schootscirkel en zouden open gehouden moeten worden. Bijkomend is de trekvaart Amsterdam – Haarlem, spoorlijn en weginfra, een belangrijk historisch gegeven dat behouden moet blijven.

De Fly-over ligt buiten de bestemmingsgrens van de Veerplas en tast de schootscirkel niet aan. De ontwikkeling van de Fly-over valt binnen de infrastructuur. De conclusie is daarom dat de Fly-over past binnen het beleidskader Stelling van Amsterdam en dat geen bezwaren zijn te verwachten.

#### **4.3.8 EXTERNE VEILIGHEID**

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, LPG en munitie over weg, water en spoor en door buisleidingen. De doelstelling van het externe veiligheidsbeleid is het realiseren van een veilige woon- en leefomgeving door het beheersen van risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Het beleid is erop gericht te voorkomen dat er nabij kwetsbare (o.a. woningen, scholen) en beperkt kwetsbare (o.a. kantoren en hotels) bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Het instrument dat hiervoor gebruikt wordt is het bestemmingsplan. Bij het mogelijk maken van kwetsbare functies middels een bestemmingswijziging, dient derhalve worden voldaan aan de criteria van goede ruimtelijke ordening. Het creëren van een veilige leefomgeving is één van deze criteria.



In het kader van de voorgenomen ontwikkeling van de fly-over is een quickscan verricht naar de externe veiligheid. De resultaten van deze quickscan zijn ook van toepassing op onderhavig projectbesluit. Tevens is in de quickscan gebruik gemaakt van het onderzoek naar externe veiligheid uit de MER in het kader van de ontwikkelingen voor het Stadion Oostpoort. In het rapport wordt geconcludeerd dat er in het kader van externe veiligheid geen belemmeringen zijn voor het realiseren van de fly-over, de verlegging van de zuidelijke rijbaan van de A200 en de R. Nurksweg.

#### **4.3.9 KABELS EN LEIDINGEN**

Bij het ontwerp van de fly-over en de hiervoor te verleggen wegen wordt rekening gehouden met het hoofdleidingstracé dat ten oosten van het Keggeviaduct de Amsterdamsevaart en spoorlijn kruist. Zowel voor de verlegging van de wegen als voor het plaatsen van één pijler dient een overkluizing te worden aangebracht. De kabels en leidingen langs de huidige Robertus Nurksweg worden met de wegen mee verlegd.

#### **4.4 DUURZAME STEDENBOUW**

Door het verleggen van de verkeersstructuur wordt de verkeersdruk op omliggende woongebieden verminderd. Dit zorgt voor een verhoging van de leefbaarheid in de woongebieden en een verbetering van de ontsluiting van het bedrijventerrein Waarderpolder. Tevens worden nieuwe stedelijke functies (werken, voorzieningen, wonen) gekoppeld aan het verkeersnetwerk. Het verkeersnetwerk speelt hierbij een belangrijke rol in de toekomstige ontwikkeling van de aangesloten gebieden.

#### **4.5 ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID**

Voor de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid zijn de volgende punten van belang:

- Subsidieverstrekking provincie Noord-Holland.
- Afstemming op communicatie over het Masterplan Spoorzone.
- Afstemming op communicatie op momenten conform het communicatieplan uit het 'PVE op hoofdlijnen definitiefase fly-over'.

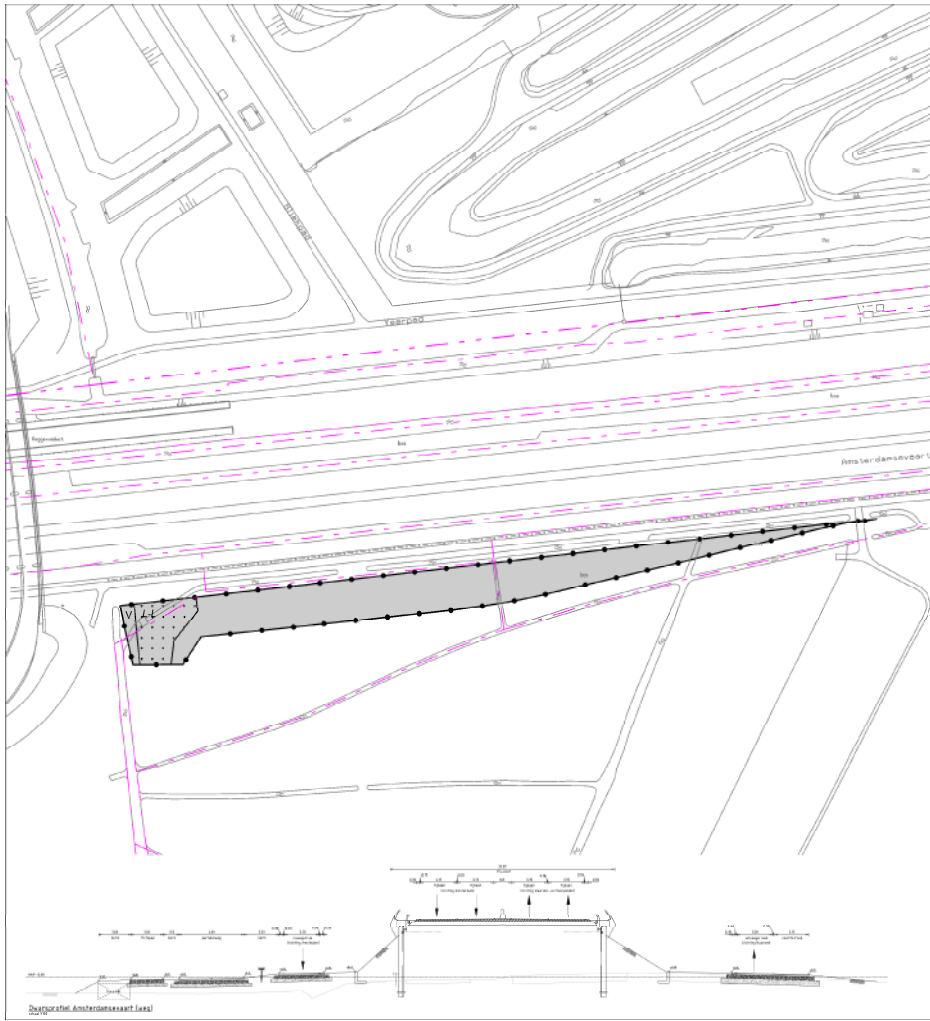
Het ontwerpbesluit heeft vanaf 31 oktober 2008 zes weken terinzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen tegen het voornemen tot het nemen van het projectbesluit ingediend.

## 5 CONCLUSIE

In deze ruimtelijke onderbouwing is het plan van de gemeente Haarlem om de A200 en de Robertus Nurksweg naar het zuiden te verplaatsen verantwoord. Doelstelling van deze ruimtelijke onderbouwing was te voldoen aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening ten behoeve van het projectbesluit ex artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening. Navolgend wordt aan de hand van de belangrijkste conclusies bepaald dat is voldaan aan deze eisen.

- Het voorgenomen wegenbouwkundig ontwerp voorziet in de ruimtelijke kwaliteit die stedenbouwkundig voor deze planologische ontwikkeling gewenst is.
- Met de realisatie van het wegenbouwkundig ontwerp wordt voldaan aan een aantal belangrijke streefpunten uit het Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Voornamelijk wordt bijgedragen aan het doel om achterstanden in de infrastructuur weg te werken.
- Het voorgenomen wegenbouwkundig ontwerp is zorgvuldig afgestemd op de milieucondities en geldende normen voor geluid, lucht, bodemkwaliteit, waterhuishouding, archeologie en flora en fauna.
- Voor water dienen de acties te worden uitgevoerd zoals in de waterparagraaf beschreven.
- Voor archeologie dient nader bureauonderzoek te worden verricht alvorens wordt overgegaan tot bodemversturende werkzaamheden. Mocht naar aanleiding van het nader bureauonderzoek blijken dat de verwachtingswaarden voor de locatie nog steeds hoog zijn, dan zal een veldonderzoek moeten worden ingesteld. Echter, wanneer kan worden aangetoond dat de bodem op de locaties met een hoge verwachtingswaarde niet wordt verstoord, dan wel reeds volledig is verstoord, dan is archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. Het eventuele onderzoek kan worden ingepland in het projectproces. Het archeologisch onderzoek heeft geen invloed op de aard van het ontwerp voor de fly-over en hoeft daarom geen belemmering te vormen voor de vrijstellingsprocedure.
- Met inachtneming van bovenstaande punten kan worden gesteld dat het voorgenomen bouwplan is in relatie tot zijn omgeving zowel ruimtelijk, functioneel, economisch, maatschappelijk als milieuhygiënisch verantwoord.

Op basis van de hiervoor genoemde punten concluderen wij dat is voldaan aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening en er daarom geen bezwaar is tegen de realisatie van het wegenbouwkundig ontwerp van de verlegging van de A200 en de Robertus Nurksweg.



**PLANGRENS**

 Grens plangebied

**BESTEMMINGEN**


**ENKELBESTEMMINGEN**

 Verkeer

**DUBBEL BESTEMMINGEN**

 Leiding - Leidingtrook


**BESTEMMINGSGRENS**

 Bestemmingsgrens

**VERKLARINGEN**

**TOPOGRAFIE**

 Topografische ondergrond

 Kadastrale ondergrond



**STEDENBOUW EN ONTWERP HAARLEM**

Projectlocatie <b>Amsterdamsevaart/ Robertus Nulksweg</b>			opdrachtgever: <b>Municipaliteit Haarlem</b> project SMO: <b>Herengracht</b> project RP: <b>Herengracht</b> datum: <b>19 februari 2009</b> schaal: <b>1:2000</b> tekening nummer:
vastgesteld bij raadsbesluit:		Haerlem: <b>Stedenbouw en Ontwerp</b> Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland telefoon: 020-6100999 Fax: 020-6100998	