

Raadsstuk

Onderwerp: vaststelling bestemmingsplan Frederikspark

Reg.nummer: STZ/RB/2011/429456

1. Inleiding

Er wordt een nieuw bestemmingsplan voorbereid omdat:

1. voor het gebied bestemmingsplannen gelden die verouderd zijn.
2. planologisch ruimte wordt gereserveerd voor de ontwikkeling van het provinciehuis.
3. het hele plangebied binnen beschermd stadsgezicht valt. De beschermende werking van het “beschermd stadsgezicht” wordt in het nieuwe bestemmingsplan ingepast.

Begrenzing bestemmingsplan

Het plangebied ligt ten zuiden van de binnenstad van Haarlem. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Gasthuissingel, aan de oostzijde door de Kleine Houtweg, aan de zuidzijde door de Paviljoenslaan en aan de westzijde door de Dreef, Houtplein en Wagenmakerslaan.

Procesverloop

Het college heeft op 10 mei 2011 ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerp is ter bespreking aan de commissie Ontwikkeling voorgelegd en heeft vanaf 1 juli 2011 zes weken ter inzage gelegen. In die periode heeft een ieder de gelegenheid gekregen zienswijzen in te dienen. Op 12 juli 2011 is een informatie/inloopavond gehouden waarbij de mogelijkheid is geboden vragen over het ontwerp te stellen.

Het bestemmingsplan is nu gereed voor vaststelling door de gemeenteraad.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. Het bestemmingsplan Frederikspark met identificatienummer BP4080001-0002, inclusief de verwerking van de zienswijzen gewijzigd vast te stellen;
2. Te besluiten geen exploitatieplan vast te stellen

3. Beoogd resultaat

Het bestemmingsplan richt zich op het beheer van de bestaande situatie en biedt een eenduidig actueel juridisch-planologisch kader. Tevens wordt de ontwikkeling van een nieuw provinciehuis mogelijk gemaakt. Er wordt ook ruimte geboden voor voorzienbare ontwikkelingen in de komende tien jaar.

4. Argumenten

De raad is verplicht een nieuw bestemmingsplan vast te stellen.

Als gevolg van de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 zijn gemeenten verplicht de bestemming van gronden binnen een periode van 10 jaar na vaststelling van een bestemmingsplan opnieuw vast te stellen.

Hiermee kunnen gewenste ontwikkelingen worden gerealiseerd.

De realisering van een nieuw provinciehuis met een ondergrondse parkeergarage wordt in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

Hiermee sluiten we aan bij het ‘Meerjarenplan bestemmingsplannen’.

De gemeente Haarlem actualiseert in overeenstemming met het door de raad op 26 mei 2011 vastgestelde Meerjarenplan Bestemmingsplannen (Reg.nr. 2011/103298) alle verouderde bestemmingsplannen.

De wijzigingen zijn uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening gewenst.

De zienswijzen geven aanleiding tot bijstelling van het bestemmingsplan. De ambtshalve wijzigingen zijn verbeteringen van het bestemmingsplan. Voor een samenvatting van de zienswijzen en de ambtelijke aanpassingen wordt verwezen naar het wijzigingsoverzicht (bijlage A).De in het wijzigingsoverzicht weergegeven motiveringen geven blijk van een goede afweging van de bij het besluit betrokken belangen. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn de volgende.

Toelichting:

- De aanpassingen op de verbeelding zijn tevens verwerkt in de toelichting
- Bijlage 7 bij de toelichting is aangepast in verband met de monumentale status van de panden aan de Baan/Kleine Houtweg

Verbeelding:

- Frederikspark 4, 3-5 en 6 hebben de bestemming Gemengd-4 gekregen
- Het toegangshuisje voor de parkeergarage is opgenomen
- Op de verbeelding en waarderingskaart hebben de panden Baan 15, 17 en 21 t/m 47 en Kleine Houtweg 26 een orde 1 (gemeentelijk monument) aanduiding gekregen
- In de Tuin-1 bestemming bij Frederikspark 4,5 en 6 is de mogelijkheid van parkeren opgenomen

Regels:

- De aanpassingen op de verbeelding zijn tevens verwerkt in de regels
- Aanlegvergunningstelsels zijn uit de regels geschrapt

De stedenbouwkundige kwaliteit van het straat- en bebouwingsbeeld wordt hiermee beschermd.

Het plangebied is aangewezen als Beschermd Stadsgezicht. Reden waarom een waarderingskaart is opgesteld. Op de waarderingskaart zijn alle panden in het plangebied gewaardeerd. Doel van deze kaart is de beschermende werking van het beschermd stads- en dorpsgezicht in het bestemmingsplan juridisch te regelen.

Het kostenverhaal voor de grondexploitatie is verzekerd.

Met de provincie is een anterieure overeenkomst gesloten. Op grond van artikel 6.12 Wro kan om die reden een exploitatieplan achterwege blijven.

5. Uitvoering

Indien het bestemmingsplan gewijzigd wordt vastgesteld vindt de bekendmaking zes weken in plaats van twee weken na vaststelling plaats.

- Na instemming van het college wordt het wijzigingsoverzicht verstuurd aan de indieners van zienswijzen. Zij worden uitgenodigd voor behandeling van het bestemmingsplan in de commissie Ontwikkeling;

- Het gewijzigd vastgestelde plan wordt naar gedeputeerde staten en/of de VROM-inspecteur gezonden;
- Communicatie:
 - Het besluit tot vaststelling wordt bekend gemaakt in de Stadskrant, de Staatscourant en via de gemeentelijke website. De bekendmaking wordt tegelijkertijd via elektronische weg aan Rijk, provincie, waterschap en andere betrokken bestuursorganen gezonden;
 - Er wordt een persbericht uitgegeven;
 - Het vastgestelde bestemmingsplan wordt op www.ruimtelijkeplannen.nl en de gemeentelijke website beschikbaar gesteld.
- Het bestemmingsplan wordt de dag na bekendmaking ter inzage gelegd (aanvang beroepstermijn)
- Belanghebbenden die een zienswijze bij de raad hebben ingediend kunnen beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Daarnaast kan een belanghebbende beroep instellen tegen wijzigingen ten opzichte van het ontwerp die bij de vaststelling van het bestemmingsplan door de raad zijn aangebracht;
- Het in werking getreden bestemmingsplan dient als toetsingskader voor de omgevingsvergunning.

6. Bijlagen

- a. bestemmingsplan Frederikspark met identificatienummer 408BP0001-0002;
- b. verbeelding (plankaart);
- c. waarderingskaart;
- d. wijzigingsoverzicht.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

7. Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. Het bestemmingsplan Frederikspark met identificatienummer BP4080001-0002, inclusief de verwerking van de zienswijzen gewijzigd vast te stellen;
2. Te besluiten geen exploitatieplan vast te stellen

Gedaan in de vergadering van (wordt ingevuld door de griffie)

De griffier

De voorzitter

-BIJLAGE A: Wijzigingsoverzicht bestemmingsplan Frederikspark
Behoord bij raadsstuk “Vaststelling bestemmingsplan Frederikspark”
Registratienr.:STZ/RB/2011/429456

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Frederikspark heeft ter inzage gelegen van 1 juli 2011 tot en met 12 augustus 2011
In deze bijlage worden de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan verwerkt.

Deze zienswijzenverwerking bevat het zo zorgvuldig mogelijk samengevatte inhoudelijke commentaar op het ontwerpbestemmingsplan (zie kolom “zienswijze”) en het gemeentelijke antwoord op dit commentaar (zie kolom “antwoord”). Een kopie van de volledige zienswijzen ligt voor de raadsleden ter inzage. Vervolgens wordt in de kolom “aanpassing” aangegeven of het commentaar heeft geresulteerd in aanpassing van toelichting, verbeelding en regels. Behalve de aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen, heeft de gemeente ook nog diverse kleine onvolkomenheden geconstateerd. Deze zijn ambtshalve verwerkt in het bestemmingsplan . De ambtshalve wijzigingen zijn onder aan dit overzicht opgesomd. Verder heeft de wijkraad Welgelegen naast de zienswijze een uitgebreid commentaar geleverd dat is weergegeven in een bijlage. Hierop wordt ingegaan met uitzondering van die onderdelen die al deel hebben uitgemaakt van de inspraakreactie op het conceptontwerpbestemmingsplan en die toen niet hebben geleid tot bijstelling van het ontwerpbestemmingsplan en nu niet van het bestemmingsplan. Voorts komen de in de bijlage gemaakte opmerkingen al aan de orde in de beantwoording van de overige zienswijzen.

Het college van burgermeester en wethouders legt het ontwerpbestemmingsplan met een reactie op de zienswijzen voor aan de gemeenteraad, met het voorstel om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. Tegen het vastgestelde bestemmingsplan kan beroep worden ingesteld bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit beroep is alleen mogelijk wanneer in een eerder stadium een zienswijze is ingediend, tenzij het over een onderdeel van het bestemmingsplan gaat dat de gemeente bij vaststelling heeft gewijzigd (en waartegen dus niet eerder een zienswijze kon worden ingediend).

Ontvangen zienswijzen

1. Stichting tot behoud van het Frederikspark, Kleine Houtweg 79, 2012 CC Haarlem
2. Wijkraad Welgelegen, Twijnderslaan 51, 2012 BH Haarlem
3. Vishandel Frederikspark VOF, Planetenlaan 8, 1702 BH Heerhugowaard
4. P.N. Wijn, Frederikspark 4, 2012 DA Haarlem
5. Mr. Drs. J. van der Haven en A.M. van Rijsbergen, Dreef 12, 2012 HR Haarlem
6. F. Meijerhof en M.H.C. van Aarle, Baan 19, 2012 DB Haarlem

7. R.W.J.M. Ammerlaan en L.S. Ammerlaan-Ziekman, Baan 39, 2012 DC Haarlem
8. Stichting Haarlemsebouwplannen.nl , Kleine Houtweg 65, 2012 CC Haarlem
9. M.J. Wijnberg, Frederikspark 3-5, 2012 DA Haarlem
10. Köster Advocaten namens Mw. Prinz, Kleine Houtweg 63, 2012 CC Haarlem

Nr. 1. Stichting tot behoud van het Frederikspark					
	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Niet een ieder heeft de mogelijkheid gehad inzichten kenbaar te maken alvorens het ontwerp ter visie te leggen. Wel is de stichting betrokken bij de gebiedsvisie, beheerplan en inrichtingsplan maar dat overleg is nog niet afgerond.	Tot juli 2005 verplichtte de Wet Ruimtelijke Ordening, oud tot het bieden van de gelegenheid tot inspraak alvorens een ontwerpbestemmingsplan ter inzage werd gelegd(artikel 6a oud). Met de inwerkingtreding van de nieuwe wet is dit artikel geschrapt en is de Openbare voorbereidingsprocedure van de Awb in werking getreden. De wetgever heeft toen de verplichting tot inspraak laten vervallen. Wel is in het kader van de participatie de Wijkraad Welgelegen in de voorfase betrokken geweest.	-	-	-
2.	Pas als het beheerplan is afgerond is duidelijk wat de financiële consequenties zijn en dan kunnen pas de gebruiksmogelijkheden in het bestemmingsplan worden vertaald.	In het bestemmingsplan onder de bestemming “Groen” zijn de gebruiksmogelijkheden aangegeven die normaliter aan deze bestemming worden gegeven. Uitbreiding hiervan is niet wenselijk. Uit het beheerplan zal een onderhoudsplan met een daaraan gekoppeld budget voortvloeien. Dat staat los van het bestemmingsplan	-	-	-
3.	Er zijn in het ontwerpbestemmingsplan compleet nieuwe, niet eerder vertoonde gebruiksopties opgenomen die het Frederikspark als rijksmonument ernstig aantasten(parkeergarages, tijdelijke evenementen etc.). Dit leidt tot overbelasting ipv het bieden van bescherming	De parkeergarage is opgenomen in de bestemming Groen(aan de Dreefzijde) en in de bestemming Tuin-1(griffietuin) en is dus niet gelegen binnen het rijksmonument Frederikspark zoals aangegeven op de Waarderingskaart. Tijdelijke evenementen zijn wel mogelijk gemaakt. Door eisen te stellen aan de daarvoor benodigde omgevingsvergunning moet overbelasting worden tegengegaan.	-	-	-

4.	Ontbreken van financiële uitvoerbaarheid van gebruiksvormen van Frederikspark. Verwezen wordt naar hoofdstuk 7.1 van de toelichting	In een bestemmingsplan moet de Financiële uitvoerbaarheid gewaarborgd zijn ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen in het plangebied. Het Frederikspark is geen nieuwe ontwikkeling.	-	-	-
5.	Park moet worden uitgesloten van binnenplanse wijzigingen en omgevingsvergunningen	In dit verband is artikel 7.4 dan ook geschrapt.			ja
6.	Tweelaagse ondergrondse parkeergarage is onnodig en bedreigend voor het Rijksmonument en geeft een grote verkeersoverlast, milieubelasting.	Uit de aanvullende notities bij bijlagen 2 en 3 bij de toelichting blijkt dat de aanleg van de garage aanvaardbaar is met betrekking tot geluid, luchtkwaliteit en watertoets.	-	-	-
7	De stichting schaart zich achter de zienswijze van de wijkraad met uitzondering van het hekwerk van de griffietuin. Deze moet gehandhaafd worden. Men is voorstander ervan dat een deel van het groen overdag min of meer besloten blijft.	Wij nemen e.e.a. voor kennisgeving aan. Of het groen van de griffietuin al dan niet besloten is wordt niet in een bestemmingsplan geregeld.	-	-	-

Nr. 2 Wijkraad Welgelegen					
	Zienswijze	antwoord		Aanpassing	
			toelichting	verbeelding	regels
1.	Het ontwerpbestemmingsplan is consoliderend maar op een aantal aspecten weer niet. Van belang is om het bestemmingsplan te blijven toetsen op wat wenselijk is namelijk een stadspark met woongebied met beperkte werkfaciliteiten en bijzondere gebouwen.	Het bestemmingsplan voorziet inderdaad in een park met de bestemming Groen, woonfuncties en gemengde doeleinden bestemmingen.(Gemengd-4)	-	-	-

2.	Het bestemmingsplan biedt te weinig garanties voor bescherming van het Frederikspark als rijksmonument. Niet blijkt dat nader onderzoek is gedaan naar wat de status van het park betekent voor de bescherming van het park. In de regels is bij de bestemming Groen opgenomen dat evenementen tot 250.000 bezoekers mogelijk is hetgeen het ergste doet vrezen voor de bescherming van het rijksmonument.	De gebruiksmogelijkheden binnen de bestemming Groen zijn beperkt. Het aanlegvergunningstelsel is geschrapt omdat deze bepaling geen toegevoegde waarde heeft. Immers het beheerplan is het instrument om de feitelijke bescherming te bieden. In het concept beheerplan is daartoe o.a. een reeks van beheer- en inrichtingsmaatregelen opgenomen. Volgens jurisprudentie moeten evenementen planologisch mogelijk worden gemaakt in bestemmingsplannen. De Algemene Plaatselijke Verordening fungeert als concreet toetsingskader en sturingsinstrument. De vermelding van 250.000 bezoekers komt te vervallen.			ja
3.	Leefbaarheid en veiligheid: grootste zorg is de teloorgang van het gebied hetgeen o.a. blijkt uit de noodlokalen van de Dreefschool, bevrijdingspop, legaliseren seksinrichting, bushaltes Houtplein, verkeersstroom door de wijk, matig beheer en onderhoud van de omgeving. Het bestemmingsplan versterkt deze neerwaardse spiraal	De noodlokalen zijn niet opgenomen in dit bestemmingsplan. De seksinrichting is in het bestemmingsplan opgenomen omdat deze inrichting sinds 2001 over een gelijknamige vergunning beschikt. Evenementen dienen planologisch mogelijk gemaakt te worden in het bestemmingsplan. Of bevrijdingspop een jaarlijks terugkerend evenement moet zijn zal per jaar bekeken moeten worden en wordt niet in het bestemmingsplan geregeld.	-	-	-
4.	De contouren van de parkeergarage zijn onjuist weergegeven. Verder zijn op de plankaart bestemmingen gewijzigd. Voor de gedetailleerde zienswijze wordt verwezen naar bijlage 1.	De juiste contouren zijn op de verbeelding aangegeven. Bestemmingen zijn gewijzigd om recht te doen aan het huidig gebruik. Teneinde de leesbaarheid van deze zienswijzennota te bewaren is er voor gekozen om de gedetailleerde zienswijze als laatste te beantwoorden.	-	ja	-

Nr. 3	Vishandel Frederikspark				
	Zienswijze	Antwoord		aanpassing	
			toelichting	verbeelding	regels
1.	De bestemming “specifieke vorm van horeca-viskraam” is niet juist en te beperkt. Ik heb ook vergunning voor het bereiden van patates frites.	De werkzaamheden die uitgevoerd worden en waarvoor vergunning is verleend kunnen binnen deze bestemming worden uitgevoerd.	-	-	-
2.	Ik sta bij de kamer van koophandel ingeschreven als detailhandel in vis en snacks	Planologisch gezien is de bestemming horeca passend. Immers ter plaatse worden producten bereid.	-	-	-
3.	De woorden kraam en kiosk worden willekeurig door elkaar gebruikt	De toelichting is hierop aangepast.	Ja	-	-
Nr. 4	P.N. Wijn				
	Zienswijze	Antwoord		aanpassing	
			Toelichting	Verbeelding	regels
1.	Ik maak bezwaar tegen de woonbestemming en verzoek om aan mijn pand de bestemming Gemengd-1 te geven zodat functiemenging mogelijk is. De woonfunctie blijft ook bij een gemengd-1 bestemming in overwegende mate gehandhaafd. Een Gemengd-1 bestemming waarborgt dat het pand ook in de toekomst onderhouden en bewoond zal blijven.	De bestemming is gewijzigd van wonen naar Gemengd-4	ja	ja	-
2.	De werken aan huis functie met een vloeroppervlak van max. 50 m2 is voor een woning met een BVO van 475m2 niet in verhouding.	De bestemming is gewijzigd van wonen naar Gemengd-4. Binnen het woongedeelte kan dan vastgehouden worden aan de standaard.	-	-	-
3.	Op de plankaart zijn niet de contouren van de bestaande bebouwing gevolgd voor het aangeven van het bouwvlak. Het bouwvlak moet tenminste de contouren van de bestaande bebouwing omvatten. De serre, westbordes en kelderingang zijn niet weergegeven.	Binnen de Tuin 1 bestemming zijn “erkers” opgenomen in de regels en de verbeelding is aangepast in die zin dat het bordes hieronder valt. De overige bebouwing is opgenomen in de hoofdbebouwing.	-	ja	ja
4.	De serre, westbordes, kelderingang en zuidbordes ,toegangstrap en noordelijke aanbouw vallen in de Tuin-1 bestemming. Dit is niet gewenst.	Binnen de Tuin 1 bestemming zijn “erkers” opgenomen in de regels en de verbeelding is aangepast in die zin dat het bordes hieronder valt. De overige bebouwing is opgenomen in de hoofdbebouwing .	-	ja	ja

5.	Het gehele perceel met uitzondering van (een gedeelte) van de bestaande bebouwing heeft bestemming Tuin-1 gekregen. Hiertegen wordt bezwaar gemaakt. Het gedeelte vóór de achtergevelrooilijn dient de bestemming Tuin-1 (parkeren) te krijgen.	Op de verbeelding is een specifieke aanduiding opgenomen voor parkeren en de regels en toelichting zijn hierop aangepast	ja	ja	ja
6.	Bezwaar tegen een erfafscheiding met een maximale hoogte van één meter. Gevraagd wordt een erfafscheiding van twee meter hoog voor de afscheiding liggend achter de achtergevelrooilijn.	In de methodiek van bestemmen is het streven om in de Tuin-1 bestemming bebouwing zoveel mogelijk te beperken. Binnen de gemengde en woonbestemmingen zijn hogere erfafscheidingen toegestaan. Binnen deze bestemmingen behoeft een erfafscheiding achter de achtergevelrooilijn van 2 meter niet geregeld te worden aangezien die vergunningsvrij is.	-	-	-
Nr.5	Mr.Drs Jelle van der Haven van Rijsbergen				
	Zienswijze	antwoord		aanpassing	
			Toelichting	verbeelding	regels
1.	Door de sloop van een gedeelte van het provinciehuis is veel schade ondervonden vanwege de trillingen van het zware verkeer op de Dreef. Men vreest dezelfde trillingsoverlast bij de nieuwbouw en dientengevolge ook weer schade.	De te verwachten schade en overlast kan niet in een bestemmingsplan worden geregeld. Te zijner tijd kunnen omwonenden de aannemer aansprakelijk stellen voor eventuele schade.	-	-	-
2.	Bezwaar tegen de komst van een parkeergarage die veel meer plaatsen zal bieden dan de huidige situatie. Er ontstaat veel overlast op de Dreef. Ook al wordt dmv bewegwijzeringsborden aangegeven dat het verboden is om bij het verlaten van de garage rechtsaf te slaan. Het is echter praktisch onmogelijk om linksaf te slaan. Dus dit verbod zal met voeten worden betreden.	Uit de aanvullende notities bij bijlagen 2 en 3 bij de toelichting blijkt dat de aanleg van de garage aanvaardbaar is met betrekking tot geluid, luchtkwaliteit en watertoets. Hoe de verkeersafwikkeling gaat plaatsvinden kan niet in het bestemmingsplan geregeld worden. Er zal tegen overtredingen handhavend moeten worden opgetreden.	-	-	-
Nr. 6	F. Meijerhof en M.H.C. van Aarle				
	Zienswijze	Antwoord		aanpassing	
			Toelichting	Verbeelding	regels
1.	Bezwaar tegen de expliciete functietoewijzing en benaming seksinrichting voor Baan 17 onder	In juni 2001 is vergunning verleend voor het exploiteren van de seksinrichting op basis van de” aanvullende	-	-	-

	de functie GD-1 onder aanvoering van diverse argumenten. Men verzoekt onder meer om de huidige aanduiding in het vigerende bestemmingsplan t.w. “dienstverlening” over te nemen. Zo niet dan wordt planschade ondervonden.	voorschriften uitsluiting seksinrichtingen.”Aanleiding voor het verlenen van de vergunning was de opheffing van het bordeelverbod door de wetgever in 1999. In 2001 zijn in Haarlem alle bestaande seksinrichtingen gelegaliseerd. Het zou getuigen van onbehoorlijk bestuur om nu géén aanduiding op te nemen. Indien het gebruik wordt beëindigd kan de onderliggende gemengde bestemming herleven.			
2.	De aangegeven bebouwingsgrens van Baan 17 op de plankaart sluit niet aan bij de huidige werkelijke bebouwing. De huidige opstallen ter plaatse van T-3 zijn geen tuin en worden niet gebruikt als berging.	Binnen de T-3 bestemming mogen aan- en uitbouwen worden gebouwd. Het bestemmingsvlak mag volledig worden volgebouwd.	-	-	-
Nr. 7	R.W.J.M. Ammerlaan en L.S. Ammerlaan-Ziekman				
	Zienswijze	Antwoord		aanpassing	
			Toelichting	Verbeelding	Regels
1.	Eerst de gebiedsvisie en dan het bestemmingsplan. Nu ontstaat het gevaar dat zaken al “dichtgetimmerd” worden in het bestemmingsplan zodat ze niet meer kunnen worden meegenomen in de gebiedsvisie.	In dit geval behelst de gebiedsvisie een herinrichting van de openbare ruimte. Het bestemmingsplan geeft hier de bestemmingen Groen en Verkeer aan. Binnen deze bestemmingen vormt een herinrichting van de openbare ruimte geen belemmering.	-	-	-
2.	Er zijn onlangs diverse panden aan de Baan en de Kleine Houtweg aangewezen als gemeentelijk monument.	De toelichting, de verbeelding en de waarderingskaart is hierop aangepast.	ja	ja	
3.	2.4. Functionele structuur:Het apart noemen van de seksinrichting op Baan 17 is overbodig. Bijvoorbeeld de kunsthandel op Baan 41 en het kantoor op Baan 15 worden toch ook niet apart benoemd. Er vinden geen jaarlijkse evenementen plaats in het Frederikspark en dit moet ook zo blijven. Dat het terrein van Bevrijdingspop bij wijze van experiment de afgelopen 3 jaar is uitgebreid met het Frederikspark is geen reden om dit gebruik voor	Zie ook onder 6.1. De seksinrichting heeft een specifieke vergunning. Dus is het noodzakelijk hier een aanduiding voor op te nemen. De functies op Baan 41 en Baan 15 passen binnen de bestemming. Er vinden evenementen plaats in het Frederikspark. Vergunningen zijn in het recente verleden afgegeven voor kinderfeesten, filmopnamen , kerstsamenzangen. Zie voorts hetgeen opgemerkt onder 2.2 en 2.3.	-	-	-

	de toekomst te consolideren.				
4.	HVVP: de conclusie moet zijn dat het openbaar vervoer in het plangebied voor veel overlast zorgt voor de bewoners	Het gaat hier om een algemene beschrijving van het beleid zonder daar waardeoordelen aan te verbinden. In de gebiedsvisie zal dit probleem zeker aan de orde komen.	-	-	-
5.	De conclusie uit het onderzoek luchtkwaliteit klopt niet. Uit de berekeningen door de geplande ondergrondse parkeergarage blijkt dat het aantal verkeersbewegingen toeneemt met als gevolg toename van stikstof en fijnstof concentraties. Daarnaast is de noodzaak niet aangetoond van een extra parkeerlaag. Immers naast de garage aan het Houtplein zullen medewerkers van de provincie nu ook gebruik gaan maken van de Dreef. De overcapaciteit zal dus toenemen. Het voordeel van het laten vervallen van een tweede parkeerlaag is dat de inbreuk op de grondwaterstromen en de omgevingsbelasting tijdens de bouw aanzienlijk verkleind worden.	De conclusies uit de aanvullende notities opgenomen onder bijlagen 2 en 3 van de toelichting is dat het aantal verkeersbewegingen weliswaar toeneemt maar dat de Wet Luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor planrealisatie, zelfs bij een worstcase invulling van diverse relevante uitgangspunten. De medewerkers van het Houtplein blijven gebruik maken van het Houtplein. De medewerkers van de Dreef maken gebruik van de garage Dreef alsmede de bewoners. De huidige parkeerplaatsen op maaiveldniveau komen te vervallen. Voor de aanleg van de ondergrondse parkeergarage wordt gekozen voor een bedrijfszekere aanlegmethode waarbij geen of zo min mogelijk grondwater aan het systeem wordt onttrokken. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan het streven van de provincie om duurzaam met het grondwater om te gaan. Er zijn geen negatieve effecten te verwachten op de grondwaterhuishouding.	-	-	-
6.	Bij de school en het archief aan de Kleine Houtweg zijn ook de omliggende gronden bestemd als Maatschappelijk en Kantoor. Deze grond moet als Tuin bestemd worden.	Het is niet de bedoeling om de bestemmingsgrens strak om het bestaande bouwvlak aan te geven. Er moet ruimte zijn voor aan- en bijgebouwen, maar er mag niet buiten het aangegeven, bestaande bouwvlak worden gebouwd. In de omliggende T1 bestemming mag vrijwel niet gebouwd worden en in de T2 bestemming in geringe mate.	-	-	-
7.	Op de waarderingskaart staat de achterbebouwing van de school aan de Kleine Houtweg aangeduid als oranje. Dit moet grijs zijn.	De verbeelding, waarderingskaart en bijlage 7 bij de toelichting zijn hierop aangepast.	ja	ja	-
8.	In het akoestisch onderzoek is bij de verkeersgegevens uitgegaan van een verkeerde	Deze stelling is niet juist. Buslijn 73 is wel degelijk meegenomen in de berekeningen.	-	-	-

	openbaar vervoer route(buslijn 73;nu 3). Deze rijdt tevens over het traject Frederikspark/Rustenburgerlaan.. Dit scheelt 140 bussen per dag. De berekeningen kloppen dus niet en dus ook de conclusies niet.				
8.	Stichting haarlemsebouwplannen.nl				
	Zienswijze	Antwoord		aanpassing	
			Toelichting	Verbeelding	regels
1.	De tekeningen van de architect en de verbeelding komen niet overeen mbt de uitgang en toegang van de parkeergarage. Verder maken wij bezwaar tegen het plan met een kokervormige uitbouw. Deze koker verstoort het zicht op de villa.	De verbeelding is aangepast. De laatste tekeningen inclusief toegangsgebouw zijn overgenomen.	-	ja	-
2.	De uitvoering van de parkeergarage roept vele vragen op ten aanzien van vluchtwegen en ventilatie.	Het bestemmingsplan ziet op oppervlakte, diepte etc. en niet op uitvoering.	-	-	-
3.	Wij maken bezwaar tegen het vastleggen van een bezoekersaantal dat gebaseerd is op het houden van evenementen van de omvang van BVPop. De passage onder 1.4 mbt Beschermd Stadsgezicht staat haaks op het toestaan van evenementen en al zeker bij een bezoekersaantal van 250.000	Wij verwijzen naar hetgeen opgemerkt onder 2.2. en 2.3. en 7.3.			
4.	Hoofdstuk2.2. van de toelichting: klopt niet: Het centrale gedeelte is onbebouwd en de villa's staan daar nog steeds losstaand omheen en als zodanig is alles nog steeds onveranderd aanwezig. Opgemerkt dient te worden dat het plan van Zocher nooit fysiek werd uitgevoerd, of op zijn minst is daar sterk van afgeweken. De villa's zijn nooit geplaatst zoals Zocher sr. of jr. (in carré) dat ooit hebben voorgesteld. De villa's zijn in ovaal geplaatst. Uitsluitend de loop van de paden verwijst naar Zocher.	De tekst beoogt te verwoorden dat de situatie functioneel gewijzigd is. Fysiek is de situatie inderdaad onveranderd.			

9.	M.J. Wijnberg				
	Zienswijze	Antwoord		aanpassing	
			Toelichting	Verbeelding	regels
1.	Hoofdstuk 2.1. Toelichting:De laatste tram reed in 1957 en niet in 1949.	De toelichting is aangepast.	Ja	-	-
2.	De bestemming T1 laat geen parkeren toe. Er wordt al 50 jaar geparkeerd. Dit geldt ook voor Frederikspark 4 en 6. Het verzoek is dit aan te passen.	Op de verbeelding is een aanduiding opgenomen en in de regels is een verwijzing opgenomen.		Ja	ja
3.	Verzoek om de bestemming van de panden Frederikspark 3-5, 4 en 6 te wijzigen naar GD-1 netals voor de panden aan de Baan. Dit zijn ook grotendeels woonpanden. Ook de maximale 50 m2 tbv huis-aan-huis beroep is voor deze panden te gering.	De verbeelding en de regels zijn aangepast. Alle vila's in het park hebben de bestemming GD-4 gekregen.	ja	Ja	
4.	Het is volstrekt onduidelijk waarom bevrijdingspop gefaciliteert wordt in dit bestemmingsplan. Dat verhoudt zich niet tot de status van rijksmonument. Evenementen tot 250.000 bezoekers zijn niet geschikt voor dit kwetsbare gebied.	Evenementen worden gefaciliteert en dat is een eis vanuit de jurisprudentie: evenementen moeten planologisch mogelijk worden gemaakt. De zinsnede met betrekking tot het aantal bezoekers is komen te vervallen.	ja	-	ja
10.	Köster advocaten namens Mw. Prinz				
	Zienswijze	Antwoord		aanpassing	
			Toelichting	Verbeelding	Regels
1.	Het is onjuist om in een bestemmingsplanprocedure de bouwmogelijkheden en voorschriften volledig af te stemmen op een bouwplan, in dit geval van de provincie Noord-Holland. Op die wijze is er geen sprake van een onbevangen planologische beoordeling ten aanzien van een goede invulling van het betreffende gebied uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.	Niet valt in te zien waarom toekomstige ontwikkelingen niet in een bestemmingsplan mogen worden opgenomen. Wij staan positief tegen over de bouwplannen van nieuwbouw en ondergrondse parkeergarage. Onze planologische beoordeling wordt nu vertaald in het bestemmingsplan.	-	-	-
2.	In het ontwerpbestemmingsplan is niet vastgelegd dat na sloop van de zwiersvleugel	De Dreefgevel wordt tussen de dokterswoning en het poortje in zijn geheel herbouwd. Hierbij wordt ervan			

	deze ononderbroken wordt teruggebouwd.	uitgegaan dat de gevel zijn karakteristieke uitstraling zal behouden.			
3.	Er zijn geen bouwvoorschriften opgenomen voor de oppervlakte van het toegangsgebouw van de parkeergarage. Dit is overigens een gebouw en geen bouwwerk, geen gebouw zijnde	In de regels is binnen de bestemminggroen het toegangsgebouw opgenomen met een maximale hoogte.	-	-	-
4.	De achterzijde van de Zwiersvleugel heeft een orde 2 waardering. Er zijn geen voorschriften opgenomen ter bescherming van het behoudenswaardige karakter.	In het conceptontwerp uit 2007 was de Zwiersvleugel opgenomen als orde 2 omdat sloop zonder herbouw toen aan de orde was. Nu wordt de vleugel herbouwd en heeft daarmee de status van nieuwbouw na 1950 gekregen. De nieuwbouw zal de karakteristieke uitstraling behouden. De sloop is mede noodzakelijk om aan de eisen van duurzaamheid te voldoen.	-	-	-
5.	Gedetailleerd wordt bezwaar gemaakt tegen het ontbreken van nadere detaillering in het bestemmingsplan mbt de parkeergarage en de nieuwbouw waarbij vele elementen worden aangevoerd met betrekking tot de vormgeving, uitvoering en architectuur daarvan.	De nieuwbouw en de ondergrondse parkeergarage zijn qua maatvoering en hoogte gedetailleerd opgenomen in het bestemmingsplan. Hiermee wordt het planologisch kader gecreeerd om de bouw ervan mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan ziet niet op vormgeving, uitvoering en architectuur.	-	-	-
6.	Men schaart zich volledig achter de zienswijze van de wijkraad.	Inderdaad wordt op diverse punten dezelfde gronden aangevoerd. Voor de beantwoording hiervan kan dan ook worden volstaan met een verwijzing naar de beantwoording onder 2.	-	-	-
Bijlage 1.	Wijkraad Welgelegen/zienswijze	Antwoord	Toelichting	Aanpassing verbeelding	regels
	Toelichting Hoofdstuk 1:				
Pag.8	Een overzichtkaart van de huidige situatie ontbreekt. Het is van belang om te weten wat de referenties van de voorgaande situaties waren.	Volstaan kan worden met een overzicht te geven van de regimes die komen te vervallen.	-	-	-
	Toelichting Hoofdstuk 2				
	Verzocht wordt om verwijzing en toevoeging te maken aangaande de Wielmakershof	Het gaat hier om enerzijds een algemene historische beschrijving en een algemene beschrijving van de ruimtelijke structuur. Voorts maakt de Wielmakershof geen deel uit van dit bestemmingsplan	-	-	-
	Waarom is voor villa nr. 10 en 12 de huidige	Voor Paviljoenslaan 10 en 12 zal een Gemengd-4		Ja	

	functie opgenomen in afwijking van de andere villa's	bestemming worden opgenomen waarbij op de begane grond en verdieping de functie kantoor alsmede wonen is toegestaan.			
	Opmerkingen mbt de seksinrichting en de jaarlijkse evenementen	Deze onderwerpen zijn elders in deze nota al uitgebreid aan de orde gekomen.	-	-	
	De kinderen mogen alleen maar op het Schelpenpad spelen	Inderdaad is dit met het schoolbestuur afgesproken. Na herstel van het Schelpenpad(drainage) zal hier ook handhavend worden opgetreden.	ja		
	Hoofdstuk 4: milieu- en omgevingsaspecten; Waarom wordt milieuzondering niet gebruikt in relatie tot het wel/niet toestaan van Bevrijdingspop	Tijdelijke evenementen zijn geen inrichtingen in de zin van de zoneringslijst en vallen niet onder milieuzonering.	-	-	-
	Waarom worden alle bedrijven genoemd behalve de seksinrichting	In de zoneringslijst zijn alleen bedrijven opgenomen die vallen onder de Wet Milieubeheer. Seksinrichtingen vallen daar niet onder.	-	-	-
	Waterparagraaf spreekt alleen over infiltratie van regenwater bij de ondergrondse parkeergarage. Er is geen analyse van de invloed van een dubbellaagse ondergrondse parkeergarage op de grondwaterstand en grondwaterstroming. Ook is niet duidelijk wat de invloed is van de grondwaterbewegingen tijdens de bouw. De minimale grondafdekking is in strijd met het advies van Rijnland.	De Waterparagraaf gaat wel in op diverse aspecten van de parkeergarage. Ook in de bijlagen wordt hier uitgebreid op ingegaan. Ook het rapport van Wareco dat alsnog als bijlage is opgenomen bij de toelichting gaat hier uitgebreid op in. Verder is nog nader overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap van Rijnland en men heeft zich akkoord verklaard met de opgenomen grondafdekking van 0,5 centimeter. De keuze voor een deklaag van 50 cm is gebaseerd op het advies van de landschapsarchitect . Immers bij diverse grote parkeergarages(Museumplein, Amsterdam)is een gronddekking van 500 mm met een drainagesysteem toegepast. Ook bij deze garage wordt een drainagesysteem toegepast. Bovendien wordt de garage gebouwd op de plek waar tot voor kort de ondergrondse provinciale commandobunker heeft gestaan.	-	-	-
	Er is geen afname van verkeersbewegingen omdat er per saldo geen of nauwelijks afname van werknemers is omdat de gesloopte gebouwen voor technische doeleinden en	Er is wel degelijk een afname van werknemers.	-	-	-

	archief worden gebruikt				
	Waarom een verschil in hoogte voor de erfafscheidingen bij de villa's en de erfafscheiding bij de griffietuin.	Ontwerptechnisch en historisch gezien is er een verschil tussen de rand van de Griffietuin en de villa's in het park. De griffietuin is door de eeuwen heen een zelfstandig gebied geweest dat naast het park lag. Een hoog maar transparant hekwerk doet geen afbreuk aan dat beeld. De villa's zijn ontworpen in het groen van het park, als onderdeel van het park. Een hoog hekwerk zou de relatie tussen park en villa's verstoren			
	De contouren van de parkeergarage zijn niet goed weergegeven op de verbeelding. Ook de verversingskanalen zijn niet opgenomen.	De contouren van de laatste bouwtekeningen zijn nu op de verbeelding juist weergegeven. Het opnemen van verversingskanalen is niet ruimtelijk relevant en wordt niet opgenomen in een bestemmingsplan. Echter via andere regelgeving worden wel eisen aan de parkeergarage gesteld. Immers een parkeergarage is een inrichting volgens de Wet Milieubeheer.	-	-	-
	De onderzoeken naar verkeersstromen zijn ook van belang voor het bestemmingsplan en moeten niet worden aangehouden tot de uitwerking van de gebiedsvisie	In het bestemmingsplan zijn de bestemmingen Groen en Verkeer opgenomen. Hoe verkeersstromen gaan plaatsvinden en/of wegen worden afgesloten wordt niet in een bestemmingsplan geregeld.	-	-	-
	LuchtkwaliteitNIBM: er wordt nog steeds geen antwoord gegeven wat de achtergrondwaarde is en wat de grenswaarde is in dit gebied, met name vanwege de nabijgelegen natuurgebieden ligt dit zeer kritisch.	In het rapport opgenomen als bijlage 4 bij de toelichting wordt uitgebreid uiteengezet waarom geen toetsing aan de grenswaarden behoeft plaats te vinden. E.e.a. is verwoord onder hoofdstuk 3.1 en 3.2 van het rapport.	-	-	-
	Plankaart: Op verschillende locaties is een verruiming toegestaan van de functies t.o.v. het vigerende plan. Het betreft de Dreefschool, het Noord-Hollands archief en Frederikspark tpv Villa Heule. Dat betekent dat er veel meer bebouwd mag worden.	Er is wel een verruiming van de functies opgenomen maar niet van de bouwmogelijkheden. Op de verbeelding zijn de huidige bouwvlakken opgenomen. In de regels is opgenomen dat binnen de bouwvlakken gebouwd moet worden. Er is dus geen sprake van een verruiming van de bouwmogelijkheden.	-	-	-
	Er wordt een opsomming gegeven van plancorrecties	Indien nodig zijn deze verwerkt	ja		
	Ambtshalve wijzigingen:			Aanpassing	

			Toelichting	Verbeelding	Regels
	In de regels vindt nog een verwijzing plaats onder de gebruiksregels naar art. 7.10 Wro	Dit artikel is vervallen in de Wro en vervangen door artikel 1.2 lid 1 onder c Wabo			ja
	In de regels ontbreekt een verwijzing naar de goothoogte en bouwhoogte. Er wordt alleen gesproken over maximale bouw- en goothoogte	Deze omissie is hersteld.			Ja
	Op de verbeelding staat de nutsvoorziening nog midden in het park met de bestemming Bedrijf-nutsvoorziening”(groter dan 10m2)	De verbeelding(en regels) is in die zin aangepast dat in de Tuin-1 en Groenbestemming 4 functieaanduidingen “nutsvoorziening zijn opgenomen(allen kleiner dan 10m2).		ja	ja

Frederikspark

vastgesteld d.d.

Gemeente Haarlem

Stadszaken

[datum]

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	INLEIDING	5
1.1	Begrenzing van het plangebied	5
1.2	Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan	7
1.3	Doel van het bestemmingsplan	7
1.4	Geldende planologische regelingen	7
1.5	Bestemmingsplanprocedure	8
1.6	Leeswijzer plantoelichting	8
Hoofdstuk 2	BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE	11
2.1	Korte historische schets	11
2.2	Beschermd stadsgezicht	14
2.3	Ruimtelijke structuur	15
2.4	Functionele structuur	16
2.5	Openbare ruimte	17
Hoofdstuk 3	BELEIDSKADER	19
3.1	Structuurplan	19
3.2	Gebiedsvisie Houtplein	20
3.3	Haarlems- Verkeer en Vervoerplan	21
3.4	Integraal waterplan	22
3.5	Groenstructuurplan (1991)	23
3.6	Woonvisie Haarlem 2006-2012 (2006)	25
3.7	Detailhandelsnota, Haarlem Winkelstad (2002-2012)	26
3.8	Recreatienota (1997)	26
3.9	Sportnota Ruimte voor Sport (1998)	27
3.10	Speelruimteplan (1998)	27
3.11	Welstandnota (2004)	27
Hoofdstuk 4	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	29
4.1	Geluid	29
4.2	Milieuzoneringen	29
4.3	Bodemparagraaf	30
4.4	Waterparagraaf	33
4.5	Luchtkwaliteit	35
4.6	Natuurwaarden	36
4.7	MER	37
4.8	Cultuurhistorie	38
4.9	Archeologie	40
4.10	Vliegverkeer	44
4.11	Duurzaamheid en energie	45
4.12	Externe veiligheid	47
4.13	Kabels, leidingen, straalpaden en andere belemmeringen	47
Hoofdstuk 5	PLANBESCHRIJVING	49
5.1	Visie op het plangebied	49
5.2	Ontwikkeling	50
5.3	Uitvoeren	53
Hoofdstuk 6	JURIDISCHE ASPECTEN	55
6.1	Inleiding	55
6.2	Inleidende bepalingen	55

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

6.3	Bestemmingsregels	56
6.4	Algemene bepalingen	60
6.5	Handhavingsparagraaf	61
Hoofdstuk 7	UITVOERBAARHEID, OVERLEG EN INSPRAAK	63
7.1	Financiële uitvoerbaarheid	63
7.2	Uitkomst watertoets	63
7.3	Uitkomsten overleg	63
7.4	Rapportering inspraak	69
BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING		83
Bijlage 1	Rijks- en provinciaalbeleid	85
Bijlage 2	Herziening bestemmingsplan Frederikspark te Haarlem; akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï d.d. 27-08-2010 en aanvullende notitie nr. 20090030-23 dd. 15-12-2010	93
Bijlage 3	Watertoets bestemmingsplan Frederikspark te Haarlem d.d. 27-08-2010 , aanvullende notitie nr. 20090030-23 dd. 15-12-2010 en advies Rijnland dd. 1-4-2011	147
Bijlage 4	Luchtkwaliteit	163
Bijlage 5	Ecoscan Provinciehuis Frederikspark en Griffietuin te Haarlem d.d. 04-11-2010	187
Bijlage 6	Natuurwaarden	225
Bijlage 7	Redengevende omschrijving orde 2	241

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

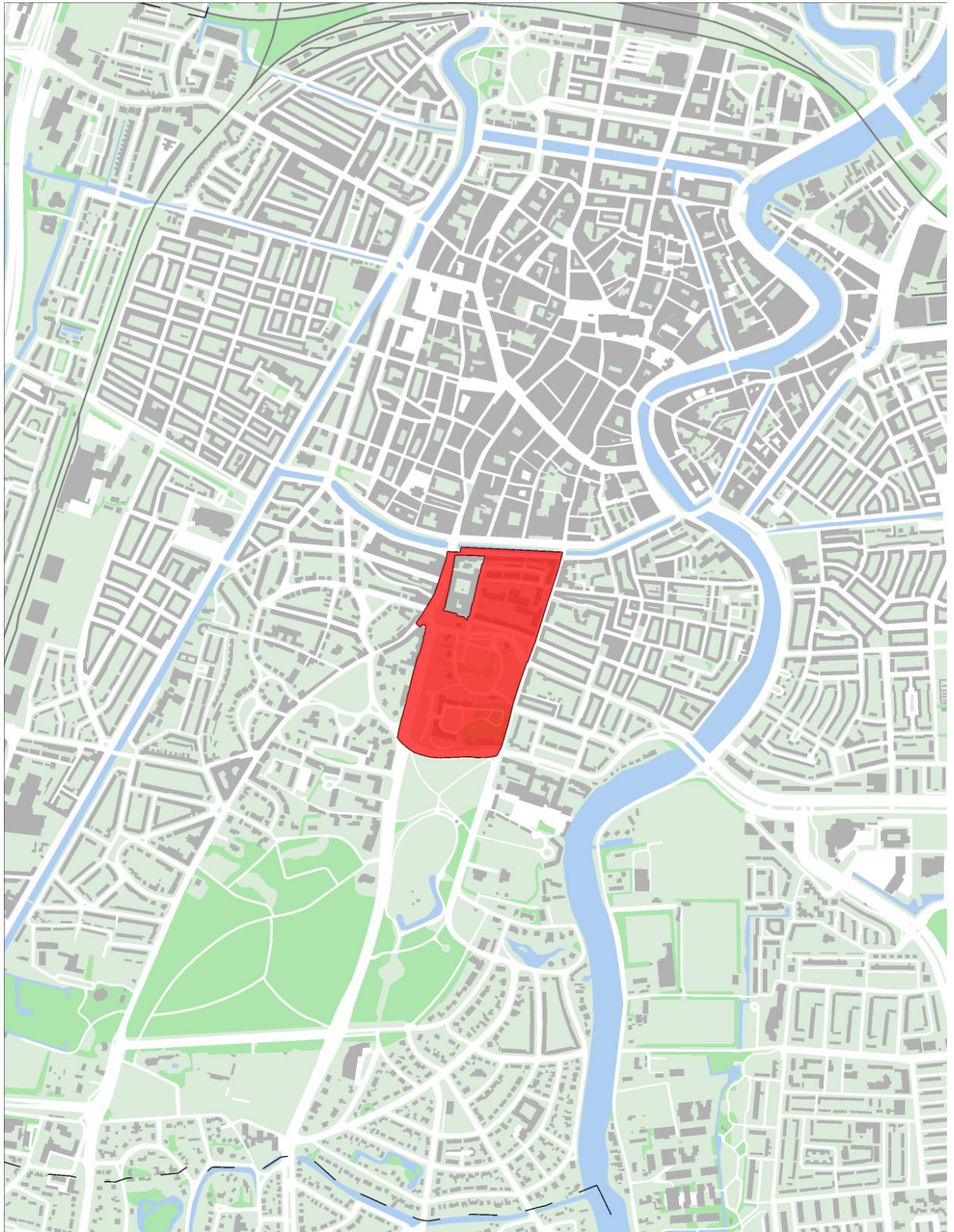
Toelichting

Hoofdstuk 1 INLEIDING

1.1 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan "Frederikspark" ligt ten zuiden van de binnenstad van Haarlem en beslaat een oppervlakte van ca. 136.941m². Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Gasthuissingel, aan de oostzijde door de Kleine Houtweg, aan de zuidzijde door de Paviljoenslaan en aan de westzijde door de Dreef en het Houtplein. (zie afbeelding 1).

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)



Afbeelding 1: Ligging van het bestemmingsplangebied

1.2 Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan

Voor het plangebied Frederikspark zijn enkele redenen om een nieuw bestemmingsplan te maken:

- Er is een verouderd bestemmingsplan van kracht.
- Planologisch wordt er ruimte gereserveerd voor de ontwikkeling van het provinciehuis.
- Het hele plangebied valt binnen het beschermd stadsgezicht. De beschermende werking van het "beschermd stadsgezicht" wordt in het nieuwe bestemmingsplan ingepast.

1.3 Doel van het bestemmingsplan

Het doel van het bestemmingsplan is het opstellen van een juridisch kader waarin de veranderingen mogelijk gemaakt worden. Naast het mogelijk maken van de nieuwe plannen dient het plan rechtzekerheid te bieden omtrent de ruimte voor verandering.

Het bestemmingsplan Frederikspark bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De regels bevatten juridische regels over het gebruik van de ruimte. Deze regels geven aan of, en zo ja, hoe ruimte bebouwd mag worden en welke functies (bestemmingen) zijn toegestaan. De verbeelding geeft de exacte plaats van de bestemmingen aan, en verwijst naar de regels. De toelichting, tenslotte, is de onderbouwing van regels en verbeelding. Hierin wordt beschreven wat het doel is van het bestemmingsplan en wat de toekomstige ontwikkeling van het gebied is. Er wordt ingegaan op onderwerpen die voor die ontwikkeling van belang zijn, zoals de stedenbouwkundige structuur, de haalbaarheid van het plan en milieuhygiënische aspecten.

1.4 Geldende planologische regelingen

Binnen het plangebied valt het vigerende bestemmingsplan Frederikspark-Houtplein. (vastgesteld 15-01-1986 en goedgekeurd 20-01-1987)

Voor een klein deel geldt "B12" Verordening art. 43 WW 1901, Sectie K (vastgesteld 24-08-1938 en goedgekeurd 02-11-1938).

Voor de overige gebieden binnen het plangebied geldt geen bestemmingsplan. Hier zijn de stedenbouwkundige bepalingen uit de Haarlemse Bouwverordening van kracht.

Beschermd stadsgezicht

Sinds 5 december 1990 is de binnenstad van Haarlem en de Haarlemmerhout aangewezen als 'beschermd stadsgezicht' in de zin van de Monumentenwet 1988. Dat betekent dat het bijzondere ruimtelijke en functionele karakter van het gebied in een bestemmingsplan moet worden beschermd (ex art 36 van de Monumentenwet). (zie ook de cultuurhistorische paragraaf in hoofdstuk 4) Binnen het beschermd stadsgezicht kent de wet geen vergunningsvrije bouwwerken. Al de werkzaamheden die normaal gesproken vergunningsvrij zijn,

zijn binnen het beschermd stadsgezicht licht vergunningsplichtig.

1.5 Bestemmingsplanprocedure

Het bestemmingsplan Frederikspark doorloopt, de gebruikelijke bestemmingsplanprocedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Het voornemen tot het opstellen van een bestemmingsplan is bekend gemaakt en het concept-ontwerpbestemmingsplan is opgesteld. Dit wordt vervolgens aangeboden aan het college van Burgemeester en Wethouders. Als het college met het plan instemt wordt het concept- ontwerp bestemmingsplan in het kader van het wettelijk vooroverleg ter commentaar aangeboden aan verschillende (semi-) overheden en belangengroepen. Na deze fase wordt het ontwerpbestemmingsplan opgesteld, waarbij ook de commentaren naar aanleiding van het wettelijk vooroverleg worden betrokken. Het ontwerp wordt - nadat het college daarmee heeft ingestemd- gedurende zes weken ter inzage gelegd. In die tijd kunnen door een ieder zowel schriftelijk als mondeling zogenoemde zienswijzen (=bezwaren) worden ingediend bij de gemeenteraad. De gemeenteraad beoordeelt deze reacties en betreft ze bij de besluitvorming inzake het bestemmingsplan. Als het bestemmingsplan- al dan niet gewijzigd- is vastgesteld wordt het wederom voor zes weken ter inzage gelegd en bestaat voor belanghebbenden de mogelijkheid om daartegen beroep in te stellen bij de Raad van State. Van de hiervoor beschreven terinzageleggingen en de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen respectievelijk beroep in te stellen wordt vooraf kennis gegeven in de Stadskrant, Staatscourant en op de gemeentelijke website.

1.6 Leeswijzer plantoelichting

Om een visie te ontwikkelen op een plangebied is het enerzijds van belang om inzicht te krijgen in de verschijningsvorm en het functioneren van een gebied. Anderzijds is een inventarisatie van beleidsdocumenten nodig omdat deze documenten immers het kader vormen voor de toekomstige ontwikkeling van een gebied.

Hoofdstuk 2 gaat in op de bestaande ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied. Door eerst in te gaan op de ontstaansgeschiedenis van het gebied wordt de huidige verschijningsvorm voor een belangrijk deel verklaard. In dit hoofdstuk wordt verder aandacht besteed aan de in het plangebied voorkomende functies.

In hoofdstuk 3 passeren de voor het plangebied relevante beleidsdocumenten de revue. Sommige beleidsdocumenten zijn gebiedsgericht zoals het Structuurplan Haarlem 2020 en het Spaarneplan. Andere beleidsdocumenten hebben een meer thematische invalshoek, zoals het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan en het Integraal Waterplan Haarlem. Per document wordt kort samengevat welke kaders er voor de inrichting en/of voor de functies in het plangebied zijn vastgelegd.

Hoofdstuk 4 bevat een inventarisatie van de verschillende milieu- en omgevingsaspecten en de resultaten van de verschillende onderzoeken. Het

gaat hierbij om alle zaken die kunnen leiden tot ruimtelijke beperkingen.

In hoofdstuk 5 wordt aangegeven hoe de inventarisatie van de bestaande situatie, de beleidsdocumenten, en onderzoeken zoals beschreven in de hoofdstukken 2, 3 en 4 vertaald zijn naar concrete ruimtelijk- functionele uitgangspunten.

In hoofdstuk 6 wordt aangegeven welke bestemmingen in het plan zijn opgenomen en hoe deze de inhoud van het plan regelen.

In hoofdstuk 7 wordt de financieel-economische uitvoerbaarheid beschreven en wordt ingegaan op de inspraak en participatie. De resultaten van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening en van de inspraak zijn opgenomen in dit hoofdstuk.

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

Hoofdstuk 2 **BESCHRIJVINGBESTAANDE SITUATIE**

2.1 **Korte historische schets**

De geschiedschrijving van het ontstaan van de stad Haarlem heeft zich over het algemeen beperkt tot de oude stadskern. Over het buitengebied is van de vroege periode weinig bekend. Zo ook met betrekking tot het bestemmingsplangebied Frederikspark, dat bekend stond als de Baan.

De Baan wordt voor het eerst vermeld in de rekening van de grafelijke houtvester in 1346-1347. De hertog Aelbrecht van Beieren schonk dit stuk land in 1389 aan de Haarlemmers als speelveld 'ten ewighen dagen'.

Ondanks een gemeenschappelijke historie valt het plangebied duidelijk uiteen in twee gebieden: het Frederikspark en het gebied tussen de Gasthuissingel en de Baan. Tegenwoordig wordt het noordelijk gedeelte de Baan genoemd. Het betreft het meest bebouwde gedeelte van het plangebied. In het zuidelijk gedeelte van het voormalig speelveld resteert het groene Frederikspark en de groenstrook langs de Baan.

Frederikspark

Het Frederikspark, ontstaan in 1836 naar ontwerp van J.D. Zocher, is bekend als het oudste villapark van Haarlem. In de 17^{de} eeuw ontstond er bebouwing op het dan toe gemeenschappelijke speelveld. Er was een groot aantal kleine percelen met woningen, maar ook theehuisjes en theekoepels die in gebruik waren bij bewoners van de stad. In de 18^{de} eeuw werd de Baan omringd door allerlei buitens, maar het grootste deel, het latere Frederikspark, hield zijn recreatieve functie.

In 1769 verwierf de Amsterdamse bankier Henri Hope een omvangrijk stuk grond met opstallen in dit gebied. Daarop liet hij in 1786-1788 een riante buitenplaats bouwen, bekend als de hofstede Welgelegen. In 1808 werd de hofstede verkocht aan Lodewijk Napoleon die het de naam Paviljoen Welgelegen gaf. Een jaar later kreeg tuinarchitect J.D. Zocher sr. opdracht een ontwerp te maken voor een groot park rondom het Paviljoen. Na de vlucht van Lodewijk Napoleon werden de plannen in vereenvoudigde vorm uitgevoerd. Het noordelijk deel van het park stond vanaf 1813 ook bekend als Princessetuin. De definitieve naam Frederikspark dateert uit 1847.

In 1831 werd het park overgedragen aan de stad Haarlem en werd het opengesteld voor het publiek. Besloten werd een terrein in het midden van het park te omheinen zodat het als weiland verhuurd zou kunnen worden. Het karakteristieke eivormige terrein dat bekend zou worden als "de Koekamp" is zodoende ontstaan. De plannen voor deze wijziging werden gemaakt door J.D. Zocher jr, die zich duidelijk liet inspireren door het ontwerp dat zijn vader bijna 25 eerder maakte.

Naar aanleiding van een bouwplan elders in de stad ontstond langzamerhand het idee om de Koekamp en de Princessetuin te gaan bebouwen. De toenmalige "opzichter over de stedelijke werken en gebouwen" J.E. van Arend maakte in 1862 twee ontwerpen voor een nieuw park met daarin ruimte voor een aantal villa's. Tot uitvoering kwam het echter niet. J.D. Zocher had namelijk

kennis genomen van de plannen en wist de gemeenteraad te overtuigen dat het beter was om Zocher zelf (kosteloos!) een plan te laten maken om bebouwing in te passen in het park. In het plan Arend had de bestaande tuin gesloopt moeten worden en was het plan formeler dan het ontwerp van Zocher. Op ruime kavels projecteerde Zocher losjes een achttal villa's rondom een ovaalvormig veld.



Figuur Bebouwingsplan Frederikspark van 1862, J.D. Zocher

Tussen 1864 en 1880 werden zeven villa's gebouwd. Voor de kavel op het centrale veld is evenwel nooit belangstelling getoond. Hoewel bepaald was dat de plannen vooraf door Zocher werden bekeken heeft hij verder geen echte bemoeienis gehad met de ontwerpen. De villa's zijn verschillend, maar vertonen niettemin een sterke samenhang. Karakteristiek is de opbouw met twee lagen onder een flauwe kap, de toepassing van pleisterwerk en de eclectische stijl waarin ze zijn uitgevoerd.

Het eerste grote plan dat geheel afweek van het plan van Zocher was het 'Brongebouw'. Dit kuuroord naar ontwerp van de Haarlemse architecten J.A.G. van der Steur en D.E.L. van den Arend werd in 1894-95 gebouwd. Het gebouw in de stijl van de Hollandse renaissance was gesitueerd op het ovale middenterrein. Het kuuroord functioneerde echter niet naar verwachting. In 1932 besloot de gemeenteraad tot sloop ten behoeve van de situering van een zwembad. Datzelfde jaar werden de eerste plannen voor het nieuwe zwembad ingediend door de architecten J.J. Verspoor en M.J. Muylaert. Deze architecten hadden moeite met de stedenbouwkundige inpassing van het gebouw in het park. Het plan werd derhalve afgewezen door de schoonheidscommissie. Nadat J.B. van Loghem als adviseur werd aangetrokken werden de definitieve plannen gemaakt. In de literatuur wordt het Sportfondsenbad positief gewaardeerd als een goed voorbeeld van Nieuwe-Zakelijkheids-Architectuur van de hand van Van Loghem. De situering in het park was echter zeer ongelukkig. Het zwembad met zijn benodigde buitenvoorzieningen was nadrukkelijk aanwezig in de centrale ruimte zodat er van het park slechts een brede, min of meer verstopt liggende, groene rand resteerde. In de loop der jaren is het zwembadgebouw sterk gewijzigd. Uiteindelijk is het gesloopt.

In de loop der tijd is het karakter aan verscheidene invloeden onderhevig geweest. Ooit was aan de noordzijde van het park een tramtracé gesitueerd. De aanleg hiervan heeft een aanzienlijke invloed gehad op de beeldkwaliteit en structuur van het park. Toen de tram uit Haarlem verdween werd het tramtracé omgevormd tot weg. In feite behoorde het stukje groen tussen het Frederikspark en de Baan dus ook tot het Frederikspark. Naast het aanleggen van de weg aan de noordzijde van het park werd in de jaren dertig de villa Frederikspark 2 gebouwd. Het ontwerp, dat in plaats kwam van negentiende eeuwse villa, heeft een afwijkend karakter ten aanzien van de andere villa's in het park. Tenslotte heeft de uitbreiding van het Provinciehuis in de jaren zestig, waarbij ook de villa op nummer 8 werd gesloopt, de relatie tussen griffietuin en Frederikspark onderbroken.

In 1990 werd de binnenstad en de omgeving van de Haarlemmerhout aangewezen tot beschermd stadsgezicht. Tevens werd in 2000 het Frederikspark aangewezen tot rijksmonument. In 2005 is begonnen met de renovatie van het park en wordt een aantal van de oorspronkelijke karakteristieken hersteld.

Tussen Gasthuissingel en de Baan

Het gebied tussen de Gasthuissingel, de Kleine Houtweg, de Baan en het Houtplein stond vroeger bekend als 'De Baan'. Het gebied, net buiten de Grote Houtpoort gelegen, heeft een geheel eigen karakter.

Het was er groen met veel tuinen en theetuintjes (kleine zomerverblijven). Ook de bedrijvigheid die er in de loop der tijd ontstond had een groen karakter. Dit betrof kwekerijen en bloemisterijen. Deze handel van met name bloembollen ontstond in de 17^{de} eeuw en concentreerde zich in Haarlem ten zuiden de stadsgracht. Daar waren diverse bloemisterijen met bijbehorende bollenschuren, kassen, etc. De grootste in dit gebied was de bloemenkweker Polman Mooij, die zijn luxe woonhuis aan de Kleine Houtweg liet bouwen.

De plek met de meeste dynamiek in dit gebied is het Houtplein. Tot 1953 kortweg Plein genoemd. Net buiten de stadspoort gelegen was het de eerste pleisterplaats buiten de stad. Er waren allerlei herbergen, wagenmakerijen en stalhouderijen te vinden. Een tekening uit de 18^{de} eeuw laat monumentale bomen zien met daartussen stenen paaltjes waar de paarden tijdens de paardenmarkten aangebonden konden worden. Vermaak was hier onder andere te vinden in de schouwburg "Leerzaam Vermaak" die hier van 1779 tot 1879 gevestigd was en die ook wel bekend stond als de "Schouwburg buiten de Houtbarrière". In de loop van de 19^{de} eeuw werd het karakter steeds minder landelijk, de grote bomen verdwenen en er ontstonden gesloten gevelwanden. Niet alleen het Houtplein, maar ook de Gasthuissingel werd direct beïnvloed door de aanwezigheid van de Grote Houtpoort. In de 18^{de} eeuw werd deze ook wel Wagenmakerspoort genoemd. In het eerste gedeelte van de Gasthuissingel konden de paarden gedrenkt worden in het paardewed. Er waren vele stalhouders in de buurt. Zowel aan het Houtplein, de Gasthuissingel als in de Wagenmakerslaan. De Wagenmakerslaan ontleent zijn naam aan de aanwezigheid van de wagenmakers destijds, die daar net als de stalhouderijen veel voorkwamen. Een uitgelezen plaats naast de stadspoort met de vele rijtuigen die er doorheen moesten. De straat bestaat nog steeds, maar de loop

ervan is gewijzigd. Oorspronkelijk liep de laan van de Gasthuissingel met een knik naar het Houtplein, maar in 1990 werd de Wagenmakerslaan een rechte weg van de Gasthuissingel naar de Baan. De Baanlaan, die niet meer bestaat, liep oorspronkelijk van de Baan naar de Gasthuissingel. Dwars door het laantje werd in 1928 een groot gebouw neergezet, de Coöperatieve Haarlemsche Groenten en Bloembollenveiling. Dit grote gebouw heeft later diverse functies gehad.

Een ander intrigerend verdwenen gebouw is de badinrichting aan de Gasthuissingel. Deze zogenaamde Haarlemsche Badinrichting werd opgericht in 1865 en bood omwonenden de gelegenheid tot het nemen van warme baden. In 1896 werd het badhuis ingrijpend verbouwd tot een dubbel woonhuis. Ook aan de singel ontstonden meer gesloten gevelwanden. De plek van de bollenschuren werden ingenomen door statige herenhuizen.

Tot in de 20^{ste} eeuw bleef het dynamische karakter van logementen en paarden rond het Houtplein, vertaald naar de moderne tijd, bestaan. Het werd een plek voor diverse cafés, een bioscoop en auto- en taxibedrijven. Het verkeer werd op deze belangrijke zuidelijke toegang tot Haarlem dominantier. Diverse verkeersaanpassingen waren het gevolg. In Haarlem verscheen in 1878 de eerste tram. Het Houtplein kreeg een belangrijke halte. De laatste tram reed op 31 augustus 1957. Begin jaren tachtig van de 20^{ste} eeuw was er weinig over van het bruisende Houtplein. De bioscoop Lido evenals het hotel Van Aken werden gesloten en de autobedrijven verdwenen. Besloten werd tot een rigoureuze aanpak. Eind jaren tachtig werd bijna de hele gevelwand van het Houtplein vervangen werd door nieuwbouw. Van de N.V. Amsterdamsche Rijtuigmaatschappij, die gevestigd was aan het Houtplein 21, is de gevelsteen in de nieuwbouw herplaatst. In de periode 1990-1995 is de woonbebouwing aan de Zadelmakerslaan en Wagenmakerslaan toegevoegd.

2.2 Beschermd stadsgezicht

Sinds 5 december 1990 is de binnenstad van Haarlem en de Haarlemmerhout aangewezen als "beschermd stadsgezicht" in de zin van de Monumentenwet 1988. Doel van de aanwijzing is , de karakteristieke met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij verdere ontwikkelingen binnen het gebied. Daarnaast zijn in april 2011 diverse panden aan de Baan en Kleine Houtweg aangewezen als gemeentelijk monument.

De oorspronkelijke betekenis die het gebied tussen de stad en de Haarlemmerhout had als uitgaansplek (Houtplein, uiteinde Dreef), speelveld (de "baan" ter plaatse van het Frederikspark) en wandelallee (Dreef) is grotendeels verdwenen en daarmee een deel van de oude binding tussen stad en Hout. Door de ontwikkeling van het Frederikspark en het Florapark is een nieuwe relatie tussen stad en Hout ontstaan, waarin de brede Dreef ook nu nog een belangrijke ruimtelijke schakel blijft.

De nauwe ruimtelijke relatie tussen de stad en de Hout wordt mede bepaald door de ligging van de Hout tussen beide noord-zuid routes uit de stad, de Wagenweg en de Kleine Houtweg, aan de stadszijde aaneengesloten tweezijdig bebouwde stadsstraten, die ter plaatse van de beide villaparken met

een aaneengesloten bebouwing aan één zijde duidelijk front maken en nog zuidelijker langs de Hout ook aan die ene zijde hun gesloten karakter min of meer verliezen. Ook langs de Dreef is de min of meer aaneengesloten bebouwing langs de westzijde voor het Frederikspark als ruimtebegrenzing van belang.

Het overgangsgebied tussen de stad en de Haarlemmerhout bestaat uit een dichtbebouwd gebied direct grenzend aan de stad, de open villaparken en Frederikspark en Florapark ten zuiden daarvan en een weer wat intensiever bebouwd gebied langs de rand van de Hout. Het dicht bebouwde gebied sluit wat ruimtelijke opbouw betreft nauw aan bij een oude stad, alleen de verkaveling is evenals in de zeventiende-eeuwse uitleg wat strakker. De aaneengesloten bebouwing is voornamelijk laat negentiende-eeuws van karakter. De stadssingel (Raam-, Gasthuis-, Kampervest/-singel) heeft in profiel nog reminiscenties aan de oorspronkelijke verdedigingsfunctie, maar heeft overigens door de gelijksoortigheid van de bebouwing ter weerszijden en door het betrekkelijk besloten karakter meer de kenmerken van een stedelijk binnenruimte dan van een stadsgrens.

Een bijzonder ruimtelijk element is het Houtplein, in hoofdvorm als pendant van de driehoekige ruimte voor het Proveniershuis binnen de singel en als overgangselement tussen de besloten stadsstraten en de brede Dreef zeer markant. Door de huidige inrichting van het plein wordt aan de betekenis van het Houtplein als ruimte ernstig afbreuk gedaan.

De oorspronkelijke aanleg van het Frederikspark met losstaande villa's rondom een onbebouwd centraal gedeelte naar een plan van Zocher jr. is als zodanig niet meer aanwezig. Langs de noordrand van het park doet de grote omvang van de verkeersruimte afbreuk aan de vroegere samenhang.

Het Frederikspark is in 2000 bij het Rijksdienst voor het culturele Erfgoed als monument ingeschreven. (registratienummer RM 511392)

2.3 Ruimtelijke structuur

Het bestemmingsplangebied Frederikspark behoort voor een deel bij de binnenstad van Haarlem. Het is tevens de overgang van de binnenstad naar de Haarlemmerhout. De ruimtelijke opbouw van het bestemmingsplangebied valt uiteen in twee delen: het vrij intensief bebouwde gebied gelegen ten noorden van de Baan en het open gebied ten zuiden van de Baan.

Het gebied ten noorden van de Baan vertoont in zijn aaneengesloten randbebouwing een karakteristiek die mede door de schaal veelal verwantschap heeft met die van de binnenstad. De panden aan de Gasthuissingel, Kleine Houtweg, Baan, Frederikspark en Paviljoenslaan hebben veelal twee lagen en een kap. In het binnengebied is in de jaren negentig gestapelde woonbebouwing toegevoegd. Door de aanwezigheid van de tuinen en de vijver heeft het gebied een groene uitstraling.

Het Houtplein is door de jaren heen een belangrijk verkeerspunt geweest. Het bevat de zuidelijke entree naar de binnenstad van Haarlem. Het Houtpleincomplex is daarin een opvallende verschijning. Qua maatvoering en uiterlijk vertoont het geen relatie meer met de oorspronkelijke bebouwing.

Ten zuiden van de Baan wordt het plangebied meer open van structuur. Het Houtplein vormt samen met het Frederikspark en de Dreef een overgang naar de Haarlemmerhout. Bij het ontwerp van het villapark stond het parkachtige karakter voorop. Het park heeft een open karakter met verschillende parkgedeelten omlijst door de gesloten straatwanden. De villa's in het park dienen als aanvulling en verfraaiing van het park. Bij de laatste renovatie van het park is getracht de oorspronkelijke padenstructuur, zoals om het ei-vormig koekamp, zoveel mogelijk te respecteren.

De Dreef heeft door de brede opzet, klinkerbestrating en boombeplanting een boulevardachtige uitstraling. Ook is in deze setting de provinciale griffie gesitueerd. Het paviljoen Welgelegen kijkt daarbij majestueus uit over het vlooienveld en hertenkamp. De Paviljoenslaan wordt naar het oosten begeleid door villa bebouwing. Deze villabebouwing, de bebouwing aan de Kleine Houtweg en het Paviljoen omsluiten de open binnentuin. Daar de Griffietuin wel zichtbaar is draagt het bij aan de groenbeleving van het bestemmingsplangebied.

Het plangebied Frederikspark heeft een veelzijdig gebouwenbestand. Langs de Gasthuissingel, Kleine Houtweg en Baan zijn veelal herenhuizen gesitueerd. Gestapelde woningbouw is te vinden tussen Gasthuissingel en Baan. Het Frederikspark bevat villa's. De panden zijn in particulier eigendom en twee villa's in eigendom van de RPovincie. Woningcorporatiebezit komt niet in het bestemmingsplangebied voor.

2.4 Functionele structuur

Ruimtelijk functioneel herbergt het deel tussen Gasthuissingel en Baan diverse functies. Langs Gasthuissingel, Baan, Zadelmakerslaan en Wagenmakerslaan wordt overwegend gewoond. Aan de Kleine Houtweg zijn verschillende maatschappelijk functies gevestigd waaronder een school op nummer 24. De school zal dienen als permanente locatie voor de dependance van de Dreefschool. Aan de Kleine Houtweg 18 is het Noord-Hollands Archief gesitueerd, dit is het historisch informatiecentrum voor de provincie Noord-Holland en de gemeenten Aalsmeer, Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Uitgeest, Uithoorn, Velsen en Zandvoort.

Stichting Sint Bavo is gevestigd aan de Baan 47 . Bij Stichting Sint Bavo horen tien basisscholen, een school voor Speciaal Basisonderwijs en een SO/VSO school voor zeer moeilijk lerende kinderen. De scholen staan in Haarlem en Spaarndam.

Aan de Baan 17 is ook een seksinrichting gevestigd.

In 2 villa's is de kantoorfunctie gevestigd. In een aantal villa's in het Frederikspark wordt gewoond en één villa aan het Frederikspark 2/2a is een restaurant gevestigd. In het plangebied is ook een plek waar verkooppunt/horeca gesitueerd is. Dit betreft een viskraam aan het Frederikspark.

Aan de Paviljoenslaan domineert de kantoren functie waar de provincie Noord Holland gevestigd is. Net buiten dit bestemmingsplan aan het Houtplein, zijn

verschillende kantoren gevestigd waarbinnen het provinciaal bestuur een groot aandeel heeft. Het Houtplein bevat als zuidelijke entree naar de binnenstad ook functies als detailhandel en horeca. Hier is het Hotel Carlton Square met 122 kamers gevestigd.

Het Frederikspark wordt intensief gebruikt door een breed scala van gebruikersgroepen. Behalve de functie als stadspark en buurtpark vinden jaarlijks evenementen plaats zoals bevrijdingspop, kerstsamenzangen, kinderfeesten, filmopnames. Op het Schelpenpad, grenzend aan het Frederikspark vinden themamarkten plaats en spelen de kinderen van de Dreefschool.

2.5 Openbare ruimte

De geschiedenis van het Frederikspark, die tot in de middeleeuwen terug gaat, laat zien dat het terrein altijd een openbaar en recreatief karakter heeft gekend. Dit veranderde niet toen het terrein voor villabebouwing werd verkaveld. Momenteel heeft het Frederikspark nog steeds een openbaar en recreatief karakter. Het Frederikspark heeft voor heel Haarlem culturele, maatschappelijke en ruimtelijke betekenis.

De Griffietuin bestaat uit een enerzijds meer open binnentuingedeelte en anderzijds uit een meer gesloten bosgebied. De scheiding tussen de twee delen wordt benadrukt door de rododendrons op een kleine terreinverhoging langs de bosrand. Het bos heeft eenvoudige, halfverharde wandelpaden en kent geen opvallende of versierende elementen, behalve de twee historische terreinverhogingen, het smeedijzeren hek langs de Kleine Houtweg en de restanten van de tuinmuur achter een van de aangrenzende villatuinen. Meubilair of verlichting ontbreekt. De vegetatie is in principe vrij gevarieerd en samengesteld uit de restanten van eerdere tuinrichtingen en spontane vestiging van soorten. Het geheel heeft de uitstraling van een verlaten park. De sfeer in de binnentuin daarentegen is tuinachtig door de aanwezigheid van een uitgestrekt gazon, decoratieve bloemperken en tuinbeelden. Het gaat hier om de buitenruimte van het representatieve provinciehuis.

Daarnaast dragen de (voor)tuinen van de panden langs de Baan bij aan de groenbeleving.

De Dreef is een belangrijke verbinding tussen Haarlemmerhout en de Haarlemse binnenstad. Het gaat hierbij behalve om een functionele verbinding tevens om een krachtige ruimtelijke structuur, die door de driedubbele laanbeplanting duidelijk geaccentueerd wordt. Het beeld wordt verstrekt door de brede boulevardachtige uitstraling van de Dreef en de ruime afstand tot de Griffiegebouwen en de villa's van het Frederikspark.

Het plangebied wordt voor het gemotoriseerd verkeer ontsloten door de Gasthuissingel, de Kleine Houtweg, het Frederikspark, de Paviljoenslaan, de Dreef, en het Houtplein.

De Paviljoenslaan maakt deel uit van de hoofdstructuur van Haarlem en is bestemd voor doorgaand verkeer en voor verkeer dat de stad in- en uitgaat (extern verkeer). Er is sprake van vrijliggende fietsvoorzieningen naast de rijbaan.

Er is in het plangebied sprake van betaald parkeren en bewoners van het gebied kunnen gebruik maken van een parkeervignet. Tevens bevat het plangebied een parkeergarage. Dit is de ondergrondse parkeergarage Houtplein. Voor de nieuwbouw van het provinciehuis aan de Dreef is eveneens een ondergrondse parkeergarage gepland. Deze is ingetekend op de plankaart. (zie ook Hoofdstuk 5 van de toelichting)

In het bestemmingsplangebied hebben voetgangers voldoende ruimte en veilige routes. Ook het openbaar vervoer (bus) draagt bij aan een goede ontsluiting van het plangebied. De haltes bevinden zich op het Houtplein, de Dreef en op de nabij gelegen Tempelierstraat.

Het open water dat in het plangebied is opgenomen betreft de Gasthuissingel. dit is een stadsgracht en verbindt het Spaarne met de Leidsevaart. Tevens bevat het plangebied een vijver. Deze is gelegen aan de Wagenmakerslaan.

Er zijn verschillende nutsvoorzieningen in het bestemmingsplangebied gelegen., zowel in het Frederikspark als aan de Wagenmakerslaan.

Hoofdstuk 3 BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk is voor het plangebied Fredrikspark het relevante gemeentelijke beleid weergegeven. Per thema wordt het beleid beschreven. Het Rijks- en provinciaal beleid is beknopt beschreven in **bijlage 1**.

3.1 Structuurplan

Het structuurplan legt voor de periode 2005 tot 2020 op hoofdlijnen de ambities en wensen vast die alles te maken hebben met ruimte en de verdeling van ruimte in Haarlem. Daarbij is de samenwerking in de Noordvleugel van de Randstad als stedelijk netwerk vertrekpunt. Het structuurplan vormt de ruimtelijke vertaling van de Toekomstvisie Haarlem uit 1999 en laat de mogelijkheden zien voor uitvoering van de stedelijke opgaven.

De speerpunten van beleid zijn profilering op een duurzaam goed woonklimaat, versterking van de zakelijke dienstverlening en versterking van de culturele en toeristische wervingskracht.

Het structuurplan geeft inzicht in de verandergebieden en dynamische knooppunten en de gebieden die consolideren. Het geeft de kaders en bestemmingsplannen zorgen vervolgens voor juridische verankering. Hieronder is een fragment opgenomen uit de structuurplankaart.



Fig. 3.1 Fragment structuurplan

Het bestemmingsplangebied Frederikspark bevat op de structuurplankaart zeven aanduidingen. Dit zijn:

- Centrum-stedelijk gebied (Gasthuissingel tot en met Frederikspark)
- Woongebied/ functiemenging in woonwijk (Gasthuissingel tot en met Frederikspark)
- Versterken relatie binnenstad - De Hout (Houtplein/ Dreef)
- Groen (Frederikspark tot Paviljoenslaan)
- Woonwerk-as (Paviljoenslaan)

- Parkeergarage (Houtplein)
- Stamlijn bus (Frederikspark-Houtplein)

Belangrijkste doelstelling is een effectiever gebruik van de ruimte en bevordering van leefbaarheid en levendigheid in die wijken.

Het centrum-stedelijk gebied is bij uitstek multifunctioneel. Functiemenging wordt hier gestimuleerd. Het woongebied/ functiemenging in woonwijk is op de plankaart ingetekend in de ring rondom de binnenstad waar meer functiemenging beoogd wordt. Het gaat om het toevoegen van kleine voorzieningen en passende, kleinschalige vormen van werkgelegenheid.

Het versterken van de relatie van de binnenstad met de Haarlemmerhout is onderdeel van de 'vergroete binnenstad'. Acties hiertoe liggen in de opzet van duidelijke en aantrekkelijke langzaam verkeersverbindingen, een verzorgde openbare ruimte in het tussengebied en mogelijk meer 'trekkende' gebruiksfuncties grenzend aan het park. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan een parkcafé of museum.

Het gebiedstype groen heeft een groen en niet of beperkt bebouwd karakter als hoofdkenmerk. Het Frederikspark en de tuin van het paviljoen zijn als stadspark als zodanig aangeduid.

De rol van woonwerk-as wordt in het plangebied vervuld door de Paviljoenslaan. De randen langs de meeste wegen met een doorgaande functie en een aantal wegen met een centrale rol voor een buurt of stadsdeel worden gekenmerkt als geschikt voor ontwikkeling tot woonwerk-assen. Vaak is hier al een gemengd karakter.

3.2 Gebiedsvisie Houtplein

B&W heeft 12 april 2011 ingestemd met het opstellen van de gebiedsvisie Houtplein – De Dreef. Deze gebiedsvisie is vooral gericht op de openbare ruimte. Met de provinciale bouwplannen is ook de openbare ruimte in de directe omgeving van de provinciale gebouwen in beeld gekomen. Gemeente en provincie vinden dat de bestaande ruimtelijke kwaliteit beter kan. Een duidelijk verbeterpunt is de verkeersafwikkeling en verknoping van verkeerssoorten, en in het bijzonder het openbaarvervoer. De gemeente en provincie zullen het onderzoek naar de verbeteringen gezamenlijk uitvoeren.

Dit zal resulteren in twee producten:

1. De gebiedsvisie openbare ruimte Houtplein Dreef;
2. Het inrichtingsplan Houtplein – Wagenmakerslaan – Dreef.

In de gebiedsvisie zullen de volgende thema's onderzocht worden:

- Herstel Houtplein als representatieve entree van Haarlem;
- Verbinden Houtplein met Dreef als recreatieve uitloop naar de Haarlemmerhout;
- Toekomst van het OV-knooppunt op het Houtplein;
- Geleiden verkeerstromen van en naar parkeergarages (Houtplein en de

- nieuwe garage Dreef);
- Verbetering Frederikspark;
- Mogelijkheid voor andere autocirculatie Houtplein;
- Inpassing huisvesting Provincie in de omgeving.

Het inrichtingsplan zal een concreet ontwerp worden voor het gebied Houtplein – Wagenmakerslaan – Dreef waarin de resultaten van de gebiedsvisie in zijn opgenomen.

3.3 Haarlems- Verkeer en Vervoerplan

De auto

Op het Haarlemse wegennet wordt niet meer autoverkeer toegelaten dan de stad aan kan. Het wegennet wordt gecategoriseerd om binnen de stad grote stadsleefgebieden te creëren. Dit zijn gebieden waarin geen gebiedsvreemd autoverkeer wordt toegelaten.

Onderscheid wordt gemaakt tussen gebiedsontsluitingsweg 70 km/h, gebiedsontsluitingsweg type A, gebiedsontsluitingsweg type B en erftoegangswegen.

In het HVVP wordt het wegennet gecategoriseerd met als doel een veiliger en leefbaarder stad. Door de categorisering ontstaan stadsleefgebieden waar gebiedsvreemd verkeer zoveel mogelijk geweerd wordt. Een stadsleefgebied bestaat uit verblijfsgebieden waarbinnen een 30 km/h regime uitgangspunt is. De wegen binnen een verblijfsgebied zijn erftoegangswegen; gewone woonstraten die reeds zijn of worden ingericht als verblijfsgebied. Deze straten zijn geschikt voor fietsen en eventueel voor parkeren. Autoverkeer dat de stadsleefgebieden in- of uit wil wordt via ontsluitingswegen type B naar de randen van het gebied geleid. Ook hier wordt gebiedsvreemd verkeer zoveel mogelijk geweerd. Vervolgens wordt het verkeer via categorie A wegen afgewikkeld. Deze wegen, die deel uitmaken van de hoofdstructuur van de stad, zijn bestemd voor doorgaand verkeer en verkeer dat de stad in- en uitgaat. In het HVVP zijn de Gasthuissingel en het Houtplein aangeduid als gebiedsontsluitingsweg B 50 km/h. Dit type heeft een belangrijke functie voor de ontsluiting van het verblijfsgebied.

Langzaam verkeer

Het HVVP gaat uit van het creëren van stadsleefgebieden, waarbij de rol van de auto geminimaliseerd wordt. De auto is in het plangebied geminimaliseerd door het creëren van een verblijfsgebied (30 km/h). Dit schept voor de fietser een ruimere en veiliger omgeving, maar ook voor de voetganger.

Kinderen verdienen bijzondere aandacht. Deze aandacht richt zich op schoolroutes (met aandacht voor de fiets), de schoolomgeving en de woonomgeving. Maar ook de minder validen en oudere verkeersdeelnemer verdienen extra aandacht. Voor hen worden voorzieningen gerealiseerd op routes en bij inrichting van het openbare gebied.

In het HVVP worden daarnaast drie op de fiets gerichte beleidslijnen uitgezet om het fietsgebruik te stimuleren:

1. Verbetering van de bestaande fietsroutes en voorzieningen;
2. Uitgangspunt is dat bij kruisingen voorrang wordt gegeven aan fiets boven autoverkeer;
3. Uitbreiding van het fietsnet.

De fiets neemt in het Haarlemse verkeersbeleid een belangrijke plaats in. Het bestemmingsplangebied maakt deel uit van het fietsnetwerk en bevat geen knelpunten. Het gebied is goed toegankelijk voor het fietsverkeer.

Openbaar vervoer

Samen met de fiets biedt het OV het alternatief voor autogebruik. In het HVVP worden voor het openbaar vervoer de volgende doelen geformuleerd:

1. Verhogen van de gemiddelde trajectsnelheid in de stad;
2. Versterken van de regionale bereikbaarheid per openbaar vervoer, vanwege het economisch belang voor de stad en om ten einde het gebruik van de auto naar de regio en verder te beperken;
3. Optimalisering van het lokale openbaar vervoer, met grote aandacht voor de toegankelijkheid, alsmede het bieden van een aantrekkelijk alternatief voor de auto, met name in congestiegebieden en in de nauwe binnenstad.

Het openbaar vervoer draagt bij aan een goede ontsluiting van het plangebied. De haltes bevinden zich aan het Houtplein en op de nabij gelegen Tempelierstraat.

3.4 Integraal waterplan

Centrale doelstelling van het Integraal Waterplan is het creëren van een veilig, veerkrachtig en ecologisch gezond watersysteem. Om ervoor te zorgen dat het Haarlemse waternetwerk bestand is tegen klimaatsverandering (toename neerslag) en verstedelijking (toename verhard oppervlak), is ruimte voor oppervlaktewater nodig. Ruimte voor extra oppervlaktewater kan worden gevonden door het verbreden van bestaande watergangen, het graven van nieuwe watergangen en het weer open leggen van gedempte grachten.

Doelstelling voor het oppervlaktewater voor de periode tot 2015 is het creëren van een veilig watersysteem met voldoende afwaterend en bergend vermogen, een adequate doorstroming en maximale benutting van gebiedseigen water. Als streefbeeld heeft de gemeente voor ogen een verbeterd waternetwerk dat uitgebreid is met nieuw water. Voor het bestemmingsplangebied Frederikspark zijn geen nieuwe of te verbeteren watergangen opgenomen.

Een algemene regel met betrekking tot de waterkwantiteit is het compenseren van een eventuele toename van verharding. Indien verharding in een gebied toeneemt zullen waterhuishoudkundige maatregelen getroffen moeten worden om waterbezwaar als gevolg van de toegenomen verharding te voorkomen. Rijnland stelt als richtlijn dat minimaal 15% van de toename aan verharding gecompenseerd dient te worden in de vorm van open water. Het uiteindelijk te compenseren oppervlak hangt af van overige maatregelen die de waterhuishouding in een gebied ten goede kunnen komen, zoals het vertraagd afvoeren van hemelwater.

3.5 Groenstructuurplan (1991)

Eén van de doelstellingen in het Structuurplan is versterking van stedelijke groenwaarden. Het in stand houden en versterken van de bestaande stedelijke hoofd groenstructuur is uitgangspunt voor een duurzame stedelijke ontwikkeling. Onderdeel daarvan vormt de gewenste hoofdbomenstructuur. Tweede uitgangspunt is het vergroten van de gebruiksintensiteit van het bestaande groen, d.m.v. het verbeteren van de inrichting van groengebieden en het vergroten van de bereikbaarheid.

Het Frederikspark maakt onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur van Haarlem. Het zuidelijk gedeelte van het plangebied maakt onderdeel uit van een van de groene dwarsverbanden die in de oost-westrichting door Haarlem loopt. De oost westverbindingen hebben een landschappelijke basis en vormen de groene blauwe aders (de sporten van de ladderstructuur). Het groenstructuurplan is erop gericht om deze ladderstructuur herkenbaar te maken door groengebieden met elkaar te verbinden. De dwarsverbanden worden hiermee versterkt.

De kwantiteit en de kwaliteit van de groenstructuur in het bestemmingsplangebied is goed. In de binnenstad van Haarlem en de buurt het Rozenprieel is een groot tekort aan recreatief groen. Het Frederikspark voorziet hierin.

Monumentale Bomen

In monumentale bomenboek (2004) zijn een aantal bomen aangeduid als monument. Een boom moet aan twee voorwaarden voldoen om opgenomen te worden op de monumentalebomenlijst.

1. De leeftijd van de boom is minimaal 80 jaar

De bomen mogen niet in een onherstelbare slechte conditie verkeren (d.w.z. de bomen in beginsel weer in een redelijke conditie zijn te brengen), volledig verval van de boom mag niet binnen tien jaar te verwachten zijn.

2. De boom is nog niet 80 jaar oud maar heeft ten minste een van de volgende specifieke kenmerken

Beeldbepalend

De boom is door zijn leeftijd en verschijning onvervangbaar voor het karakter van de omgeving en van landelijk belang.

Cultuurhistorische waarde

- a. Herdenkingsboom; geplant ter gelegenheid van een belangrijke gebeurtenis (bijvoorbeeld geboorte, huwelijk van een prins of prinses).
- b. Markeringsboom ; geplant ter markering, zoals grensbomen in het agrarisch gebied, of bakenbomen langs de rivieren.
- c. Kruis / kapelboom; geplant naast een kapel of kruisbeeld om de locatie te benadrukken.
- d. Bijzondere snoeivorm bijvoorbeeld kunstsnoeivorm tweestammig.

Dendrologische waarde

De boom is van een zeldzame soort of variëteit. Of een heeft een bijzondere groeivorm als gevolg van natuurlijke oorzaken bijvoorbeeld tweestammig of meerstammig.

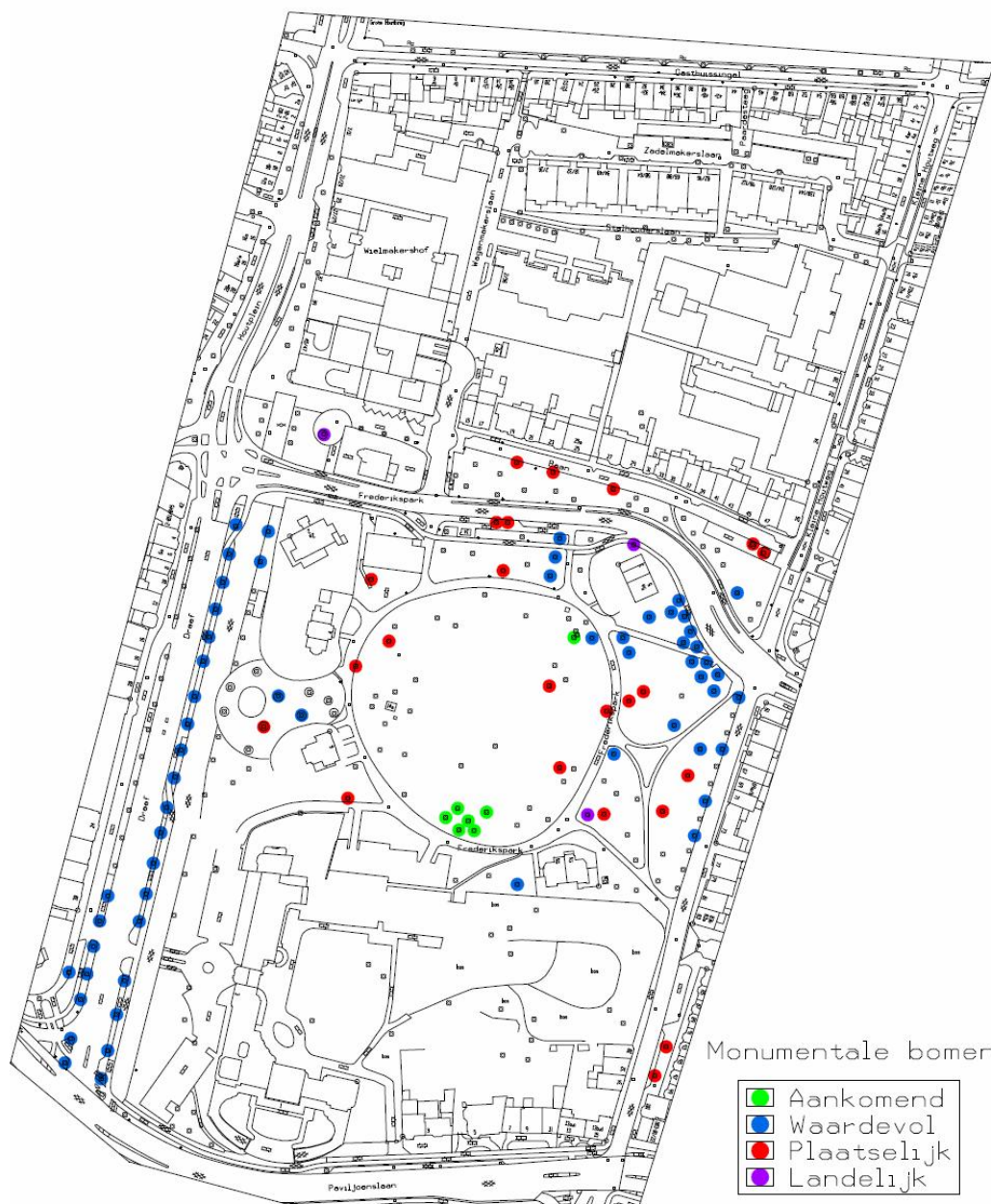
Natuurwaarde

De boom heeft betekenis doordat er zeldzame planten of dieren in leven.

Levensverwachting

De minimale levensverwachting is 10 jaar.

Haarlemse monumentale bomen 2009 B & W-vergadering van 28 april 2009



De bescherming van de bomen wordt niet in het bestemmingsplan geregeld maar in de bomenverordening maart 2008.

Visie voor Frederikspark

In 2003 is een renovatieplan voor het Frederikspark opgesteld en gedeeltelijk uitgevoerd. In 2004 werd dit plan, met instemming van de Rijksdienst voor Monumentenzorg, geactualiseerd en het achterstallig onderhoud en herstel of aanvulling van verharding, meubilair, verlichting en beplanting werd weggewerkt. Voortkomend uit de parkenvisie van 1998 en het renovatieplan van 2004 staan er nog twee fases open voor structurele verbeteringen. De verbetering van de verbinding met de Dreef en de relatie met de Griffietuin en het oplossen van een serie knelpunten om de gebruikswaarde, de ecologische waarde en de beeldkwaliteit te vergroten. Doel is het duurzaam in stand houden van het park als monument met het behoud van monumentale bomen en de historische ruimtelijke structuur. Daarnaast het optimaal geschikt houden van het park voor gebruikers en daarbij het in balans brengen en houden van de gebruiksiteit met de duurzame instandhouding.

In de parkenvisie van 1998 staat beschreven dat het wenselijk is om Frederikspark, Vlooienveld en Kleine Hout tot een stadspark samen te smeden.

3.6 Woonvisie Haarlem 2006-2012 (2006)

Haarlem is een gewilde woonstad. Vraag en aanbod op de woningmarkt dienen beter op elkaar te worden afgestemd. Haarlem kiest in de Woonvisie Haarlem 2006-2012 voor: "meer, beter, dynamisch en betaalbaar". In de Woonvisie zijn uiteenlopende maatregelen opgesomd die een bijdrage moeten leveren aan bovengenoemde speerpunten. Daarbij wordt zorgvuldig omgegaan met behoud en versterking van historisch interessante woonwijken en beschermde stadsgezichten. Aan de maatregelen die een ruimtelijke impact hebben, en daarmee relevant zijn voor het bestemmingsplan, wordt in deze paragraaf aandacht besteed.

Op de eerste plaats zet Haarlem in op het opvoeren van de woningbouwproductie. Haarlem wil de woningvoorraad onder andere uitbreiden door het mogelijk maken en stimuleren van meervoudig ruimtegebruik en menging van de woonfunctie met werkfuncties. Het eventueel omzetten van een werkfunctie naar een woonfunctie is ook denkbaar, maar dit mag niet ten koste gaan van de spreiding van de werkfuncties.

Een betere woningvoorraad heeft met name betrekking op herstructurering, duurzaam bouwen en het bevorderen van sociaal-economisch gemengde buurten. Het creëren van een gedifferentieerd woningaanbod, het vernieuwen van de woningvoorraad, het vergroten van de toegankelijkheid en het verbeteren van de leefomgeving (met name de inrichting van de openbare ruimte) zijn hierbij belangrijke aandachtspunten. In het plan is geen ruimte voor grootschalige nieuwbouw of herstructureringsprojecten.

Het bouwen van woningen voor senioren zorgt voor de meeste doorstroming op de Haarlemse woningmarkt. Daarnaast wil Haarlem inspelen op de behoefte van bewoners die weliswaar zorg nodig hebben, maar desondanks zelfstandig willen blijven wonen (dus niet in een instelling). Deze bevolkingsgroepen kunnen vervolgens gebruik maken van zogenaamde zorgsteunpunten in de buurt. Deze

woningbehoefte van ouderen en gehandicapten vertaalt zich in het realiseren van gelijkvloerse woningen (met name appartementen) en kleinschalige beschermde woonvormen zoals begeleid wonen en groepswonen. De op dit moment meest zichtbare behoefte betreft veelal een eengezinswoning. Toch wordt door de vergrijzing en nieuwe woonwensen een groeiende acceptatie van en vraag naar meer stedelijk wonen voorspeld en wordt een verschuiving in de behoefte richting appartementen verwacht.

Op de vierde plaats wil Haarlem de betaalbaarheid van woningen waar mogelijk garanderen. Dit kan door goede afspraken te maken met corporaties en een betere spreiding van de kernvoorraad door bouw en herstructurering.

3.7 Detailhandelsnota, Haarlem Winkelstad (2002-2012)

Haarlem is de afgelopen jaren een paar keer verkozen tot de beste winkelstad van Nederland. De aantrekkingskracht op dagjesmensen en toeristen is daarom groot. Tegenover dit positieve beeld staat echter dat het aantal bezoekers daalt. Het beleid van de gemeente heeft tot doel deze positie te verstevigen en hieraan bekendheid te geven binnen en buiten de regio. Daarnaast wil de gemeente het fijnmazige netwerk van winkels handhaven zodat iedere Haarlemmer binnen een redelijke afstand van zijn woning de dagelijkse boodschappen kan doen.

Voor het plangebied is vooral het winkelcentrum Wagenweg interessant. Het gaat hier om een strook winkels langs de Wagenweg met een buurtoverschrijdende aantrekkingskracht door de aanwezigheid van een aantal (zeer) gespecialiseerde winkels. Bovendien vormt de Wagenweg samen met het Houtplein een belangrijke entree naar de binnenstad.

3.8 Recreatienota (1997)

Recreatie speelt tegenwoordig een belangrijke rol in onze samenleving. De gemeente richt zich hierbij op de zorg van voldoende recreatievoorzieningen dicht bij huis en de bereikbaarheid van recreatievoorzieningen voor de gebruikers. In de nota wordt langzame verkeer voor recreatieve doeleinden gestimuleerd.

Hoewel recreatie in de Randstad onder druk staat, is Haarlem omgeven door waardevolle natuur- en recreatiegebieden. De duingebieden, het recreatiegebied Spaarnwoude en het groengebied Haarlemmermeer vervullen een belangrijke functie voor de recreërende Haarlemmer.

De recreatienota sluit in belangrijke mate aan op de uitgangspunten die ook al in het Groenstructuurplan beschreven staan met betrekking tot het ontwikkelen van de recreatieve waarden van het plangebied.

3.9 Sportnota Ruimte voor Sport (1998)

De maatschappelijke betekenis van sport is de laatste jaren toegenomen. Sport is een voor iedere doelgroep toegankelijke activiteit. Voor de jeugd is het een vorm van alternatieve vrijetijdsbesteding die in de nabije omgeving geboden kan worden. Daarnaast is de trend dat door de individualisering van de samenleving men steeds meer in 'losse verbanden' of individueel is gaan sporten.

Een belangrijke ontwikkeling is dat recreanten steeds vaker de groene ruimte gebruiken om te sporten en dat sport met andere woorden niet langer alleen op specifieke sportcomplexen wordt beoefend. Voorbeelden hiervan zijn skaten, skeeleren, wandelen en fietsen. Het sportbeleid is daarmee in feite voor een deel ook recreatiebeleid.

Zowel sport als groen bevorderen een gezonde leefstijl en nodigen uit tot ontmoetingen. Groen en sport zijn in dit licht allebei aspecten van een leefbare samenleving. Groene ruimte is niet alleen onmisbaar voor de leefbaarheid van de stad, maar ook voor de sporters bij het ontplooiën van hun activiteiten. Sportief gebruik van stadsgroen kan daarnaast voorkomen dat groene plekken verworden tot "enge" plekken.

Langs en door het plangebied lopen diverse (verharde) paden waar sporters en recreanten gebruik van kunnen maken.

3.10 Speelruimteplan (1998)

Formele en informele speelvoorzieningen maken een belangrijk deel uit van het woon- en leefmilieu. Ze bieden ruimte voor spel en ontmoeting, soms in samenhang met de natuur. Speelvoorzieningen bepalen voor een deel het karakter en de sfeer van de woonomgeving. Kinderen ontwikkelen er sociaal/emotionele, motorische, cognitieve en sensorische vaardigheden, die belangrijk zijn voor hun ontwikkeling. Het is daarom noodzakelijk speelvoorzieningen op een kwalitatief hoogwaardig niveau te brengen, met een goede spreiding en ze duurzaam in stand te houden.

Tussen Houtplein, Gasthuissingel, Kleine Houtweg en Baan staan grote herenhuizen met aan de Gasthuissingel weinig ruimte voor en achter de woningen. Er is veel informele speelruimte verspreid over de wijk en er is één formele speelplek. Deze speelplek is gesitueerd aan de Dreef. Het Frederikspark biedt ruimte voor sport, spel en ontmoeting.

3.11 Welstandnota (2004)

Een welstandsnota is het beleidsdocument dat moet voorzien in de criteria die burgemeester en wethouders hanteren bij het beoordelen van een bouwaanvraag op welstandsvereisten.

De gemeente heeft verschillende cultuurhistorische waarden toegekend aan de bebouwing in het plangebied. Deze waarden vertalen zich naar de bij de welstandsbeoordeling te hanteren niveaus. De welstandsniveaus uit zich in meer of minder gedetailleerde criteria. Voor de welstandstoets wordt

onderscheid gemaakt tussen de volgende drie niveaus:

- I. De meest gedetailleerde welstandstoets; deze geldt onder meer voor de beschermde stads- en dorpsgezichten. Veel waarde wordt gehecht aan behoud en versterking van het bestaande karakter en kwaliteit.
- II. Bijzondere welstandstoets, met extra aandacht voor specifieke bebouwingskenmerken.
- III. Reguliere welstandstoets, waar het beleid is gericht op het handhaven of versterken van een basiskwaliteit.

Voor het bestemmingsplangebied geldt het meest gedetailleerde welstandregime.

Hoofdstuk 4 MILIEU-EN OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Geluid

Geluidhinder ten gevolge van wegverkeer

In het kader van de opstelling van de ruimtelijke onderbouwing dient in verband met de relatie tussen de Wet geluidshinder (Wgh) en de Wet op de Ruimtelijke ordening (Wro) een onderzoek plaatsvinden naar de relevante geluidsaspecten.

Per 1 januari 2007 kunnen ontheffingen verleend worden door de gemeente zelf. De voorkeursgrenswaarde die geldt is 48 dB (A). Indien deze grenswaarde overschreden wordt en het niet mogelijk is door maatregelen deze te beperken, dienen hiervoor hogere grenswaarden te worden aangevraagd. Deze ontheffing kan verleend worden tot maximaal 63 dB(A) etmaalwaarde. Voor 30 km/uur wegen is in artikel 74.lid 2 Wgh bepaald dat hiervoor geen akoestisch onderzoek noodzakelijk is.

Voordat ontheffing wordt verleend zal B&W eerst moeten nagaan of er maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting te verlagen. Daarbij verdienen maatregelen aan de bron de voorkeur. Is dat niet mogelijk dan moet men overwegen of maatregelen in de overdrachtsweg van het geluid mogelijk zijn. Het bouwen van een geluidsscherm is een voorbeeld van een maatregel in de overdrachtsweg. Niet alleen technische, maar ook landschappelijke, financiële en stedenbouwkundige overwegingen voor het wel of niet bouwen van geluidsschermen spelen bij deze overwegingen een belangrijke rol. Bij het vaststellen grenswaarden door het college dienen de op 29 oktober 2009 van kracht geworden Beleidsregels Hogere Waarden Wet Geluidhinder te worden toegepast.

Uit de resultaten van de uitgevoerde berekeningen met betrekking tot het akoestisch onderzoek volgens de Wet Geluidhinder blijkt dat de geluidbelasting op de eerstelijns bebouwing varieert van 54 tot 67 dB(A). (gecumuleerde geluidbelasting op de gevel zonder correctie artikel 110 Wgh). Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. (zie bijlage 2 Herziening bestemmingsplan Frederikspark te Haarlem; akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï d.d. 27 augustus 2010 en aanvullende notitie nr 20090030-23 dd 25-12-2010)

Gelet op het gegeven dat het (ontwerp) bestemmingsplan niet in nieuw te projecteren woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluisgevoelige terreinen voorziet zijn de grenswaarden conform de Wgh hierdoor niet van toepassing.

4.2 Milieuzoneringen

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit. Het gebruik van milieuzonering biedt de mogelijkheid om gevoelige functies te vrijwaren van (zware) bedrijvigheid, maar biedt ook de mogelijkheid bepaalde bedrijvigheid te versterken.

In de milieuzonering staat de typering van (woon)gebieden centraal. Bij het wel of niet toelaten van bepaalde bedrijvigheid in (woon)gebieden is gelet op onder andere de ligging van (potentiële) bedrijven ten opzichte van de omgeving, de mate van eventueel te verwachte hinder en het na te streven karakter van de buurt/wijk.

Door middel van een passende bestemmings- en gebruiksregeling kan het bestemmingsplan een bijdrage leveren aan een afname van overlast binnen het plangebied, door niet passende bedrijvigheid of activiteiten zo veel mogelijk te weren, te reduceren, of door hinder beperkende maatregelen te treffen. In geval van wegbestemming zal een financiële regeling moeten worden getroffen en/of zal er een verplaatsing moeten worden geregeld.

Categorisering van bedrijven in het plangebied

Het grondgebied van Haarlem is ingedeeld in gebieden of zones. Deze opdeling is bepaald door de specifieke kenmerken van die gebieden. Het bovenste deel van het plangebied dat is gelegen tussen de wegen Gasthuissingel, Houtplein, Frederikspark en Kleine Houtweg is getypeerd als een gebied met laagbouw in lage dichtheid. De maximaal toegestane milieucategorie is B. Langs het Houtplein wordt een corridor onderscheiden met een maximale milieucategorie C.

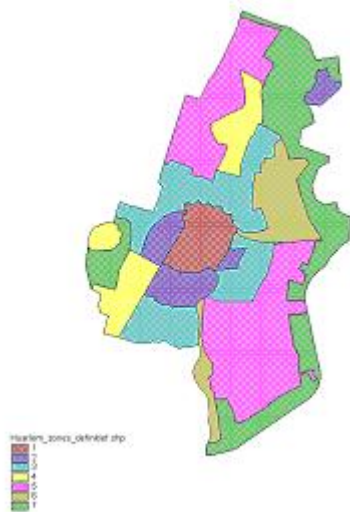
Het onderste deel van het plangebied dat is gelegen tussen de wegen Frederikspark, Dreef, Paviljoenslaan en Kleine Houtweg is getypeerd als een gebied met stadsnatuur. Langs de Paviljoenslaan wordt een corridor onderscheiden met een maximale milieucategorie C.

Aan de hand van een lijst met bedrijven, vallend onder de Wet milieubeheer (Wm), die binnen het plangebied zijn gelegen, is een onderzoek uitgevoerd naar de potentiële hinder daarvan. Per bedrijf is onderzocht welke categorie van toepassing is. Deze categorieën zijn bepaald aan de hand van de zoneringlijst. Uit het onderzoek is gebleken dat alle bedrijven passen binnen het plangebied en positief kunnen worden bestemd.

4.3 Bodemparagraaf

Op basis van reeds uitgevoerde bodemonderzoeken op onverdachte terreinen is de Haarlemse bodemkwaliteitskaart vastgesteld (zie figuur 1). In de Haarlemse bodemkwaliteitskaart worden bodemkwaliteitszones onderscheiden. Per bodemkwaliteitszone is de gemiddelde bodemkwaliteit vastgesteld. Het bestemmingsplangebied is gelegen in de bodemkwaliteitszone 2. In onderstaande tabel zijn de gemiddelden en de P95-waarden van de bodemkwaliteitszone 2 weergegeven.

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)



Stof	Arseen	Cadmium	Chroom	Koper	Kwik	Lood	Nikkel	Zink	PAK's	EDX	mo
P95 bovengrond											
Kwaliteitszone 2	1116 -	0.96 s	2344 -	6583 t	1.04 s	69739 i	17.12 s	66514 i	2700 t	0.79 s	217.50 s
P95 ondergrond											
Kwaliteitszone 2	1244 -	0.59 s	2240 -	12893 i	0.80 s	45906 s	16.16 s	40940 i	1900 s	0.70 s	270.37 s
gemiddelde bovengrond (achtergrondgehalte)											
Kwaliteitszone 2	6.37 -	0.44 -	1334 -	2915 s	0.31 s	22706 t	9.72 -	24539 t	8.28 s	0.25 -	103.70 s
gemiddelde ondergrond (achtergrondgehalte)											
Kwaliteitszone 2	6.67 -	0.35 -	1276 -	3675 s	0.29 s	15446 s	8.99 -	13982 s	5.53 s	0.22 -	107.65 s

toelichting:

- : gehalte kleiner dan streefwaarde (niet verontreinigd)

s : gehalte groter dan streefwaarde (licht verontreinigd)

t : gehalte groter dan toetsingswaarde (matig verontreinigd)

i : gehalte groter dan interventiewaarde (ernstig verontreinigd)

In de bodemkwaliteitszone 2 is de bovengrond (0,0 – 0,5 m-mv) gemiddeld matig verontreinigd met lood en zink. Verder is de grond gemiddeld licht verontreinigd met kwik, koper, minerale olie en PAK (teerachtige verbindingen in bijvoorbeeld koolas). Er kunnen uitschieters voorkomen van sterke verontreinigingen met lood en zink. Koper en PAK kunnen plaatselijk als matige verontreiniging voorkomen.

De ondergrond (0,5 – 2,0 m-mv) is gemiddeld licht verontreinigd met kwik, koper, lood, zink, PAK en minerale olie. In de ondergrond kunnen uitschieters voorkomen van sterke verontreinigingen met koper, zink en lood.

Ondergrondse tanks

Binnen het gebied is een aantal ondergrondse tanks aanwezig geweest. In principe dienen niet meer in gebruik zijnde ondergrondse brandstoftanks verwijderd te worden.

Voor zover bekend zijn geen ondergrondse brandstoftanks (buiten gebruik) meer aanwezig binnen het bestemmingsplangebied.

bodemonderzoek

Indien binnen het bestemmingsplangebied sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging zal het meestal een bodemverontreiniging betreffen die ontstaan is door de plaatselijke bedrijfsactiviteiten of door aanwezigheid van olietanks. Indien er geen saneringsurgentie (spoedeisendheid) aanwezig is, zullen dergelijke gevallen gesaneerd moeten worden alvorens ter plaatse grondverzet plaats mag vinden en/of nieuwe functies gerealiseerd worden. Op basis van een op te stellen saneringsplan wordt beoordeeld of na sanering de bodem geschikt is voor de gewenste functie(s). Algemene saneringsdoelstelling in het bestemmingsplangebied is dat na sanering de bodem geschikt is voor de beoogde functie en de kwaliteit van de grond minimaal gelijk is aan de vastgestelde achtergrondwaarden in de bodemkwaliteitszone van het bestemmingsplangebied.

De uitgevoerde bodemonderzoeken bevestigen het beeld van de bodemkwaliteitskaart. In het plangebied zijn twee locaties bekend die in het verleden zijn gesaneerd. Dit zijn het Frederikspark (voormalig sportfondsebad) en een locatie aangeduid met Wagenmakerslaan/Stalhouderslaan. De sanering van het Frederikspark betreft een asbestsanering. In het park is op een diepte van 1,0 meter minus maaiveld een restverontreiniging achtergebleven. De restverontreiniging is afgedekt met een signaleringsdoek. Indien in het Frederikspark grondwerkzaamheden plaatsvinden die dieper gaan dan 1,0 meter minus maaiveld dan moet rekening gehouden worden met de aanwezige asbest verontreiniging.

De locatie Wagenmakerslaan/Stalhouderslaan betreft een sanering van een verontreiniging met minerale olie en zware metalen. De sanering is uitgevoerd om ter plaatse nieuwbouw te realiseren. De locatie is voldoende gesaneerd om de gewenste nieuwbouw te realiseren.

Aan de westzijde van het plangebied ter plaatse van het Houtplein is uit onderzoeken naar voren gekomen dat sterk verhoogde waarden van VOCI in het grondwater voorkomen. Vooralsnog is aangenomen dat de bron van deze verontreiniging zich ten westen van het plangebied bevindt. De informatie over deze verontreiniging heeft geen invloed op de aard van het bestemmingsplan. De informatie is volledigheidshalve toegevoegd.

grondverzet

Voor grondverzet in het bodemkwaliteitszone 2 moet op basis van het

Grondstromenbeleid van de gemeente Haarlem rekening gehouden worden met een partijkeuring. Voor toepassing van grond van het grondgebied van de gemeente Haarlem wordt verwezen naar het grondstromenbeleid van de gemeente Haarlem. Voor 2013 zal op basis van het Besluit Bodemkwaliteit het grondstromenbeleid aangepast worden.

Gebiedsgericht grondwaterbeheer

Binnen de ruimtelijke bestemde eenheid zijn ontwikkeling en implementatie van gebiedsgericht grondwaterbeheer mogelijk.

Het beheer betreft de kwalitatieve en/of kwantitatieve aspecten van grondwater. Beleid hiervoor is in ontwikkeling.

4.4 Waterparagraaf

In de toekomst zal de rol van water belangrijker worden. Door enkele oorzaken (de verhoging van de zeespiegel, de toename van de hoeveelheid neerslag, de inklinking van de bodem en een toename van het bebouwd oppervlak) zal Nederland natter worden. Om dit water op te vangen is een toename van oppervlaktewater noodzakelijk. In bestaande buurten is het niet altijd eenvoudig om tot een vergroting van het percentage water te komen.

Watertoets

Doel van de watertoets is dat waterhuishoudkundige doelstellingen in beschouwing worden genomen in het bestemmingsplan. Het betrekken van de waterbeheerder bij de planvoorbereiding behoort hier toe.

Oppervlaktewater

Het open water dat in het plangebied is opgenomen betreft de Gasthuissingel. Dit is een stadsgracht en verbindt het Spaarne met de Leidsevaart. De singel behoort eveneens tot het boezemstelsel van Rijnland. Het bevat in het plangebied langs de kade een boombeplanting hetgeen het geheel een stedelijk aanzicht geeft. De Gasthuissingel is onderdeel van het boezemstelsel van Rijnland. Het waterpeil in de Gasthuissingel is ca. N.A.P. -0,60 meter.

Tevens bevat het plangebied een vijver. Deze is gelegen aan de Wagenmakerslaan. Het betreffende water is hoger gelegen (dan boezempeil) en bevindt zich in een betonnen bak. Derhalve is het aan te merken als vijver die geen onderdeel uitmaakt van het boezemstelsel van Rijnland.

Grondwater

De grondwaterstanden in Haarlem zijn over het algemeen vrij hoog. Om grondwateroverlast te voorkomen zijn dan ook onder een groot aantal wijken drainagesystemen aangelegd. Deze systemen hebben grote invloed op het functioneren van het lokale grondwatersysteem.

Waterketen

Het bestemmingsplangebied heeft een gemengd rioolstelsel. Hierin wordt zowel het afvalwater als regenwater verzameld en naar de rioolzuivering gevoerd. Het bestemmingsplangebied leent zich door het consoliderende karakter niet voor een grootschalige vervanging van het gemengde stelsel door een verbeterd gescheiden stelsel. Het plangebied is immers geen herstructureringsgebied.

Dit neemt niet weg dat de mogelijkheden voor het afkoppelen van schone verharding goed onderzocht en benut moeten worden.

Ontwikkelingen

Het bestemmingsplan Frederikspark is overwegend consoliderend van aard maar maakt wel de nieuwbouw van het provinciehuis mogelijk. De nieuwbouw heeft een kleiner oppervlak dan de huidige bebouwing.

Gebouw	Oppervlakte bestaand m ²	Oppervlakte nieuw m ²
Renovatie deel;		
- normaal dak	1.700	325
- vegetatie dak	0	325
Ondergrondse parkeergarage *	0	3.330
Totaal:		
Renovatie deel	1.700	- 1.050
Inclusief parkeergarage	0	+ 2.280

* De ondergrondse parkeergarage wordt aan de bovenzijde afgedekt met een grondlaag van 0,5 meter.

Gebouw

Het totale verharde oppervlakte van de locatie neemt af, dit komt de hemelwaterafvoer vanaf verhardingen ten goede. Tevens wordt het dak van de vervangende nieuwbouw voor circa de helft voorzien van vegetatie, hierdoor wordt af te voeren hemelwater, afkomstig van het dak, gereduceerd. Hoogheemraadschap Rijnland heeft aangegeven dat compenserende maatregelen niet noodzakelijk zijn. Zie bijlage 3: Watertoets bestemmingsplan Frederikspark te Haarlem d.d. 27 augustus 2010, aanvullende notitie nr. 20090030-23 dd 15-12-2010 en advies Rijnland dd 1-4-2011

Ondergrondse parkeergarage

Aangezien ondergrondse bebouwing niet in de beleidsregels van het Hoogheemraadschap Rijnland genoemd staan, heeft over de te realiseren ondergrondse parkeergarage afstemming plaats gevonden met het Hoogheemraadschap. Hieruit blijkt dat momenteel, ten aanzien van deze situaties, nieuw beleid wordt ontwikkeld door het Hoogheemraadschap. Naar verwachting zal medio februari 2011 het nieuwe beleid van kracht worden. Het nieuwe beleidsvoorstel van Rijnland voor deze situaties is als volgt: Een situatie met een gesloten oppervlak gelegen vanaf 0,6 meter onder het maaiveld, waarbij geen sneldoorlatend materiaal op het gesloten oppervlak is toegepast, maar bijvoorbeeld gewone grond die water vasthoudt, wordt als algemene regel

gesteld dat geen compensatie wordt verlangd. Voorstel van het Hoogheemraadschap is alvast aan te sluiten bij het toekomstige beleid. De bovenzijde van de ondergrondse parkeergarage wordt afgedekt met een laag van 0,5 meter grond. Een deel van de nieuw te bouwen ondergrondse parkeergarage wordt gecompenseerd door de afname van het totale verharde oppervlak. Gezien de oppervlakte van de vervangende nieuwbouw afneemt en circa de helft van dit gebouw wordt voorzien van een vegetatiedak. Rondom de ondergrondse parkeergarage en het gebouw is een park gesitueerd. Gezien de omgeving en de plaatselijke samenstelling van de ondergrond (zandgrond en minimale grondwaterstand op 1,0 m-mv) rond de parkeergarage, zal naar alle waarschijnlijkheid infiltratie van het af te voeren hemelwater niet tot problemen leiden. Afwijking van de toekomstige beleidsregel, met 0,1 meter, is derhalve toelaatbaar.

Conclusie

Uit de watertoets blijkt dat er voor de vervangende nieuwbouw van het provinciehuis geen compenserende maatregelen noodzakelijk zijn. De bovenzijde van de ondergrondse parkeergarage wordt afgedekt met een laag van 0,5 meter grond. Een deel van de nieuw te bouwen ondergrondse parkeergarage wordt gecompenseerd door de afname van het totale verharde oppervlak. Gezien de omgeving en de plaatselijke samenstelling van de ondergrond rond de parkeergarage, zal naar alle waarschijnlijkheid infiltratie van het af te voeren hemelwater niet tot problemen leiden. Afwijking van de toekomstige beleidsregel, met 0,1 meter, is derhalve toelaatbaar.

4.5 Luchtkwaliteit

De totale extra verkeersaantrekkende werking voor de ontwikkelingen die in dit plangebied worden mogelijk gemaakt bedraagt $(90-90+750) = 750$ verkeersbewegingen met ten hoogste 1% zwaar vrachtverkeer.

Uit de ministeriële regeling 'niet in betekende mate bijdragen' zijn voor verschillende categorieën van projecten grenzen gesteld aan de projectomvang waaronder een project met zekerheid Niet in betekende Mate (NIBM) bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigde stoffen in de buitenlucht. Ook in gevallen waarin op basis van berekeningen aannemelijk is gemaakt dat een ontwikkeling NIBM bijdraagt aan de concentraties hoeft geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden.

Uit de berekeningen volgt dat het extra verkeer door de veranderingen binnen het bestemmingsplan Frederikspark leidt tot een toename van de jaargemiddelde concentraties fijn stof en stikstofdioxide met respectievelijk 0,19 ug/m³ en 0,72ug/m³. Deze toename is ruimschoots lager dan NIBM-grens van 1,2ug/m³. Zie bijlage 4: Herziening bestemmingsplan Fredrikspark te Haarlem; luchtkwaliteitsaspecten d.d. 27 augustus 2010

Conclusie: De 'Wet luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.6 Natuurwaarden

De natuurwetgeving in Nederland richt zich enerzijds op soortenbescherming en anderzijds op gebiedsbescherming. In de Natuurbeschermingswet zijn zogenaamde Natura 2000-gebieden aangewezen. Dit zijn gebieden die op Europees niveau een netwerk van te beschermen natuurgebieden vormen. De Natura 2000-gebieden in Nederland komen overeen met de gebieden volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn. Dit valt grotendeels samen met de nationale Ecologische Hoofd Structuur

De soortenbescherming in Nederland is wettelijk geregeld in de Flora- en Faunawet.

Het doel van deze wet is het beschermen van in het wild voorkomende plant- en diersoorten en hun leefgebieden. In de Flora en Faunawet is het soortenbeschermingsdeel van de Habitat- en Vogelrichtlijn geïmplementeerd. In bovengenoemde wet is bepaald dat alle in Nederland van nature voorkomende soorten vallen onder de algemene zorgplicht. Dat wil zeggen, dat een soort in een gunstige staat van voortbestaan moet blijven. Bij menselijk handelen, beheerswerk, nieuwbouw, planologische ontwikkelingen dient een ieder hiermee rekening te houden.

Die zorgplicht houdt ondermeer in dat "een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is (...) alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voorzover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

Daarnaast geldt extra bescherming voor de met name genoemde wettelijke beschermde soorten. Voor deze soorten geldt, dat activiteiten met een schadelijk effect in principe verboden zijn. Onder voorwaarden is echter een ontheffing of een vrijstelling mogelijk. De minister is formeel bevoegd om deze ontheffing of vrijstelling te verlenen. De Flora- en Faunawet is op het gebied van soortenbescherming passief, in die zin dat verslechtering van natuurwaarden wordt voorkomen. Actieve soortenbescherming geschiedt in Nederland door het opstellen van soortenbeschermingsplannen en zogenaamde Rode Lijsten. De status van rode lijst-soort geeft geen extra bescherming. Wel geldt uiteraard de algemene zorgplicht.

Om indruk te krijgen van het voorkomen van beschermde dieren en planten in het plangebied zijn twee veldbezoeken uitgevoerd. Deze veldbezoeken zijn uitgevoerd op 6 en 30 juni 2010. (Zie bijlage 5) Deze veldonderzoeken zijn uitgevoerd om na te gaan welke effecten de nieuwbouwplannen van de Provincie hebben.

Vaatplanten

In het stukje parkbos van de Griffietuin zijn groeiplaatsen van beschermde planten mogelijk aanwezig, en dan wel soorten van een droog bosmilieu. Echter de werkzaamheden ten behoeve van de nieuwbouw van de provincie vinden niet plaats in dit stukje parkbos, zodat directe effecten zijn uit te sluiten. Ook indirecte (verdroging) en externe effecten (geluid, licht) op beschermde plantensoorten zijn niet aan de orde.

Broedvogels

Broedvogels maken met zekerheid gebruik van het plangebied. Voor bepaalde werkzaamheden geldt dat indien niet gewerkt wordt buiten de broedperiode, verstoring van broedvogels op kan treden. Het gaat dan met name om die werkzaamheden die tot meer licht, geluid en aanwezigheid van mensen leiden, dan in de huidige situatie het geval is. Pas wanneer kort voorafgaand aan werkzaamheden aangetoond kan worden dat geen broedvogels nabij de activiteit aanwezig zijn, kunnen negatieve effecten uitgesloten worden. Uiteraard leidt dat wel tot risico's bij de planning. Negatieve effecten op broedvogels, en dus een overtreding van verbodsbepalingen, kunnen dus optreden als gevolg van de werkzaamheden. Deze effecten kunnen evenwel voorkomen worden door maatwerk of door buiten het vogelbroedseizoen te werken (zie hoofdstuk 7).

Vaste nesten

Er komen geen vaste nesten te verdwijnen als gevolg van de ingreep. Effecten zijn alleen mogelijk door een uitstralende werking van de activiteiten. Deze effecten zijn op dezelfde manier te voorkomen als beschreven is bij de broedvogels, met dien verstande dat een nestlocatie van een jaarrond beschermde soort niet zonder ontheffing ongeschikt gemaakt mag worden.

Vleermuizen

Het veldonderzoek heeft aanvullend onderzoek naar vleermuizen voorgeschreven, omdat aanwezigheid van verblijfplaatsen van deze soortgroep niet kon worden uitgesloten. In bijlage 6 zijn de uitkomsten van dit aanvullende onderzoek opgenomen.

Gebiedsbescherming

In het kader van de natuurtoets is nagegaan of het bestemmingsplangebied binnen een speciale beschermingszone valt.

Op twee kilometer afstand van het bestemmingsplangebied ligt het Natura 2000-gebied Kennermerland-Zuid. Over deze afstand is elke verstoring in het plangebied reeds opgegaan in de achtergrondverstoring, te meer omdat het plangebied van de Natura 2000-gebied gescheiden wordt door grotere wegen en de bebouwing van Haarlem.

Hetzelfde geldt voor de EHS, waarvan het dichtbijzijnde onderdeel op ca 1,5 kilometer afstand ligt. Het plangebied heeft zodoende geen relatie met omliggende Natura 2000-gebieden, Staatsnatuurmonumenten of de (P)EHS.

4.7 MER

Er hoeft geen MER uitgevoerd worden voor dit bestemmingsplan omdat binnen het plangebied niet wordt voorzien in de realisatie van mer-plichtige dan wel mer-beoordelingsplichtige activiteiten.

4.8 Cultuurhistorie

Monumenten

Het bestemmingsplan Frederikspark ligt binnen het beschermde stadsgezicht van Haarlem. Het park is sinds het voorjaar 2000 rijksmonument. Het park is een van de oudste villaparken van Nederland. Tevens is het enige stads- en villapark van Zocher in Haarlem. Het deel van de bebouwing heeft de status van rijksmonument of beeldbepalend pand (zie tabel 4.1). De villa's worden gekenmerkt door twee bouwlagen en een kap en zijn over het algemeen uitgevoerd in een sobere architectuur met rechte gootlijsten en zadeldak. Het merendeel van de villa's is gepleisterd.



Fig. 4

	Straat en huisnummer	Type bouwwerk, bijz. onderzeden	Status
1.	Frederikspark	Park	Rijksmonument
2.	Frederikspark 1	19 ^e eeuwse gepleisterd woonhuis	Rijksmonument
3.	Frederikspark 3-5-5a	19 ^e eeuwse gepleisterde dubbele villa met zadeldak	Rijksmonument
4.	Frederikspark 4	villa, sobere architectuur	Rijksmonument
5.	Frederikspark 6	villa, sobere architectuur	Rijksmonument
6.	Frederikspark 10-12	dubbele 19 ^e eeuwse villa	Beeldbepalend pand
7.	Dreef 1	18 ^e eeuwse huis met dubbel zadeldak	Rijksmonument
8.	Dreef 3	18 ^e eeuwse paviljoen naar ontwerp van J.B. Dubois	Rijksmonument
9.	Baan 19		Rijksmonument
10.	Kleine Houtweg 18		Rijksmonument
11.	Paviljoenslaan 5	19 ^e eeuwse villa, naar ontwerp van architect J. Wolbers	Rijksmonument

Tabel 4.1

Het bestemmingsplan heeft geen directe invloed op de bescherming, onderhoud en herstel van het monument. De bescherming zelf is geregeld in de Monumentenwet 1988 en de gemeentelijke monumentenverordening. Wel is bij het bestemmen van de betreffende panden en directe omgeving, in het bestemmingsplan waar nodig rekening gehouden met de cultuurhistorische waarde.

Waarde Cultuurhistorie

Op de verbeelding zijn alle panden in het plangebied gewaardeerd. Doel van deze waardering is de beschermende werking van het beschermd stads- en dorpsgezicht in het bestemmingsplan handen en voeten te geven. Gewerkt

wordt met drie orden, nieuwbouw en ensembles & seriebouw. De drie orden geven de te behouden onderdelen van het stadsbeeld aan. De waardering heeft tevens een communicatieve waarde naar bewoners en gebruikers van het Frederikspark over de waarde van het Beschermd stadsgezicht op perceelsniveau. Als bijlage is de waarderingskaart opgenomen.

Orde 1 zijn gebouwen die beschermd zijn op grond van de Monumentenwet of de gemeentelijk Monumentenverordening.

Orde 2 betreft gebouwen (ook bruggen) die op grond van hun hoge architectonische kwaliteit en/ of vanwege het feit dat ze zeer bepalend zijn voor het beeld van de straatwand ter plaatse, behoudenswaardig zijn. Het gaat hierbij om panden van voor 1950. Sloop van deze panden is ongewenst. Een vergunning hiervoor wordt in beginsel geweigerd. Alleen in uitzonderingsgevallen kan sloop van deze gebouwen aan de orde zijn. Zie **bijlage 7** voor toelichting waardering orde 2 in dit plangebied.

Orde 3 omvat bouwwerken van voor 1950 die vanwege hun wisselende architectonische kwaliteit, hun plaats in de stedenbouwkundige structuur en/ of als toonaangevend element in de gevelwand een belangrijke bijdrage leveren aan het stadsbeeld. Vervanging van deze bebouwing is in principe mogelijk. In de regels en verbeelding zijn voorwaarden opgenomen waaraan het volume en het uiterlijk van de nieuwbouw moet voldoen. Evenals de bestaande bebouwing dient de nieuwbouw te passen in de gevelwand.

Bij de nieuwbouw aanduiding gaat het om gebouwen van na 1950. Deze zijn niet gewaardeerd. Voor deze gebouwen zijn geen bijzondere regels opgenomen.

Ensembles en seriebouw worden eveneens aangegeven op de kaart. Dit betreft panden die in één bouwstroom zijn neergezet. Als in de vormgeving van de verschillende panden de suggestie wordt gewekt dat het om een groter gebouw gaat, wordt dat een ensemble genoemd. Een aantal panden naast elkaar die in dezelfde architectuur zijn uitgevoerd is seriebouw.

Voor ensembles en seriebouw geldt dat de samenhang tussen de verschillende panden niet mag worden verstoord. Daarom dient een eventuele bouwkundige ingreep aan de kap/gevel van een onderdeel van een ensemble of seriebouw zodanig te gebeuren dat het betreffende ensemble of seriebouw niet in onevenredige mate wordt verstoord. Idem in geval van wijziging aan de gevel.

Een aantal opmerkelijke bouwwerken zonder (potentiële) monumentenstatus zijn noemenswaardig. Voor deze bouwwerken wordt geen aparte regeling in het bestemmingsplan opgenomen. Deze gebouwen fungeren als landmark, dat wil zeggen dat zij door hun verschijningsvorm als herkenningspunt in de stedelijke ruimte fungeren. Zulke herkenningspunten zorgen ervoor dat een stad niet verandert in een onherkenbare, eindeloze huizenzee. Om deze reden is de aanwezigheid van dergelijke opvallende gebouwen belangrijk. In het Frederikspark wordt de dubbele villa aan de Baan als beeldbepalend pand aangemerkt.

4.9 Archeologie

Het huidige Haarlem ligt zowel op de oudste strandwal, 56 eeuwen geleden ontstaan, als de op een na oudste strandwal van Nederland. Op deze strandwallen bouwden jagers en vissers in de nieuwe steentijd (vanaf 3600 v. Chr.) eenvoudige onderkomens. Vanaf de Bronstijd (2000-800 v. Chr.) legden de mensen akkers aan en bouwden ze grote boerderijen. Vele eeuwen later, in de Karolingische tijd (7^e-8^e eeuw n. Chr.), onstond op deze plek de nederzetting Harulahem. Harulahem, wat huis(en) op een open plek in een op zandgrond gelegen bos betekent, is later verbasterd tot Haarlem. Haarlem ontwikkelde zich al snel tot een belangrijke stad in Holland en kreeg in 1245 stadsrechten.

De resten van woningen, huisraad en andere sporen van vroegere bewoning zijn in de loop der eeuwen door stuifafzettingen en kunstmatige ophogingen verborgen geraakt in de Haarlemse bodem. De Haarlemse bodem is letterlijk een opeenstapeling van 56 eeuwen bewoningsgeschiedenis in de vorm van archeologische landschappen, opgebouwd uit diverse bodemlagen.

Beleid ten aanzien van archeologie

Rijksbeleid

De drie belangrijkste uitgangspunten van de wetgeving voor de archeologische monumentenzorg zijn:

1. Het behoud van archeologische waarden in de bodem;
2. De initiatiefnemer van het project dat tot bodemverstoring leidt, betaalt de kosten van archeologisch onderzoek;
3. De zorg voor het archeologisch erfgoed wordt vroegtijdig geïntegreerd in de procedures van de ruimtelijke ordening;

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) beheert de Archeologische Monumenten Kaart (AMK). Deze kaart bevat een overzicht van belangrijke archeologische terreinen in Nederland. De terreinen zijn beoordeeld op verschillende criteria en ingedeeld in diverse categorieën archeologische waarden. In aanvulling op de AMK is er de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). De IKAW geeft voor heel Nederland, inclusief de bodems van grote wateren, de kans aan op het aantreffen van archeologische resten bij werkzaamheden in de bodem. Die trefkans is aangegeven in vier categorieën.

Provinciaal beleid

Het archeologisch beleid van het provinciaal bestuur van Noord-Holland is vastgelegd in het Cultuurconvenant tussen het rijk en de provincie Noord-Holland, de Provinciale Cultuurnota en de Cultuurhistorische Regio-profielen. Het beleid is gebaseerd op wettelijke verplichtingen en autonoom cultuurhistorisch provinciaal beleid.

Een belangrijk instrument voor het provinciaal beleid is de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW). De CHW heeft een archeologische kaartlaag. De terreinen die op deze kaartlaag staan moeten vanuit cultuurhistorisch oogpunt bescherming krijgen. Daarom moet de gemeente in de ruimtelijke afweging rekening houden met deze terreinen.

Beleid gemeente Haarlem

Gemeenten zijn wettelijk verantwoordelijk voor het behoud van het eigen bodemarchief. Het rijke bodemarchief van Haarlem maakt het niet alleen noodzakelijk, maar ook zeer wenselijk om een gemeentelijk archeologiebeleid te voeren. In de wetgeving is opgenomen dat gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening moeten houden met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden. Ook is bepaald dat in een bestemmingsplan regelingen kunnen worden opgenomen ten behoeve van het beschermen van archeologische waarden.

Daarom zijn de uitgangspunten voor gemeentelijke beslissingen in Haarlem vastgelegd in een beleidsnota archeologie. De archeologische verwachtingen die voor het Haarlems grondgebied gelden zijn vertaald naar de voorlopige Archeologische Beleidskaart Haarlem (ABH).

De kaart geeft aan in welke gebieden bodemversturende activiteiten van een bepaalde omvang vergunningplichtig zijn. Dit wordt aangegeven in de vorm van verschillende categorieën. Voor elk van deze categorieën heeft de gemeente bepaald vanaf welke planomvang rekening gehouden moet worden met het (laten) opstellen van een archeologisch rapport, het zogenaamde regime.

De regimes gelden voor bodemroerende activiteiten die plaats zullen vinden in het kader van plannen waarvoor het vereist is om het volgende aan te vragen:

- een reguliere bouwvergunning;
- een aanlegvergunning;
- een sloopvergunning binnen beschermd stadsgezicht.

De gebieden die zijn weergegeven op de ABH worden in bestemmingsplannen opgenomen met de dubbelbestemming 'Waarde - archeologie'. In de planregels worden de relevante begrippen gedefinieerd en wordt aangegeven welke archeologische voorwaarden aan een reguliere bouwvergunning of aanlegvergunning kunnen worden verbonden.

Archeologische verwachting plangebied

Rijks- en Provinciale kaarten archeologie

Het plangebied staat op de AMK grotendeels aangegeven als een terrein van archeologische waarde (monumentnummer 13291) Slechts de Kleine Houtweg en omgeving en het Houtplein en omgeving ten noorden van het Frederikspark maken deel uit van een terrein van hoge archeologische waarde (monumentnummer 13913). Voor wat betreft het Houtplein gaat het om een gebied dat zich circa 45 m ten westen en circa 30 m ten oosten van het plein uitstrekt. Bij de Kleine Houtweg gaat het om een gebied dat zich circa 35 m ter weerszijden van de straat uitstrekt. Op de IKAW geldt voor het westelijke deel van het plangebied een hoge trefkans op archeologische waarden. Voor het oostelijke deel geldt een middelhoge trefkans op het aantreffen van archeologische waarden.

Het plangebied wordt op de CHW van de provincie Noord-Holland grotendeels aangegeven als een vlak van archeologische waarde (code KEN354A). Verwacht wordt dat zich hier sporen van bewoning zullen bevinden daterend vanaf het Laat-Neolithicum tot en met de Romeinse tijd. De Kleine Houtweg en omgeving en het Houtplein en omgeving ten noorden van het Frederikspark worden op de CHW aangegeven als onderdeel van een vlak van hoge archeologische waarde (code KEN347A). Hier worden sporen uit de Prehistorie en Middeleeuwen verwacht. Opgemerkt moet worden dat de begrenzing hier overeenkomt met die van het AMK-terrein met monumentnummer 13913.

Voorlopige Archeologische Beleidskaart Haarlem (ABH)

Het plangebied Frederikspark ligt direct buiten de oude binnenstad en is gelegen op de strandwal van Haarlem. Op deze strandwal, die van Heemstede naar Haarlem-Noord loopt, kunnen (bewonings-)sporen vanaf het Laat-Neolithicum verwacht worden. Er worden met name relatief veel sporen van bewoning uit de Prehistorie en Middeleeuwen verwacht. In de periode na het Late Neolithicum tot en met de Romeinse tijd is dit hoger gelegen gebied in een vrij nat landschap uitermate geschikt geweest voor bewoning. Aan de westzijde van het plangebied liep ook de oude noord-zuidweg over de strandwal. Verwacht wordt dat in de Middeleeuwen de bebouwing zich geconcentreerd heeft langs de wegen ten zuiden van de stad. Op de kaart van Jacob van Deventer uit circa 1560 is dit zichtbaar. Uit deze kaart blijkt, evenals uit kaarten uit het begin van de 17^e eeuw dat zich ten westen van de Baan, zuidwestelijk van de kruising van het huidige Houtplein, de Wagenweg en de Dreef een korenmolen stond. Op kaarten uit het begin van de 17^e eeuw is op te maken dat zich ten zuiden hiervan een kerkhof bevond. Dit kerkhof wordt in 1837 aangeduidt als 'Gewezen Kerkhof'. De resten van het kerkhof bevinden zich waarschijnlijk buiten het huidige plangebied. Het is onduidelijk of dit ook voor de waarschijnlijk in de 18^e eeuw verdwenen korenmolen geldt. In de loop van de 17^e eeuw verschijnen er tussen de stadsgracht en de Baan, ten zuiden van de Baan en ten westen van de Dreef (en het Houtplein) een groot aantal kleine percelen met woningen, theehuisjes, theekoepeltjes en buitenplaatsen. Ook bevonden zich hier bloemisterijen met bijbehorende bollenschuren, kassen etc. In het gebied tussen de Baan en de stadsgracht bevonden zich ook herbergen, wagenmakerijen en stalhouderijen. Reeds in de 17^e eeuw waren hier de Wagenmakerslaan en Baanlaan aanwezig. Van de genoemde structuren vanaf de Middeleeuwen kunnen zich in het plangebied archeologische resten in de bodem bevinden.



Figuur 4.2 Oranje: categorie 3, Roze: categorie 1b

Het plangebied behoort volgens de ABH grotendeels tot categorie 3. Slechts het uiterste noordelijke deel behoort tot categorie 6. Deze voorlopige kaart is opgesteld op basis van de Archeologische Monumenten Kaart (AMK), de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW), de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van de provincie Noord-Holland, de Vereenvoudigde Geologische Kaart van Haarlem en omgeving (1995) en de archeologische kennis die de gemeentelijke archeologen de afgelopen decennia hebben opgedaan.

Gezien de aard van deze archeologische waarden geldt in categorie 3 een regime, dat door middel van het verbinden van voorwaarden aan een bouw-, aanleg-, en/of sloopvergunning bij bodemversturende activiteiten met een oppervlakte van 500 m² en groter en dieper dan 30 cm onder het maaiveld van toepassing is.

Categorie 1b betreft water en hierbij geldt dat bij bodemversturende activiteiten van 0 m dieper dan 30 cm -maaiveld dient een archeologisch rapport te worden overlegd.

Bekende archeologische waarden

In 1985 werden ten oosten van het Houtplein in de bouwput van het kantoor van de provincie, na sloopwerkzaamheden enkele boringen gezet (ARCHIS-waarnemingsnummer 211182). Hierbij werd een tot circa 1 m –Mv dik verstoord pakket aangetroffen met daaronder het onverstoord Oud Duinzand. Prehistorische niveau's werden niet aangetroffen. In 1986 werden op dezelfde plek op enkele niet door kelders verstoorte plekken waarnemingen verricht (ARCHIS-waarnemingsnummer 211183). Nadere gegevens zijn hierover niet bekend. In 1995 werden enkele boringen gezet op een terrein ten oosten van de Wagenmakerslaan en ten zuiden van de Stalhouderslaan er werd geconstateerd dat de top van de strandwal verstoord was. Er werden derhalve geen prehistorische resten aangetroffen. In 1996 werd bij archeologische waarnemingen bij rioolwerkzaamheden in het Frederikspark en op de Baan de overgang van de standwal naar het veengebied waargenomen. Ook werd een prehistorisch niveau aangetroffen. Ten zuidoosten van het plangebied werden bij rioolwerkzaamheden aan de Linnaeuslaan in 1967 aanwijzingen gevonden voor prehistorische bewoning. Ten zuidwesten van het plangebied op de hoek van de Dreef en de Koningin Wilhelminalaan werden in 1973 resten van prehistorische bewoning aangetroffen.

In 1978 werden aan de Kamperstraat, ten oosten van het plangebied, resten uit de Nieuwe Tijd (circa 1500-1850) aangetroffen. Het betreft mogelijk de resten van een boerderij (ARCHIS-waarnemingsnummer 21206).

In de jaren 2007-2008 werden bij restauratiewerken aan het paviljoen Welgelegen, onder de oostzijde van het gebouw aan de Dreef, resten gevonden van de bebouwing daterend van vóór de bouw van het tussen 1786 en 1792 gebouwde huis. Eind 2009 werd er direct onder de hoofdingang van het paviljoen Welgelegen een ovale waterkelder uit de 18^e of 19^e eeuw aangetroffen (ARCHIS-vondstmeldingsnummer 413093).

4.10 Vliegverkeer

Met ingang van 1 februari 2003 is het zogenoemde Luchthavenindelingbesluit (LIB) van kracht. In het LIB, onderdeel van de gewijzigde Wet Luchtvaart (ofwel de "Schipholwet"), is rond de luchthaven Schiphol een beperkingengebied aangewezen. Hierbinnen gelden regels omtrent beperking van bestemming en gebruik van grond in verband met het externe veiligheidsrisico en de geluidbelasting vanwege het luchthavenverkeer. Daarnaast worden regels gesteld omtrent beperkingen van de maximale hoogte van objecten, en van vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik. De hoogtebeperkingen zijn opgelegd om ervoor te zorgen dat vliegtuigen op een veilige manier van en naar de luchthaven Schiphol kunnen vliegen.

De beperkingen voor de vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik zijn opgelegd om te voorkomen dat zich in de nabijheid van de luchthaven concentraties vogels bevinden, die hinderlijk kunnen zijn voor vliegtuigen.

Onder vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik wordt verstaan:

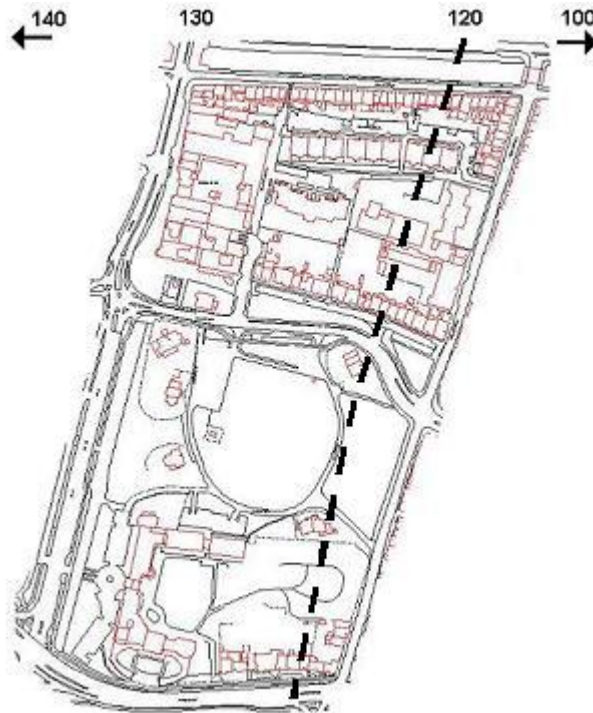
- industrie in de voedselsector met extramurale opslag of overslag;
- viskwekerijen met extramurale bassins;
- opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- natuurrezervaten en vogelrezervaten;
- moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.

Voor het gehele bestemmingsplangebied gelden hoogtebeperkingen, van oost naar west oplopend van 100 tot circa 130 meter. Daarbij moet bedacht worden dat de hoogtematen gerelateerd worden aan de referentiehoogte van de luchthaven: -4.00 N.A.P. Dat betekent dat een hoogtemaat van 130 meter, een hoogtebeperking oplevert van +126.00 N.A.P.

Daarnaast gelden, eveneens voor het gehele plangebied, beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik.

In het bestemmingsplan gebied bevinden zich geen vogelaantrekkende bestemmingen en of vogelaantrekkende gebouwen. Eveneens komen binnen het gebied geen bouwwerken of gebouwen voor, of worden mogelijk gemaakt, die de aangegeven maximale hoogte van 126 meter

boven N.A.P. benaderen. Het bestemmingsplan is derhalve niet in strijd met het luchthavenindelingsbesluit.



4.11 Duurzaamheid en energie

Duurzame stedelijke ontwikkeling

De gemeente Haarlem heeft in de beleidsnota "Praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw" bepaald dat alle ruimtelijk relevante plannen vanaf 2006 moeten voldoen aan de basiskwaliteit duurzame stedenbouw en waar mogelijk aan een streefkwaliiteit. De praktijkrichtlijn duurzame stedenbouw bestaat uit uitgangspunten en een checklist duurzame stedenbouw op basis van de ervaringen in Haarlem. Hierbij is gebruik gemaakt van het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw (NPDS, 1999).

Toepassen van maatregelen is afhankelijk van het stedelijk milieutype, bijvoorbeeld een grote waterberging past niet in een hoog stedelijk gebied.

In de checklist zijn naast de wettelijke maatregelen (watertoets) een groot aantal (vrijwillig te nemen) maatregelen beschreven op het gebied van verkeer/vervoer (parkeren ondergronds), afval (het plaatsen van ondergrondse containers), water en energie (zuid gerichte verkaveling zonoriëntering).

De vrijwillig te nemen maatregelen zorgen ervoor dat een ruimtelijk plan aan de streefkwaliiteit kan voldoen. Dat is dus een kwaliiteit die verder gaat dan wettelijke regelingen ofwel de basiskwaliiteit.

Duurzaam bouwen

Het college van B&W heeft op 15 november 2005 het beleid voor duurzame

woningbouw vastgesteld. Bij alle nieuwe woningbouwprojecten moet de zogenoemde basiskwaliteit Duurzaam bouwen (Dubo) worden toegepast. Deze basiskwaliteit kan worden bereikt door het toepassen van kostenneutrale duurzame maatregelen. De basiskwaliteit duurzame nieuwbouw binnen het plangebied kan op twee manieren worden bereikt:

- Het toepassen van de voorkeurslijst duurzaam bouwen maatregelen nieuwbouw.
- Door het instrument GPR-gebouwen toe te passen. Met dit rekeninstrument kunnen projecteigenaren zelf een alternatief maatregelenpakket samenstellen.

De gemeente kan het initiatief nemen om samen de projecteigenaar een hogere kwaliteit te bereiken (streefkwaliteit).

Wat is GPR?

Gemeentelijke Praktijk Richtlijn Duurzaam Bouwen (GPR) is het resultaat van praktijkervaringen in de gemeente Tilburg. Met het rekeninstrument kunnen projecteigenaren zelf een alternatief maatregelenpakket samenstellen. GPR Gebouw zet ontwerpgegevens van een gebouw om naar prestaties op het gebied van kwaliteit en duurzaamheid.

Haarlem Klimaatneutraal

In maart 2007 heeft de Haarlemse gemeenteraad in meerderheid uitgesproken dat Haarlem in 2030 een klimaatneutrale stad moet zijn. Voor de eigen organisatie geldt dit al vanaf 2015. Hiertoe heeft de gemeenteraad op 9 oktober 2008 een plan van aanpak vastgesteld.

Kern van de aanpak is dat bij ieder (nieuw)bouwproject het energieaspect nader aandacht moet krijgen, waarbij in eerste instantie het gebruik van energie zo beperkt mogelijk moet worden gemaakt via bijvoorbeeld isolatie en zuinige apparatuur. Daarnaast dient zo veel mogelijk van duurzame energie gebruik te worden gemaakt, door bijvoorbeeld situering, zonne-energie i.c.m. warmte-koude opslag toe te passen. In de laatste plaats kan eventueel naar compensatiemaatregelen worden gezocht. Deze compensatiemaatregelen kunnen ook bestaan uit investeren in andere energie maatregelen buiten het gebied.

Specifiek

Bij de nieuwbouw binnen het plangebied, dienen minimaal de vaste maatregelen uit de nationale pakketten duurzaam bouwen te worden uitgevoerd. Dit betreft dus zowel utiliteitsbouw, grond- weg- en waterbouw als woningbouw.

Daarbij moet gedacht worden aan gunstige oriëntatie op het zuiden voor het toepassen van zonneboilers en (in de toekomst) zonnecellen, compact bouwen en afkoppelen van regenwaterafvoer. Bij voorkeur wordt nu reeds rekening gehouden met een mogelijke verandering van bestemming in de toekomst. Dit staat ook bekend als flexibel bouwen.

Bij de sloop/nieuwbouw van de kantoorvleugel aan de Dreef zal het aspect duurzaamheid een belangrijke rol spelen. Dit wordt omschreven in Hoofdstuk 5, waar een toelichting op de plannen wordt gegeven.

4.12 Externe veiligheid

Externe veiligheid inrichtingen

Voor het beschouwen van de Externe veiligheid is een tweetal AMvB's relevant, te weten het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen) en het Bevb (Besluit externe veiligheid buisleidingen). Daarnaast is een AMvB Besluit Transportroutes externe veiligheid in voorbereiding. In deze AMvB's staat beleid waarmee de risico's rondom risicobronnen tot maatschappelijk aanvaardbare proporties kunnen worden beperkt. Risicobronnen kunnen inrichtingen zijn (bedrijven waar gewerkt wordt met gevaarlijke stoffen) of transportassen (zoals buisleidingen of wegen waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd).

De meest effectieve manier om de risico's te beperken is het ruimtelijk scheiden van risicobron en risico-ontvanger. Concreet betekent dit hoe groter de afstand, hoe minder risico. Als de afstand tot de risico-ontvanger groot genoeg is, daalt de invloed van de risicobron voor de ontvanger tot 0: er is dan geen externe veiligheidsrisico meer. De hiervoor bedoelde afstand markeert de grens van het invloedsgebied van de risicobron. Het invloedsgebied is een belangrijk begrip om te beoordelen of externe veiligheid voor een plangebied een te beschouwen aspect is.

Plangebied Frederikspark

Het plangebied Frederikspark (o.a. Provinciehuis) bevindt zich niet binnen het invloedsgebied van een risicobron. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} kan daarmee niet over de planlocatie vallen. Toetsing van grens- en richtwaarden is dan ook niet aan de orde. Het verantwoorden van het groepsrisico is, omdat de planlocatie buiten het invloedsgebied valt, niet nodig.

Voorts is er geen sprake van transport van gevaarlijke stoffen in en rond het plangebied over de weg, het spoor, het water dan wel door buisleidingen. Op het gebied van externe veiligheid zijn er daarom geen risico's binnen dit plangebied

4.13 Kabels, leidingen, straalpaden en andere belemmeringen

Binnen het plangebied liggen diverse kabels en leidingen. Echter niet van dien aard dat zij een negatieve invloed zouden hebben op de verdere planontwikkeling.

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

Hoofdstuk 5 PLANBESCHRIJVING

5.1 Visie op het plangebied

Het ruimtelijk hoofduitgangspunt voor het bestemmingsplan is behoud en versterking van de huidige situatie. Bestaande bestemmingen worden in het huidige plan overgenomen.

In de wijken rondom de binnenstad wordt meer functiemenging beoogd. Voor wat betreft de begane grond verdieping is flexibiliteit geboden voor functieverandering. Het verruimen van de enkelvoudige woonbestemming op de doorgaande wegen in het plangebied kan bijdragen aan functiemenging. Om deze functiemenging mogelijk te maken is voor de panden aan de doorgaande wegen de bestemming 'Gemengd 1' opgenomen. Dit betreft een lichte vorm van functiemenging. Voor het hoekpand Gasthuissingel/ Kleine Houtweg is de bestemming Gemengd 2' opgenomen, hier is ook detailhandel mogelijk gemaakt. Op de boven de begane grond gelegen verdiepingen van rijwoningen is uitsluitend wonen mogelijk.

De enkelvoudige bestemming Wonen is in het bestemmingsplan Frederikspark opgenomen voor de woningen die niet gelegen zijn aan de doorgaande wegen. Hier is wel 'werken-aan-huis' mogelijk gemaakt. Veel ondernemers zijn op deze manier begonnen. Hierbij moet wel voorkomen worden dat er overlast voor het wonen ontstaat. Het gebruiken en inrichten van woningen en bijgebouwen voor beroepsmatige activiteiten is mogelijk gemaakt mits er aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Hierbij geldt als uitgangspunt dat de woonfunctie in overwegende mate gehandhaafd dient te blijven. De omvang van de bedrijfsmatige activiteiten wordt daarom in de voorschriften gelimiteerd: 35% van het brutovloeroppervlak (bvo) en met een maximum van 50 m².

Teneinde eenduidigheid te bewaren is voor alle villa's in het park de Gemengd-4 bestemming opgenomen. Gelet op de omvang van de villa's is ervoor gekozen om de bestemming wonen te wijzigen in Gemengd-4 zodat zowel op de verdieping als begane grond behalve wonen ook kantoren zijn toegestaan.

Ook is de viskraam aan de weg Frederikspark mogelijk gemaakt. In het verlengde van de wens om de weg Frederikspark te vergroenen ligt er ook een wens om de viskraam te verplaatsen. Doel is om het Frederikspark en de Griffietuin met elkaar te verbinden. Omdat de viskraam hier legaal staat en er nog geen concrete plannen zijn om de viskraam te verplaatsen, is het mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan.

De gebouwen van de provincie en het gebouw waar het Noord Hollands archief gevestigd is, hebben de kantoorbestemming gekregen.

De onderwijsvoorziening aan de Kleine Houtweg behoudt een maatschappelijk bestemming.

Stedenbouwkundige uitgangspunten

De bescherming van de bestaande kwaliteiten van het plangebied is het

stedenbouwkundig hoofduitgangspunt. Voor het oprichten van gebouwen, aan- en uitbouwen, bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden strenge voorwaarden en toetsingscriteria.

In paragraaf 2.2 is beschreven dat het plangebied is aangewezen als genomineerd beschermd stadsgezicht door de Rijksdienst Monumentenzorg. Een deel van het plangebied heeft een hoogwaardig en grotendeels gaaf bewaard gebleven stedenbouwkundig patroon met een karakteristieke architectonische invulling van villa's en geschakelde middenstandswoningen. Van zeer grote betekenis is het deels in dit gebied gelegen Frederikspark. Handhaven, herstellen en versterken van de kwaliteiten van het Frederikspark zijn de uitgangspunten.

Woonbebouwing in het noordelijk deel van het plangebied, ten noorden van de Baan is dan ook opgenomen als bestaand. Dat wil zeggen dat bebouwingshoogtes overgenomen zijn van de huidige situatie en dat bebouwing in de tuinen beperkt is. Voortuinen hebben een bestemming T1 gekregen, waardoor bebouwing hier niet toegestaan is. Achtertuinten hebben een T2 bestemming om huidige legale en beperkte toekomstige bebouwing mogelijk te maken. Garageboxen zijn bestemd als T3, waarvoor geldt dat ze voor 100% bebouwd kunnen worden.

Voor de bebouwing ten zuiden van de Baan is ook opgenomen dat de huidige situatie gehandhaaft blijft. Bouwhoogtes en bouwvlakken zijn nauw om bestaande volumes gelegd. Om het groen open karakter van het Frederikspark te bewaren is het van het grootste belang dat erven niet worden dichtgebouwd met uit- en aanbouwen. Vandaar dat is gekozen voor T1 op de percelen.

De enige grote ontwikkeling binnen het plangebied, verbouw van de Provinciale huisvesting en een ondergrondse parkeergarage zijn mogelijk gemaakt. Uitgangspunt voor deze ontwikkelingen zijn een betere toegang tot de Griffietuin, een kleiner bebouwingsoppervlak en een ondergrondse parkeergarage die het mogelijk maakt bovengrondse parkeerplekken te verwijderen.

Het is de inzet van de gemeente om het groen van het Frederikspark te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Onder andere bestaat het streven om de groengebieden ten noorden en ten zuiden van de Frederiksparkweg weer tot een geheel te maken. Mede daarom is er voor gekozen in de bestemming verkeer ruime mogelijkheden op te nemen voor groen.

Om duurzame nieuwbouw en verbouwingen mogelijk te maken is een vrijstelling opgenomen betreft de hoogte van het dakpakket. Deze vrijstelling geeft de ruimte om een duurzaam, energiezuinig dakpakket te bouwen.

5.2 Ontwikkeling

Ontwikkelingen

De ontwikkeling binnen het plangebied Frederikspark betreft het provinciale Dreefcomplex. Het provinciale Dreefcomplex bestond uit paviljoen Welgelegen, de dokterswoning, het A-vleugel langs de Dreef en de B en C vleugel die in de

griffietuin waren gebouwd. Onder de C-vleugel bevond zich een commandobunker uit de tijd van de koude oorlog.

Paviljoen Welgelegen is in de jaren 2007 en 2008 volledig gerestaureerd. De B en C vleugels en de commandobunker zijn in 2008 gesloopt. Het renovatieplan dat in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt beperkt zich op de renovatie/nieuwbouw en geringe uitbreiding van de A-vleugel en het opknappen van de dokterswoning. De dokterswoning en het entreegebouw worden wel gerenoveerd maar niet uitgebreid. Bij het opknappen van de dokterswoning is haar status van rijksmonument uitgangspunt. Dit betekent dat oorspronkelijke details zullen worden behouden c.q. zoveel mogelijk zullen worden teruggebracht.

Van de A-vleugel zal alleen het poortje en het trappenhuis worden behouden. De voorgevel langs de Dreef zal worden afgebroken en daarna in dezelfde vorm worden herbouwd, zodat het karakteristieke gezicht behouden blijft. Vervanging van deze gevel is noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de duurzaamheid ambities van de provincie voor nieuwe gebouwen. Tevens zal de vervanging van de gevel het bouwproces aanzienlijk vereenvoudigen waardoor de overlast voor de buurt beperkt kan blijven. Net als de huidige vleugel zal het nieuwe gebouw bestaan uit 3 bouwlagen.

De aanvang van de sloop van het gebouw zal niet plaatsvinden in de periode half augustus- half oktober aangezien er een kans bestaat dat er een paarverblijf van de gewone dwergvleermuis vernietigd wordt. Er zullen enkele grote vleermuis kasten opgehangen worden nabij het nieuwe gebouw zodat er een nieuwe mogelijkheid voor een paarverblijven geboden wordt.

Op de begane grond zal een multifunctionele ruimte worden gerealiseerd voor bijeenkomsten tot maximum van 150 personen. Op de 1e verdieping komen vergaderfaciliteiten waardoor de faciliteiten in paviljoen Welgelegen ontlast zullen worden. Op de 2e verdieping komen circa 40 werkplekken voor medewerkers die nauw met de dagelijkse werkzaamheden van het provinciaal bestuur verbonden zijn.

De nieuwe achtergevel zal volledig uit glas bestaan en zal in een golfvorm iets verder de griffietuin in komen dan de huidige gevel. Het nieuwe dak zal iets uitsteken richting de griffietuin, zodat een bouwkundige zonneklep ontstaat.

In de griffietuin zal een ondergrondse parkeergarage worden gebouwd in 2 lagen. De toegang tot de parkeergarage loopt onder het Dreefgebouw door. De toegang wordt bereikt via een hellingbaan voor de Dreef vleugel langs vanaf de bestaande rotonde voor het poortje. Aan de Dreef komt tevens de publiekstoegang naar de garage. De parkeergarage zal geheel door de gemeente worden geëxploiteerd. De provincie zal voor werktijden de helft van de parkeerplekken terug huren.

Parkeren

Voor het aantal plekken voor de garage dient er uitgegaan te worden van ca 240. Op 25 plekken zal de provincie alleenrecht/alleengebruik hebben. Op 95 plekken zal er sprake zijn van dubbelgebruik, gedurende 5 werkdagen per week gebruik door de provincie van 0.00 en 24.00 uur behoudens op

donderdagavond tussen 18.00 en 0.00 uur en in het weekend gebruik voor de gemeente (dus openbaar gebruik). De overige 120 plaatsen zijn continue voor de gemeente. De parkeerplaatsen van de provincie in de tuin op het maaiveld en aan de Provinciezijde van de Dreef worden opgeheven.

Groen

Het plangebied ligt binnen de bebouwde kom van Haarlem. De planlocatie sluit aan bij het Frederikspark en ligt in een parkachtige, groene omgeving met bomen en grasvelden. Het Frederikspark en de Griffietuin zijn omsloten door wegen en er zijn verschillende gebouwen aanwezig. Aan de oostzijde van de Griffietuin bevindt zich een stuk parkachtig bos met oudere bomen. Hier vinden geen ingrepen plaats.

Het middendeel van de Griffietuin (half omsloten door de twee gebouwen van de Provincie) bestaat uit goed onderhouden grasveld met verspreid staande (jongere) bomen. Deels onder dit grasveld en deels onder het te renoveren gebouw komt de ondergrondse parkeergarage. Voor de realisatie hiervan is het nodig enkele middelgrote bomen te verplaatsen. De locatie van zowel de parkeergarage in de griffietuin als van de publiekstoegang is zo gekozen dat de waardevolle monumentale bomen behouden blijven dan wel verplant kunnen worden en er verder zo min mogelijk bomen hoeven te verdwijnen. Dit is gedaan op basis van een bomen effect analyse.

De provincie heeft ook een monitoringsplan opgesteld voor de bomen in de griffietuin om inzicht te krijgen in de te verwachten effecten van de parkeerkelder op de bomen. Nagegaan wordt of het nodig is om extra maatregelen toe te passen.

Door de komst van de parkeergarage kunnen de huidige parkeerplekken rond het Dreefcomplex komen te vervallen. Dit zal leiden tot een toename van de groenvoorzieningen op de Dreef en in het Frederikspark. De inrichting van de groenvoorzieningen rond het nieuwe Dreefgebouw zal plaatsvinden op basis van een ontwerp van een landschapsarchitect.

Duurzaamheid

Bij de renovatie zal het aspect duurzaamheid een belangrijke rol spelen. Mede om deze reden zal de bestaande gevel langs de Dreef vervangen worden, waarbij het karakteristieke gezicht van de gevel behouden zal blijven.

Onderdelen van het pakket aan duurzaamheidsmaatregelen zijn verder: het toepassen van warmte-koude opslag gecombineerd met betonactivering, toepassen van natuurlijke materialen, toepassen van 3 dubbel glas, het gebruik van natuurlijke isolatie en het toepassen van warmte terugwinning. Ongeveer de helft van het dak van de vervangende nieuwbouw zal met een vegetatiedak worden uitgevoerd, circa 325m².

Gebiedsvisie

info Mei

5.3 Uitvoeren

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

Hoofdstuk 6 JURIDISCHEASPECTEN

6.1 Inleiding

Algemeen uitgangspunt voor het bestemmingsplan Frederikspark is een bestemmingsregeling voor de bestaande en toekomstige bebouwing en functies, welke zo veel mogelijk ruimte biedt voor verandering en aanpassing aan veranderende wensen. Het plan dient, met andere woorden, flexibel en doelmatig te zijn, en dient rechtszekerheid te bieden omtrent de ruimte voor verandering. Daar staat tegenover, dat het plan de nodige bescherming moet bieden tegen ontwikkelingen die schadelijk zijn voor anderen. Bescherming tegen een zodanige ontwikkeling wordt samengevat in de term rechtsbescherming.

In dit plan heeft een en ander geleid tot de volgende principe opzet:

1. Aan de gebruiker van gronden en opstallen worden zo veel mogelijk vrijheden gegeven om zijn eigen beleid te voeren, zonder dat de overheid daarin regels stelt. Deze vrijheden worden zonder beperking als recht in het plan geformuleerd.
2. Indien in veel gevallen een mogelijke beschadiging van de belangen van andere burgers wordt verwacht, geeft het plan als recht iets beperktere mogelijkheden. Voor uitzonderingssituaties biedt het plan in dat geval wel verruimde mogelijkheden, maar deze zijn voorwaardelijk in het plan opgenomen, in de vorm van nadere eisen, vrijstellingen of, voor zwaardere gevallen, een wijzigingsbevoegdheid.
3. In dit soort situaties is het niet goed mogelijk om vooraf te bepalen onder welke voorwaarden en in welke situatie deze extra-mogelijkheid zal kunnen worden toegekend dan wel de extra-beperking noodzakelijk zal zijn. Daarom is maatwerk nodig in de vorm van de genoemde voorwaardelijk opgenomen verruimingsbepalingen.

6.2 Inleidende bepalingen

De regels zijn genummerd en bevatten (in relatie met de verbeeldingen) het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en de toegelaten bebouwing en gebruik van de bebouwing. Omdat dit bestemmingsplan niet alleen op papier in boekvorm te raadplegen is, maar in het bijzonder door iedereen raadpleegbaar is via internet, zijn de regels per bestemming zodanig opgesteld, dat daarbij de volledige op de bestemming van toepassing zijnde regels beschikbaar zijn. Dus zowel de specifieke bouw- en gebruiksregels, maar ook de algemene gebruiksbepalingen, vrijstellingsmogelijkheden en strafbepalingen. Daardoor is het niet nodig te werken met verwijzingen naar andere van toepassing zijnde regels. De leesbaarheid van het bestemmingsplan wordt daarmee bevorderd.

De specifieke bestemmingen zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving (waar hebben we het over), bouwregels van het hoofdgebouw (vooral de uiterlijke maatvoering), de bouwregels van aan-, bijgebouwen en opbouwen, de eventuele nadere eisen (extra eisen ten behoeve van bepaalde criteria, zoals

bijvoorbeeld de woonsituatie. In de plantoelichting wordt de aanleiding en motivering voor de nadere eisen opgenomen), de vrijstelling van de bouwregels (vrijstellingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders), de eventuele aanlegvergunningregels (vergunningvereise voor niet bouwwerkzaamheden), de gebruiksregels (hoe mag het erf en de bebouwing gebruikt worden), de strafbepaling (op grond waarvan is iets strafbaar gesteld), de eventuele wijzigingsbevoegdheid en/of uitwerkingsplicht (bevoegdheid van burgemeester en wethouders om de bestemming op de aangegeven punten te wijzigen en/of de plicht om het plan volgens de aangegeven punten uit te werken), de wijzigingsprocedure (de te volgen procedure t.b.v. een goede afweging van alle belangen en tot slot de zgn. toverformule. (een juridische definitie om bij de bestemming het normale gebruik dat in wezen afwijkt van de zuivere bestemming, toe te staan). Voorbeeld is de opslag van huisvuil, afval e.d. Zolang dat qua hoeveelheid past bij een woonbestemming, is er sprake van de vrijstelling. Zodra de hoeveelheid afval ongebruikelijk wordt bij de bestemming wonen, kan tegen dit ongewenste gebruik, op basis van strijd met het bestemmingsplan, handhavend worden opgetreden. Bij de beschrijving van de bestemmingen per artikel wordt, gelet op het vorenstaande, alleen ingegaan op de bij die bestemming specifiek van toepassing zijnde regels.

Ten behoeve van de leesbaarheid en eenduidigheid in interpretatie van de regels, wordt de serie regels begonnen met een drietal inleidende bepalingen. Daarbij wordt aangegeven waar we het over hebben en wat er bedoeld wordt.

Artikel 1 Begripsbepalingen

In het bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van een aantal begrippen waarbij gevoelsmatig wel een beeld aanwezig is wat bedoeld wordt. Omdat het bestemmingsplan vooral een juridisch instrument is, is het wel van belang om begrippen exact af te bakenen. Daar waar een begrip niet juridisch genoeg bekend is in het algemeen spraakgebruik, bijvoorbeeld via de omschrijving in een woordenboek als Van Dale, wordt het begrip in dit artikel nader omschreven.

Artikel 2 Wijze van meten

Daar waar het in het algemeen spraakgebruik wel duidelijk is wat wordt bedoeld met bijvoorbeeld de hoogte van een gebouw, is het in juridische zin toch van belang om aan te geven dat daarbij gemeten moet worden vanaf het 'peil' tot het hoogste punt van het gebouw. Daarbij wordt het begrip 'peil' uitgelegd onder de begripsbepalingen. Over de wijze waarop in algemene zin 'gemeten' moet worden bestaat dus geen verschil van mening.

6.3 Bestemmingsregels

Bestemming Bedrijf, nutsvoorziening (artikel 3 van de regels)

Deze bestemming is bedoeld voor voorzieningen van algemeen nut, zoals een elektriciteitskast of een gasregelstation. Op de gronden met deze bestemming mogen onder voorwaarden gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht.

Specifiek (sv-opg): In de bestemming is een ondergrondse parkeervoorziening mogelijk gemaakt.

Bestemming Gemengd-1 (artikel 4 van de regels)

Binnen deze bestemming is op de begane grond wonen, kantoren, atelier, praktijkruimte mogelijk.

Op de begane grond en de overige verdiepingen van deze panden is wonen toegestaan. Beroepsuitoefening aan huis behoort ook tot de mogelijkheden, zoals ook beschreven is in de toelichting van de bestemming 'Wonen'.

Functieaanduiding Maatschappelijk (m): waar op de verbeelding deze aanduiding is opgenomen is ook een maatschappelijke bestemming toegestaan volgens het bestemmingsplan.

Functieaanduiding Seksinrichting (si): waar op de verbeelding deze aanduiding is opgenomen is een seksinrichting toegestaan volgens het bestemmingsplan.

Bestemming Gemengd-2 (artikel 5 van de regels)

Binnen deze bestemming is op de begane grond wonen, kantoren, praktijkruimte en detailhandel mogelijk.

Op de overige verdiepingen is uitsluitend wonen toegestaan. Beroepsuitoefening aan huis behoort ook tot de mogelijkheden, zoals ook beschreven in de toelichting van de bestemming 'Wonen'.

Bestemming Gemengd-4 (artikel 6 van de regels)

Binnen deze bestemming is op de begane grond wonen en kantoren mogelijk.

Op de overige verdiepingen is wonen en kantoren toegestaan. Beroepsuitoefening aan huis behoort ook tot de mogelijkheden, zoals ook beschreven in de toelichting van de bestemming 'Wonen'.

Functieaanduiding Horeca van categorie 2 (h=2): binnen de bestemming Gemengd 4 is een aanduiding opgenomen op de verbeelding specifiek ten behoeve van een restaurant. Zie 1.41 begripsomschrijving

Bestemming Groen (artikel 7 van de regels)

Binnen deze bestemming vallen: groenvoorzieningen, zoals plantsoenen, bermen en beplantingen, wegen, voet- en fietspaden, speelvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, voorzieningen van algemeen nut en bijbehorende voorzieningen, zoals straatmeubilair, (ondergrondse) inzamelplaatsen voor afval en recyclecontainers en (ondergrondse) bergbezinkbassins.

Ook bijvoorbeeld parkinfoborden of bebording tegen sluipverkeer is mogelijk gemaakt in deze bestemming.

Binnen de bestemming groen zijn twee aanduidingen opgenomen op de verbeelding specifiek ten behoeve van ondergrondse parkeergarage (sg-opg) en in- en uitrit van de parkeergarage (sv-iupg) .

Bestemming Kantoor (artikel 8 van de regels)

Binnen deze bestemming zijn naast de kantoorfunctie ook detailhandel en horeca toegestaan indien deze voorziening ten dienste staan van de hoofdfunctie. Wonen is niet toegestaan.

In de kantoorbestemming zijn ook gronden opgenomen die buiten het bouwvlak liggen, hier is fietsparkeren, tuin, paden e.d. mogelijk gemaakt. Ook is een ondergrondse warmte/ koude opslag mogelijk gemaakt.

Bestemming Maatschappelijk (artikel 9 van de regels)

Deze bestemming is bedoeld voor de onderwijs voorziening aan de Kleine Houtweg. Binnen deze bestemming zijn naast maatschappelijk ook detailhandel en horeca toegestaan indien deze voorziening ten dienste staan van de maatschappelijke hoofdfunctie.

In de maatschappelijke bestemming zijn ook gronden opgenomen die buiten het bouwvlak liggen, hier zijn parkeermogelijkheden voor de fiets, tuin, paden e.d. mogelijk gemaakt.

Bestemming Tuin - 1 (artikel 10 van de regels)

Binnen deze bestemming zijn slechts tuinen, verhardingen en erfafscheidingen toegestaan bij de op de aangrenzende gronden behorende bebouwing. Op deze gronden mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd. Binnen deze bestemming zijn onder voorwaarden wel andere werken toegestaan (zoals erfafscheidingen, vlaggenmasten, erkers, pergola's); Een berging kan niet binnen deze bestemming worden gebouwd. Dit is gedaan om binnen de bouwblokken de onbebouwde ruimte te concentreren. Deze bestemming komt ook vaak voor aan de voorzijde van woningen. Bebouwing aan de voorzijde van woningen geeft een rommelig beeld en kan, met name bij hoekwoningen, het uitzicht voor automobilisten verminderen waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Stalling van motorvoertuigen is uitgesloten mits voorzien van een zone met daarin de aanduiding P.

Een ondergrondse warmte/ koude opslag is mogelijk gemaakt.

Specifiek: (sv-opg): in de bestemming is een ondergrondse parkeergarage mogelijk gemaakt.

Bestemming Tuin - 2 (artikel 11 van de regels)

Deze bestemming komt in het plangebied met name voor in tuinen aan de achterkant van gebouwen, de zogenaamde erven.

Op deze gronden mogen onder voorwaarden aan- en uitbouwen, bijgebouwen en andere bouwwerken worden gebouwd. Het is niet toegestaan dat de gronden met de bestemming 'Tuin 2' geheel worden volgebouwd, maximaal 50% en tot een maximum van 40 m². Dit in het belang van de woonkwaliteit in de vorm van voldoende openheid. De bouwhoogte van aan- en uitbouwen mag niet meer bedragen dan de begane grondlaag vermeerderd met 0,5 m boven de vloer van de eerste verdieping van het hoofdgebouw met een maximum bouwhoogte van 4 m, gemeten vanaf het aansluitend terrein. De bouwhoogte van bijgebouwen mag ten hoogste 3 m bedragen.

Bestemming Tuin - 3 (artikel 12 van de regels)

De op de verbeelding voor 'Tuin 3' aangewezen gronden zijn bestemd voor tuinen en erven behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdbebouwning. De gronden die onder deze bestemming vallen mogen voor 100 % mogen worden bebouwd.

De bouwhoogte van aan- en uitbouwen mag niet meer bedragen dan de begane grondlaag vermeerderd met 0,5 m boven de vloer van de eerste verdieping van het hoofdgebouw met een maximum bouwhoogte van 4 m, gemeten vanaf het aansluitend terrein. De bouwhoogte van bijgebouwen mag ten hoogste 3 m bedragen.

Bestemming Verkeer (artikel 13 van de regels)

Deze bestemming is bedoeld voor wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verkeersfunctie, verblijfsgebied, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, bermen en beplantingen, voorzieningen van algemeen nut, kunstwerken, geluidwerende voorzieningen, bijbehorende waterlopen en waterpartijen en bijbehorende voorzieningen, zoals straatmeubilair, (ondergrondse) inzamelplaatsen voor afval en recyclecontainers en (ondergrondse) bergbezinkbassins.

Binnen de bestemming Verkeer is het mogelijk om een markt te houden.

Functieaanduiding Horeca - viskraam: binnen de bestemming Verkeer is een aanduiding opgenomen op de verbeelding specifiek ten behoeve van een viskraam.

Bestemming Water (artikel 14 van de regels)

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor waterberging en/of waterhuishoudkundige voorzieningen, waterlopen en waterpartijen, groenvoorzieningen, oevers, kunstwerken en bijbehorende voorzieningen, zoals bruggen, sluizen, stuwen, dammen, steigers, duikers, gemalen.

Ook ondergrondse voorzieningen zoals een warmte koude opslag is mogelijk binnen deze bestemming.

Specifiek: (sv-opg): in de bestemming is een ondergrondse parkeergarage mogelijk gemaakt.

Bestemming Wonen (artikel 15 van de regels)

Naast wonen zijn ook voor maximaal 35% van het bruto vloeroppervlak van een woning en tot een maximum van 50 m² zijn beroepsmatige activiteiten aan huis toegestaan.

Bestemming Waarde- Archeologie 1 (artikel 16 van de regels)

De aanwezige archeologische verwachtingswaarden worden opgenomen door middel van de dubbelbestemming 'Waarde- Archeologie'. De voor 'Waarde-Archeologie' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor de bescherming en de veiligstelling van archeologische waarden.

In het bestemmingsplan komen de categorieën 1 en 3 van deze kaart voor.

Categorie 1 (Waarde Archeologie 1)

Dit is opgenomen voor het Water in de Gasthuissingel. Categorie 1b betreft water en hierbij geldt dat bij bodemversturende activiteiten van 0 m dieper dan 30 cm -maaiveld dient een archeologisch rapport te worden overlegd.

Bestemming Waarde- Archeologie 3 (artikel 17 van de regels)

De aanwezige archeologische verwachtingswaarden worden opgenomen door middel van de dubbelbestemming 'Waarde- Archeologie'. De voor 'Waarde-Archeologie' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor de bescherming en de veiligstelling van archeologische waarden.

In het bestemmingsplan komen de categorieën 1 en 3 van deze kaart voor.

Categorie 3 (Waarde Archeologie 3)

Gezien de aard van deze archeologische waarden geldt voor deze categorie een regime dat door middel van het verbinden van voorwaarden aan een bouw-, aanleg-, en/of sloopvergunning bij bodemroerende activiteiten met een oppervlakte van 500 m² en groter en dieper dan 30 cm onder het maaiveld van toepassing is.

Specifieke bouwaanduiding Waarde - beschermd stadsgezicht(artikel 18 van de regels)

De aanwezige cultuurhistorische waarden worden opgenomen door middel van de dubbelbestemming 'Waarde- beschermd stadsgezicht'. De voor 'Waarde-beschermd stadsgezicht' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor de bescherming en de veiligstelling van cultuurhistorische waarden.

In het bestemmingsplan komen de orde 1 en 2 voor.

Orde 1 zijn gebouwen die beschermd zijn op grond van de Monumentenwet of de gemeentelijk Monumentenverordening.

Orde 2 betreft gebouwen (ook bruggen) die op grond van hun hoge architectonische kwaliteit en/ of vanwege het feit dat ze zeer bepalend zijn voor het beeld van de straatwand ter plaatse, behoudenswaardig zijn. Het gaat hierbij om panden van voor 1950. Sloop van deze panden is ongewenst. Een vergunning hiervoor wordt in beginsel geweigerd. Alleen in uitzonderingsgevallen kan sloop van deze gebouwen aan de orde zijn.

6.4 Algemene bepalingen

Bestemming Antidubbeltelregel(artikel 19 van de regels)

Met deze regel wordt voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt, bijvoorbeeld in het geval (onderdelen van) bouwpercelen van eigenaren verschillen en wisselen. De regeling is met name

van belang met het oog op nieuwbouw. Door verwerving van een extra (bouw)perceel of een gedeelte daarvan, kunnen de gronden niet meegenomen worden met de berekening van de bouwmogelijkheden van het nieuwe perceel als de nieuw verworven gronden reeds meegenomen zijn bij de berekening van een eerdere bouwvergunning. Het is dus niet toegestaan gronden twee keer in te zetten om een bouwvergunning te verkrijgen.

Bestemming Algemene afwijkingsregels (artikel 20 van de regels)

Ten behoeve van de flexibiliteit en bruikbaarheid in de praktijk is voorzien in bepaalde algemene ontheffingsregels voor het college van burgemeester en wethouders. Zo kan er een ontheffing plaatsvinden voor de in het plan aangegeven maten tot ten hoogste 10 %. Ook is in dit artikel de zogenaamde toverformule opgenomen. Gebruik van gronden in strijd met het bestemmingsplan is op grond van de Wet ruimtelijke ordening (artikel 7.10 Wro) strafbaar. In de diverse bestemmingen is opgenomen wat voor die bestemming in elk geval als strijdig gebruik moet worden aangemerkt. De toverformule houdt een ontheffingsmogelijkheid in voor het college voor die specifiek benoemde gebruiksverboden in het plan, indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Bestemming Overgangsrecht (artikel 21 van de regels)

In dit artikel is het overgangsrecht ten aanzien van gebruik en bebouwing opgenomen. Het overgangsrecht houdt in dat gebruik en bebouwing dat in strijd is met het nieuwe bestemmingsplan, maar reeds aanwezig was ten tijde van de voorgaande plannen, onder voorwaarden, mag worden voortgezet. Gebruik dat strijdig was met het vorige bestemmingsplan blijft strijdig. Er is geen sprake van legalisatie van reeds strijdig gebruik door dit bestemmingsplan en er kan ook nog steeds gehandhaafd worden. Ook bouwwerken die op peildatum illegaal zijn, blijven illegaal.

Het overgangsrecht volgt uit het Besluit ruimtelijke ordening 2008 in de artikelen 3.2.1 tot en met 3.2.3 met de verplichting deze op te nemen in het bestemmingsplan.

Bestemming Slotregel (artikel 22 van de regels)

Het laatste artikel van de regels betreft de citeertitel van het onderliggende bestemmingsplan.

6.5 Handhavingsparagraaf

Met dit plan wordt beoogd een voor de burgers duidelijk en herkenbaar beleid te formuleren. Op grond daarvan mag van de gemeente verwacht worden dat zal worden opgetreden als de regels van het bestemmingsplan niet worden nageleefd. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied loopt gevaar als er in strijd met het bestemmingsplan zou kunnen worden gebouwd of als het gebouwde in strijd met het bestemmingsplan zou kunnen worden gebruikt.

Gemeentes zijn verplicht jaarlijks een handhavingsprogramma op te stellen waarin wordt aangegeven hoe de regels omtrent bouwen, wonen en ruimtelijke ordening gehandhaafd worden. Hierover moet gerapporteerd worden aan de

gemeenteraad. In Haarlem is het reeds goed gebruik om een dergelijk programma jaarlijks op te stellen. In het handhavingsprogramma hebben calamiteiten met een levensbedreigend of voor de gezondheid gevaarlijk karakter altijd de hoogste prioriteit. Hierbij moet men denken aan instortings- en brandgevaar en asbestvervuiling. Voor meldingen en incidentele constatering van overtredingen wordt onder andere gebruik gemaakt van een (door het college vastgestelde) prioriteitenladder met een bijbehorend puntensysteem. Hierin zijn de criteria verwerkt waarmee een afweging wordt gemaakt of de inzet van handhavingscapaciteit in dat geval gerechtvaardigd is. Daarnaast worden actuele projecten geselecteerd, bijvoorbeeld gebiedsgerichte aanpak in samenwerking met andere disciplines zoals Brandweer en Milieu. De ontwikkeling van een nieuw bestemmingsplan voor een bestaand gebied kan een praktisch moment zijn voor een projectmatige en gebiedsgerichte handhaving van de ruimtelijke regelgeving.

Hoofdstuk 7 UITVOERBAARHEID, OVERLEG EN INSPRAAK

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

Behoudens de ontwikkelingslokatie van de provincie voorziet het bestemmingsplan niet in grote stedenbouwkundige veranderingen in het plan gebied. De ontwikkeling en invulling van die gebieden vindt - uiteraard binnen de randvoorwaarden die de gemeente in dit plan stelt - plaats voor risico van de marktpartij. Op die manier is de economische uitvoerbaarheid van dit plan gewaarborgd.

7.2 Uitkomst watertoets

De waterbeheerder voor dit bestemmingsplan is Hoogheemraadschap Rijnland. Met betrekking tot het te realiseren plan heeft er afstemming plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap Rijnland. Tevens heeft Rijnland op 1 april 2011 alsnog advies uitgebracht. Hierbij zijn het te renoveren gebouw en de ondergrondse parkeergarage door Rijnland apart in ogenschouw genomen. De uitkomsten zijn hierna opgenomen en in Bijlage 3.

7.3 Uitkomsten overleg

Overeenkomstig artikel 3.1.1. van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het ontwerp-bestemmingsplan toegezonden aan:

- - VROM inspectie Noord-West, Haarlem
- LNV Vestiging West, Utrecht
- Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, Haarlem
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RACM)
- EZ regio Noord-West, Den Haag
- Provincie Noord-Holland, Haarlem
- Hoogheemraadschap Rijnland, Leiden
- Luchtverkeersleiding Nederland, Schiphol
- Gasunie West, Waddinxveen
- Horeca Nederland, Haarlem
- Kamer van Koophandel, Amsterdam
- MKB, Haarlem
- Alliander (NUON)
- PWN Noord-Holland, Velsersbroek
- VAC - Adviescommissie voor de woningbouw en woonomgeving (Haarlem)
- Waternet (Amsterdam)
- Brandweer Kennemerland

De volgende instanties hebben schriftelijk hun opmerkingen kenbaar gemaakt:

- VROM-inspectie Noord-West
- Provincie Noord-Holland
- Gasunie West
- Alliander (NUON)
- VAC - Adviescie voor de woningbouw en woonomgeving
- Brandweer Kennemerland
- Hoogheemraadschap van Rijnland

Hieronder volgt een reactie daarop van het gemeentebestuur. De ingezonden reacties zijn samengevat.

VROM-inspectie Noord-West

Vanwege de ligging binnen het beschermde stadsgezicht van Haarlem dient het plan te voldoen aan het beschermingsvereiste conform artikel 36 van de Monumentenwet. Hierbij geef ik aan dat het plan aan dit vereiste voldoet. Met name het gebruik van de waarderingkaart biedt een toegevoegde waarde aan de planologische bescherming van het gebied.

Reactie gemeente:

Wij nemen e.e.a. voor kennisgeving aan.

Ten aanzien van de voorziene nieuwbouw van het Provinciehuis biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid voor vernieuwing zonder de bestaande cultuurhistorische waarden in het gebied aan te tasten. Waardevol voor verbetering van de kwaliteit van de omgeving is ook het verdwijnen van de parkeerfunctie aan de Dreefzijde bij het Provinciehuis door aanleg van de parkeerkelder. Vanwege de monumentenstatus van het Paviljoen Welgelegen, de "dokterswoning" en het Frederikspark, alsmede vanwege het beschermde stadsgezicht en de archeologische verwachtingswaarden in het gebied, zou de Rijksdienst Cultureel Erfgoed (RCE) graag betrokken willen worden bij de totstandkoming van het ontwerp van de vernieuwing van het Provinciehuis. In het bijzonder gaat het hierbij om de aansluiting op de monumenten, de aanleg van de parkeerkelder, het ontwerp voor de Griffietuin en de vormgeving van de entree van de parkeerkelder

Reactie gemeente:

Wij zullen de contactpersoon bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in contact brengen met het projectteam dat zich bezig houdt met de nieuwbouw van het Provinciehuis.

Ten aanzien van de planregels wil ik u verzoeken om voor de bestemming "Groen" een aanlegvergunningvereiste op te nemen zoals dit wel is gedaan bij de bestemming "Bedrijf, Nutsvoorziening" in artikel 3.5.

Reactie gemeente:

Wij hebben een aanlegvergunningstelsel opgenomen in de regels.

Op de waarderingkaart is de begrenzing van het rijksmonument Frederikspark aangeduid. Deze aanduiding komt niet geheel overeen met de begrenzing zoals deze bij de RCE bekend is. Mogelijk heeft dit te maken met de kadastrale aanduiding van de percelen van de overige nabijgelegen rijksmonumenten in

het gebied (villa's en Paviljoen Welgelegen). Hierbij verzoek ik u de juiste begrenzing aan te duiden, eventueel in afstemming met de RCE.

Reactie gemeente:

De grens Frederikspark als rijksmonument is aangegeven op de waarderingskaart. Op de verbeelding zijn ter plaatse van het rijksmonument Frederikspark de bestemmingen Groen en Tuin 1 opgenomen. Deze bestemmingen doen recht aan de bescherming die dit rijksmonument behoeft(nagenoeg geen bebouwing mogelijk, aanlegvergunningenstelsel)

Provincie Noord-Holland

Vanuit het provinciale ruimtelijke beleid is geen aanleiding op het voorontwerpbestemmingsplan te reageren. Het plan legt de bestaande situatie vast en maakt in stedelijk gebied passende ontwikkeling mogelijk. In de structuurvisie is het gebied aangeduid als "metropolitaan stedelijk gebied". In de verordening is het gebied aangeduid als bestaand bebouwd gebied. Invulling van deze aanduidingen is aan het gemeentebestuur.

Onderstaand heeft de provincie Noord-Holland als eigenaar/gebruiker van een perceel gelegen binnen het betreffende bestemmingplan gereageerd:

Geluid (pag. 26):

Een onderzoek naar de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe geplande parkeergarage aan de Dreef wordt gemist. Verder is het niet duidelijk of het verkeer dat wordt aangetrokken door de parkeergarage meegenomen is in het luchtkwaliteitonderzoek en/of andere onderzoeken.

Reactie gemeente:

Uit de onderzoeken die in de bijlagen 2 en 4, behorend bij de toelichting, zijn opgenomen blijkt dat rekening is gehouden met extra verkeersbewegingen in verband met de te realiseren parkeergarage.

Gebouw (pag. 31):

Ik verzoek u ook in te gaan op de inpasbaarheid van de geplande parkeergarage in het huidige beleid van het Hoogheemraadschap.

Reactie gemeente:

In bijlage 3 van de toelichting is de watertoets opgenomen. Hierin wordt verwoord dat met betrekking tot het te realiseren plan afstemming heeft plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap Rijnland. Uit het beleid van het Hoogheemraadschap blijkt overigens dat geen compenserende maatregelen noodzakelijk zijn.

MER:

Uit een uitspraak van het Europese Hof van Justitie blijkt dat goed gemotiveerd moet worden waarom geen MER nodig is. Die motivering ontbreekt.

Reactie gemeente:

Aangezien onomstotelijk vaststaat dat zich binnen dit plangebied geen van de activiteiten zal voordoen waarop het Besluit Milieueffectrapportage ziet, behoeft dit geen nadere motivering.

Pagina 44:

De "renovatie van het provinciehuis" moet zijn "Bij de sloop, nieuwbouw van de

kantoorvleugel aan de Dreef en de renovatie van het entreegebouw en de dokterswoning.

Reactie gemeente:

De tekst is aangepast.

Paragraaf 5.2, tweede alinea:

De nieuwbouw van het Dreefgebouw omvat een (geringe) uitbreiding van de bruto vloeroppervlakte. Het is correct dat de dokterswoning en het entreegebouw wel gerenoveerd maar niet uitgebreid worden.

Reactie gemeente:

tekst is aangepast.

Artikel 8, tweede lid "gebouwen mogen uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd". Op de verbeelding is de bestaande en niet het nieuwe (gering) grotere bouwvlak opgenomen. Op de verbeelding is (nog) niet de voetgangersentree tot de parkeergarage opgenomen.

Reactie gemeente:

De verbeelding is aangepast n.a.v. het definitieve ontwerp

Artikel 8 derde lid nadere eisen: het is voor de eigenaar (provincie Noord-Holland) wenselijk dit lid te schrappen.

Reactie gemeente:

Dit lid wordt geschrapt

Artikel 10 Tuin-1: Binnen deze bestemming zijn zeer beperkte bouwmogelijkheden toegestaan behoudens een parkeergarage. De bebouwing is ingepakt, ook de dokterswoning. Het aangegeven vlak voor de parkeergarage is niet conform de huidige lay-out waarbij rekening is gehouden met de bescherming van de bosrand.

Reactie gemeente:

De verbeelding is aangepast n.a.v. het definitieve ontwerp

Artikel 10.2: erfafscheidingen mogen niet meer dan 1 meter bedragen. De afscheiding tussen de griffietuin en het park bedraagt momenteel 2 meter. Ook in de toekomst moet een afscheiding met een dergelijke hoogte mogelijk zijn.

Reactie gemeente:

De regels zijn aangepast.

Artikel 13 verkeer: er zijn geen bebouwings- en gebruiksvoorschriften mbt de nadere aanduiding parkeergarage. Alleen de diepte wordt aangegeven.

Reactie gemeente:

In de verkeersbestemming bevindt zich ondergronds de parkeergarage aan het Houtplein. In de groenbestemming bevindt zich de ondergrondse parkeergarage aan de Dreef en de in- en uitrit van de parkeergarage. Volstaan kan worden met het aangeven van de diepte.

De eigendommen van de provincie Noord-Holland aan de Dreef en Paviljoenslaan zijn bestemd tot "kantoor". De villa's aan het Frederikspark 10, 12 en 12a hebben de bestemming Gemengd-4. Hier is wonen en kantoor zonder begrenzing toegestaan. Beroep aan huis is overigens weer vrij strikt geregeld,

hetgeen niet consistent is met de strekking van de rest van de regels en van deze bestemmingen. Ik verzoek u deze regels te laten vervallen.

Reactie gemeente:

De overige eigendommen van de provincie aan de Paviljoenslaan nrs. 3,5,7, en 9 krijgen ook de bestemming Gemengd-4. De beroep-aan-huis regeling is een standaard regeling die in de bestemming wonen en gemengd wordt opgenomen en behoeft niet te leiden tot beperkingen van de onderliggende bestemming.

Het bouwvlak voor het Dreefgebouw en de ondergrondse parkeergarage is niet toereikend. Bij de ondergrondse parkeergarage aan het Houtplein zijn op de verbeelding op de drie hoekpunten vlakjes met de bestemming "Bedrijf nutsvoorziening" opgenomen. Is zo iets ook niet nodig voor de ondergrondse parkeergarage aan de Dreef.

Reactie gemeente:

Bij het opstellen van het conceptontwerpbestemmingsplan waren de exacte contouren van nieuwbouw en parkeergarage nog niet bekend. Inmiddels is het Definitief Ontwerp tot stand gekomen. Deze maten zullen worden overgenomen in het bestemmingsplan. Bij de bestemming "Bedrijf nutsvoorziening" gaat het om nutsgebouwen, niet ten behoeve van de parkeergarage ter plaatse.

De griffietuin heeft welke tuinbestemming?

Reactie gemeente:

Op de verbeelding is ter plaatse van de griffietuin de bestemming T1 opgenomen. Slechts in deze bestemming wordt een ondergrondse parkeergarage mogelijk gemaakt.

Op de verbeelding is het huidige patroon van paden langs de Dreef, in de griffietuin en in het Frederikspark weergegeven. In het kader van bouwactiviteiten en gebiedsvisie zullen deze patronen wijzigen. Dit dient mogelijk te blijven binnen het bestemmingsplan.

Reactie gemeente:

Het gaat hier om de huidige topografische ondergrond. Binnen de regels is de aanleg van wegen, voet- en fietspaden mogelijk gemaakt. M.a.w. het padenpatroon kan wijzigen.

Bijlage 6, natuurwaarden:

In de toelichting staat vermeld dat het gebouw niet wordt gesloopt in de periode augustus-oktober in verband met de aanwezigheid van vleermuizen. Hoe wordt dit verzekerd? Via een overeenkomst met de provincie?

Reactie gemeente:

Dit kan als voorwaarde in de sloopvergunning worden opgenomen. Overigens is het vleermuizenonderzoek uitgevoerd in opdracht van de provincie.

Het is de vraag of de sloopregeling zoals opgenomen in artikel 18 lid 4 in overeenstemming is met de Wabo.

Reactie gemeente:

De sloopregeling wordt geschrapt.

In de toelichting is geen informatie opgenomen met betrekking tot kabels en leidingen. Hiernaar wordt wellicht nog nader onderzoek gedaan.

Reactie gemeente:

Deze informatie is toegevoegd.

Gasunie West

Het voornoemde plan is door ons getoetst aan het toekomstig externe veiligheidsbeleid van het ministerie van I&M voor onze aardgastransportleidingen, zoals dat naar verwachting begin 2011 in werking zal treden middels de AMvB Buisleidingen. De circulaire "Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen uit 1984" zal dan komen te vervallen.

Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Reactie gemeente:

Wij nemen e.e.a. voor kennisgeving aan onder dankzegging van uw reactie.

Alliander

Wij verzoeken u ruimte op te nemen voor het stichten van een betreedbaar transformatiestation aan de kant van de Kleine Houtweg

Reactie gemeente:

Wij zijn daartoe bereid en zullen contact opnemen over de exacte locatie.

VAC, Adviescommissie voor de woningbouw en woonomgeving

In het Frederikspark valt mogelijk te denken aan de aanleg van een vijverpartij/fontein. Op deze plek heeft in het verleden een brongebouw en een zwembad gestaan.

Reactie gemeente:

Het bestemmingsplan maakt de aanleg van waterpartijen binnen de bestemming Groen mogelijk. Of daadwerkelijk tot de aanleg daarvan wordt overgegaan wordt niet door het bestemmingsplan geregeld.

Ook valt er voor te pleiten de omsloten Griffietuin wat meer toegankelijk te maken, te denken valt daarbij aan het inrichten van bijvoorbeeld een beeldentuin, het mogelijk maken van kleine openluchtconcerten/toneelvoorstellingen e.d. Een kleine terreinverhoging is al aanwezig.

Reactie gemeente:

De openbare toegankelijkheid wordt niet geregeld middels het bestemmingsplan. De Griffietuin is particulier terrein.

Brandweer Kennemerland

- er zijn geen inrichtingen of andere risicobronnen die van invloed zijn op het plangebied. Ook vindt er geen transport van gevaarlijke stoffen plaats in en nabij het plangebied.

- er zijn geen plaatsgebonden risicocontouren (PR) of groepsrisicocontouren (GR). Conform het Besluit Externe Veiligheid inrichtingen en de circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen is een verantwoording van het groepsrisico niet nodig.

- aangezien de verkeerssituatie niet significant wijzigt heb ik geen opmerkingen met betrekking tot de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Aangezien er geen significante wijziging is in de bebouwing of het gebruik ervan heb ik geen opmerkingen met betrekking tot de bluswatervoorzieningen.

Reactie gemeente:

Wij nemen e.e.a. voor kennisgeving aan onder dankzegging van uw reactie.

Hoogheemraadschap van Rijnland

Het verhard oppervlak neemt met meer dan 500 m² toe. Volgens ons beleid moet in beginsel 15% van deze toename verhard worden gecompenseerd door het graven van open water zodat voldoende bergingscapaciteit binnen het watersysteem aanwezig blijft. Wij adviseren u om de hoeveelheid grond op de parkeergarage op te hogen tot 60 centimeter. Hiermee hoeft u niet meer te voldoen aan de compensatieverplichting en aldus bent u niet genooddacht elders in het plangebied te compenseren. Wij verzoeken u bij de verdere planontwikkeling duidelijk in beeld te brengen hoe de toename van verharding wordt gecompenseerd per ontwikkeling en voor het plangebied in totaal. U kunt daarbij ook verwijzen naar eerder gemaakte afspraken.

Reactie gemeente:

Aan deze eis kan worden voldaan.

In het plan wordt het beleid van het hoogheemraadschap van Rijnland niet beschreven. Wij verzoeken u een beknopte samenvatting van ons beleid op te nemen.

Reactie gemeente:

In bijlage 1 is reeds een beknopte samenvatting van het beleid opgenomen

7.4 Rapportering inspraak

De inspraakreactie van de wijkraad Welgelegen is hieronder weergegeven alsmede het commentaar van de gemeente.

ALGEMEEN

Een ambitieus bestemmingsplan is prachtig, maar de beleidsvisies die eraan te grondslag zouden moeten liggen, zijn nauwelijks herkenbaar. Ze worden wel genoemd, maar de directe link met de gevolgen voor het bestemmingsplan zijn niet verwoord. Het beleid moet eenduidig en helder zijn.

Reactie gemeente: Het zijn de algemene beleidsdocumenten die een leidraad vormen bij het maken van bestemmingsplannen. Een bestemmingsplan bevat te allen tijde een weergave van gemeentelijk, provinciaal en rijksbeleid en zo mogelijk de relevantie ten aanzien van het onderhavige bestemmingsplangebied.

De noodzakelijke Gebiedsvisie om de ruimtelijke consequenties van het

beleid in beeld te brengen ontbreekt. Ook ontbreekt het aan een onderliggende verkeersanalyse en de verkeerswensen voor dit gebied zijn niet in kaart gebracht. Die zijn dus niet opgenomen in het huidige concept. Groenstructuurplan, HVVP en beheerplan Frederikspark worden genoemd, maar dit leidt niet tot bijstellingen in het bestemmingsplan.

Reactie gemeente: In het onderhavige geval behelst de gebiedsvisie uiteindelijk een gedetailleerde invulling van de reeds bestaande openbare ruimte. De gebiedsvisie volgt haar eigen traject en "bijt" de bestemmingen in het bestemmingsplan niet. De gebiedsvisie beslaat een veel groter gebied dan het bestemmingsplangebied. De gebiedsvisie volgt haar eigen participatietraject. In het kader van de gebiedsvisie vindt gedetailleerd nader onderzoek plaats naar verkeersstromen etc. De algemene beleidsdocumenten zoals Groenstructuurplan en HVVP liggen te allen tijde ten grondslag aan het maken van bestemmingsplannen.

Houtplein, in het centrum en een belangrijk knooppunt/herkenningspunt van Welgelegen, wat willen we ermee? De jarenlange hopeloze entree van Haarlem zou eindelijk in een Gebiedsvisie de kans krijgen om te worden ontwikkeld tot wat het werkelijk zou kunnen zijn. Echter, door nu het bestemmingsplan te maken en daarmee de inrichting van de openbare ruimte (wegen/gebouwen) voor langere tijd vast te leggen, is vrijwel geen andere inrichting meer mogelijk. Wij kunnen ons er niet aan onttrekken, dat hiermee het paard achter de wagen wordt gespannen.

Reactie gemeente: Binnen de in het bestemmingsplan opgenomen verkeers- en/of groenbestemming is een volledige hernieuwde inrichting van de openbare ruimte mogelijk. De gebiedsvisie geeft die detaillering aan en niet het bestemmingsplan.

Het resultaat van de beschrijving in relatie tot de plankaart is erg versnipperd en onsamenvattend. Het zou beter zijn als het bestemmingsplan pas wordt geschreven nadat de Gebiedsvisie is vastgesteld. De samenhang tussen Houtplein en Hout komt maar heel mager aan bod. Als je nu een bestemmingsplan vaststelt kom je met een Gebiedsvisie mogelijk behoorlijk in de knel. De provincie heeft toegezegd dat het Frederikspark samen met de provincietuin door de landschapsarchitect zou worden ontworpen. Zij zijn immers onlosmakelijk met elkaar verbonden. Dit wordt gemist in het bestemmingsplan.

Reactie gemeente: De gebiedsvisie wordt samen met de provincie ontwikkeld. Zoals reeds gesteld beslaat de gebiedsvisie een groter gebied dan het bestemmingsplangebied. Qua detaillering overstijgt de gebiedsvisie het bestemmingsplan.

Consoliderend, maar op een aantal aspecten, zie boven, wordt bestaande bestemmingsplan niet overgenomen. Vanwege beschermd stadsgebied moesten ook geen tijdelijke bebouwingen of kleinere afwijkingen binnen het bestemmingsplan toegestaan zijn. Dat geldt ook voor het rijksmonument Frederikspark.

Reactie gemeente: Waarschijnlijk wordt bedoeld op de tijdelijke bebouwing van de Dreefschool en de situering van de viskraam. De tijdelijke bebouwing is uitdrukkelijk "wegbestemd" in de bestemming Groen omdat de bebouwing van tijdelijke aard is. Hiervoor is een afzonderlijk vergunningentrajec gevolgd. Voor de viskraam is in de tachtiger jaren een bouwvergunning verleend. De houder van de vergunning heeft dus rechten. Wegbestemming is derhalve niet mogelijk. Onderhandeling over verplaatsing behoort tot de mogelijkheden wanneer dit noodzakelijk blijkt bij de gewijzigde invulling van de openbare ruimte.

TOELICHTING

1.4: Er is geen overzicht van de huidige situatie. Graag onderscheid maken in genoemde regimes Vigerend Bestemmingsplan, verordening B12 en Haarlemse Bouwverordening.

Reactie gemeente: de meerwaarde hiervan wordt niet ingezien.

2.1 3^e alinea: bewering over de benaming voor het gebied is niet juist. Het was vroeger, niet tegenwoordig. De "Baan" vertegenwoordigt het plantsoen tussen park en bebouwing. Kortom, het is onduidelijk omschreven, wat precies het Frederikspark is en wat haar grenzen zijn.

2.1 1^e alinea: verwijzing naar voormalig Wielmakershof benoemen

2^e alinea corrigeren: Hertog Aelbrecht...in 1389...ten ewigen dagen

2.2 5^e alinea: De verbinding van Het Houtplein via de Wielmakershof staat op verdwijnen door toedoen van gemeente en Provincie

2.3 3^e alinea: Toevoegen "meer" achter ""Qua maatvoering en uiterlijk vertoont het geen relatie meer"

2.3 3^e alinea: De doorgang naar de Wagenmakerslaan bestaat niet meer, noch het open plein (tenzij het Bestemmingsplan nietig wordt verklaard)

2.3 4^e alinea; de bebouwing aan de noordzijde van de paviljoentuin (vleugels B en C) bestaat niet meer.

Reactie gemeente: Indien bovenstaande gedetailleerde opmerkingen berusten op omissies zal de toelichting hierop worden aangepast.

2.3 6^e alinea: Niet alle villa's zijn in particulier eigendom. Villa nr. 10-12 is in bezit van de Provincie. Voor de sociale controle en de beleving zou het beter zijn wanneer alle panden uitsluitend voor bewoning bestemd zouden worden. (N.B.: Overigens is dit pand tot 30 jaar geleden bewoond geweest, en daarna in gebruik genomen als kantoor. Hier is echter nooit een bestemmingsplanwijziging voor aangevraagd).

Reactie gemeente: na bouwblokonderzoek is de huidige functie voor de villa's opgenomen. Voor de overige villa's is deels een ruimere bestemming opgenomen (Gemengd 1 en 4, waarbij wonen en kantoor mogelijk is) en deels een woonbestemming, die recht doet aan het huidige gebruik.

2.4 3^e alinea: in het huidige bestemmingsplan is geen seksinrichting opgenomen. Een vaste locatie aanwijzen, bestempeld deze locatie en geeft geen ruimte meer voor andere bestemmingen. Het is niet de bedoeling van een bestemmingsplan om ergens een (vast omschreven) seksinrichting toe te laten, om deze elders te kunnen vermijden. De huidige bedrijfsvoering is OK, maar eventuele toekomstige andere ondernemingen, zijnde geen seksinrichtingen, dienen ook mogelijk te kunnen zijn.

Reactie gemeente: De bestemming van het perceel is Gemengd-1. In de regels wordt aangegeven welke functies hier allemaal mogelijk zijn. Omdat het huidige gebruik van het perceel een seksinrichting is, is tevens een functieaanduiding opgenomen teneinde het huidige gebruik mogelijk te maken. Als het perceel in de toekomst niet meer als seksinrichting wordt gebruikt zijn de functies van artikel 4 mogelijk (wonen, kantoor, maatschappelijk). Het is niet wenselijk om elders in het gebied seksinrichtingen toe te staan en daarom is het gebruik beperkt tot dit ene perceel.

2.4 6^e alinea: De themamarkten worden niet in het Frederikspark gehouden, maar aan de Dreef, op het zgn. Schelpenpad.

Reactie gemeente: tekst wordt aangepast.

2.4 6^e alinea: Er vinden geen jaarlijkse evenementen plaats in het Frederikspark, behalve dat in weerwil van eerdere afspraken Bevrijdingspop drie jaar achter elkaar in het Frederikspark heeft plaatsgevonden. Bevrijdingspop hoort niet via bestemmingsplan een vrijbrief te krijgen maar moet gewoon per keer vergunning aanvragen.

Reactie gemeente: Het is ook niet de intentie van het bestemmingsplan om een vrijbrief te verlenen. Voor evenementen moet gewoon een vergunning worden aangevraagd.

2.4 6^e alinea: Er is een speelplek voor kinderen van de Dreefschool. Welke is die plek dan? Afsproken is tussen gemeente en de school dat de kinderen alléén op het Schelpenpad mogen spelen. Dreefschoolkinderen spelen nu zowel op de halfverharde plaats tussen nr. 4 en nr. 6 als ook achter nr. 6 en in het overige deel van het park. De speelplaats tussen nr. 4 en nr. 6 is een openbare speelplek en is niet van- en voor de Dreefschool. Het wordt gedoogd dat de Dreefschool hier gebruik van maakt. De gemeente en de Dreefschool zijn samen overeengekomen dat er door de Dreefschool geen gebruik van het park mag worden gemaakt buiten deze verhoogde stenen banden afgebakende speelplek. Het is geen schoolplein en is ook niet zo bedoeld.

Reactie gemeente: tekst wordt aangepast

2.4 Er wordt geen melding gemaakt van het (afzichtelijke) tijdelijke gebruik van de noodlokalen in het Frederikspark. Na het verwijderen van de noodlokalen, de parkeerplaatsen niet terug brengen, maar groen aanbrengen.

Reactie gemeente: Tijdelijke voorzieningen worden niet in het bestemmingsplan opgenomen. De bestemming is en blijft Groen.

2.5 2^e alinea: De Griffietuin wordt deels omsloten door Paviljoen Welgelegen en de kantoorvleugel langs de Dreef. De kantoorvleugels aan de

noordzijde van de tuin zijn inmiddels afgebroken, evenals de ondergrondse bunker.

Reactie gemeente: tekst wordt aangepast

2.5 pag. 16, 7^e alinea: Het openbaar vervoer zorgt voor een goede ontsluiting, maar tevens voor veel overlast binnen de wijk Welgelegen

Reactie gemeente: e.e.a. wordt voor kennisgeving aangenomen.

2.5 pag. 16, 2^e alinea; Er zijn geen voortuinen noch voordeuren aan de Wagenmakerslaan, die bijdragen aan de groenbeleving.

Reactie gemeente: tekst wordt aangepast.

3.1 pag. 18, 1^e alinea: er is sprake van parkcafé of museum. Op welke gebouwen rust die bestemming? Wordt hier Dreefzicht bedoeld? Of iets anders? Waar wordt aan gedacht?

Reactie gemeente: Het gaat hier om een beschrijving van de hoofdlijnen van het structuurplan. Dat vindt niet altijd letterlijk een vertaling in het bestemmingsplan.

3.1 pag. 18, 2^e alinea: de tuin van het Paviljoen Welgelegen kan niet beschouwd worden als stadspark. De tuin is maar zeer beperkt toegankelijk.

Reactie gemeente: het gaat hier nogmaals om een beschrijving van de hoofdlijnen van het structuurplan.

3.2 Intentie en doelstelling omschrijven van gebiedsvisie. Deze gebiedsvisie kan in de omgeving nog grote wijzigingen aanbrengen. Wat heeft dat voor consequenties voor het bestemmingsplan? Moet dat dan nu eigenlijk wel gemaakt worden of na de totstandkoming van de gebiedsvisie? Of andersom: als het bestemmingsplan leidend is zijn er geen vernieuwingen meer mogelijk. Graag uitleggen.

Reactie gemeente: Onder het hoofdstuk algemeen is hier al uitgebreid op ingegaan.

3.3 Wat is type verkeersontsluiting van de Baan en Frederiksparkweg?

3.3 3^e alinea: gebiedsvreemd verkeer wordt zoveel mogelijk geweerd van ontsluitingswegen type B. Op de route Tempeliersstraat/Raamsingel – Houtplein – Frederikspark wordt gebiedsvreemd verkeer geen duimbreed in de weg gelegd.

3.3 pag. 19, 1^e alinea: 3.3 spreekt over auto's en fietsen, maar niet over brommers. Brommers die nu richting noorden rijden komen bij het Houtplein bij een fietspad en busbaan. Beide zijn verboden gebied voor brommers. Het gevolg is massale overtreding van de verkeersregels.

3.3 Pag. 19 3^e alinea: Dat het bestemmingsplangebied ...geen knelpunten voor fietsers bevat is een onjuiste constatering. Het Houtplein is er één van, daar moeten fietsers vanuit het zuiden komend over de weg naar het midden manoeuvreren en dat is een onlogische verkeersbeweging.

3.3 p.19, 3^e alinea: Er is al teveel OV op de route Tempeliersstraat-Houtplein-Fredriksparkweg en v.v.. Het streefbeeld voor het plangebied is hier het aantal lege bussen op die route te verminderen en de route over de tangenten te laten lopen, dus niet meer over de Frederiksparkweg v.v.

Het OV draagt daar juist niet bij aan een goede ontsluiting want er zijn slechts haltes in Tempeliersstraat/Houtplein en Rustenburgerlaan. Het OV jaagt in grote getale over de Frederiksparkweg (in plaats van over de tangenten) en ontsluit niets.

3.3 Waarom wordt hier het beleid voor behoud en versterking van bestaande karakter en kwaliteit genoemd, als dat niet wordt gehanteerd bij de planvorming? Er dient een meer concrete invulling hiervan gemaakt te worden.

Reactie gemeente: In dit hoofdstuk wordt een korte beschrijving gegeven van de bepalingen uit het Haarlems- Verkeer en Vervoerplan die betrekking hebben op het bestemmingsplangebied. Het HVVP zelf vormt geen onderdeel van discussie in de bestemmingsplanprocedure.

3.4 Bij de verharding van het terrein tussen Frederikspark nr. 4 en nr. 6 is geen compensatie van verharding met betrekking tot de waterafvoer toegepast. De verharding, hoewel officieel semi-verharding laat in de praktijk maar heel langzaam water door. Met wateroverlast bij de belendende percelen als gevolg. In opdracht van de gemeente wordt daar binnenkort onderzoek gedaan naar de waterhuishouding.

Reactie gemeente: Wij nemen e.e.a. voor kennisgeving aan.

3.5 Het uitgangspunt van de Groenstructuurnota is het vergroten van de gebruiksintensiteit van het bestaande groen. Maar het Groenstructuurplan is toch verworpen? Wij zijn het hiermee niet eens mbt het Frederikspark.

In het Frederikspark is de gebruiksintensiteit al veel hoger dan het terrein aankan. Beter zou zijn de gebruiksintensiteit beter te spreiden over het aanwezige groen, ook buiten het plangebied van dit bestemmingsplan.

(Visie Zie het concept-beheerplan Frederikspark- staat hetzelfde)

3.5 1^e alinea: In de visie voor Frederikspark (pag 22) staat "het in balans brengen en houden van de gebruiksintensiteit met de duurzame instandhouding". Hiervan wordt niets teruggevonden in het bestemmingsplan.

2^e alinea: Voorstellen mbt het Frederikspark uit het concept-beheerplan":

Het realiseren van de verbinding met de Griffietuin waardoor de oppervlakte van het toegankelijk groen flink groter wordt en de gebruiksintensiteit dus afneemt had zo opgenomen kunnen worden. Het verwijderen van de parkeerplaats aan de noordelijke rand en dit terrein omzetten in park zou ook deel hebben kunnen uitmaken van het bestemmingsplan. Het alleen maar noemen van een paar voorstellen uit een concept beheerplan is te weinig. Met een bestemmingsplan kan beter richting gegeven worden.

Het vergroenen van de weg Frederikspark...het verwijderen van de doorsteek van auto's. Dit is, naar later wordt geconstateerd onder 5.1, pagina 47, 7^e alinea, "het streven".

Reactie gemeente: Nogmaals in het hoofdstuk Beleidskader gaat het om het schetsen van het huidige gemeentelijke beleid dat van toepassing is op dit bestemmingsplangebied. Waar mogelijk is dat beleid vertaald in de betreffende bestemmingen. Het Groenstructuurplan uit 1991 is betrokken bij het opstellen van het bestemmingsplan. De verwijzing naar het concept beheerplan Frederikspark zal komen te vervallen.

3.7 p.23, 2^e alinea: Dit klopt niet. Wagenweg in het plangebied is juist route stad uit. Het lijkt erop dat hier over een ander gedeelte van de Wagenweg wordt gesproken.

Reactie gemeente: Uit verkeerstechnisch oogpunt klopt dit, uit planologisch oogpunt, en daar gaat de toelichting bij een bestemmingsplan over, is de zinsnede juist.

3.8 3^e alinea: het Groenstructuurplan is een fiasco geworden, het lijkt misplaatst om hierbij aan te sluiten.

Reactie gemeente: Het Groenstructuurplan uit 1991 is betrokken bij het opstellen van dit bestemmingsplan .

4.1 Waarom kan men zo eenvoudig de wet op de geluidshinder omzeilen door gewoon toe te staan dat men kan ontheffen tot 63 db(A), waar de voorkeurgrenswaarde ligt op 48 db(A)? Er is dan nooit enig verweer mogelijk.

5^e alinea: Hoezo zijn de grenswaarden conform...hierdoor niet van toepassing? In het plangebied staat overwegend oudere bebouwing uit 19^e en begin 20^e eeuw, vaak enkelsteens gebouwd waardoor met geluidshinder ten gevolge van wegverkeer juist rekening dient te worden gehouden.

Reactie gemeente: In dit hoofdstuk worden de wettelijke kaders geschetst. Deze zijn opgesteld door de wetgever en daar heeft de gemeente geen invloed op. De Wet Geluidshinder is alleen van toepassing op nieuw te projecteren woningen.

4.2 Waarom wordt milieuzonering niet gebruikt in relatie tot het wel/niet toestaan van Bevrijdingspop?

Reactie gemeente: Daar voorziet de Wet Geluidshinder niet in.

4.2 p.27, Wat is de betekenis van milieucategorie C mbt Houtplein (3^e alinea) en Paviljoenslaan 4^e alinea?

Waarom wordt de verkeershinder aan de Frederiksparkweg, die ook aanzienlijk is, niet vermeld onder een categorie?

Reactie gemeente; De tekst is duidelijk:tussen de wegen Frederikspark, Houtplein, Gasthuissingel en Kleine Houtweg geldt Categorie B en het onderste deel vanaf de wegen Frederikspark tot aan de Paviljoenlaan Categorie C . De categorieën verwijzen naar de bedrijvenlijst opgenomen als bijlage bij de regels.

4.4 Waterparagraaf spreekt alleen over infiltratie van regenwater bij

de ondergrondse parkeergarage. Er is geen analyse van de invloed van een dubbeldekse ondergrondse garage op de grondwaterstand en grondwaterstroming. Ook wordt met geen woord gerept over de grondwaterbewegingen tijdens de bouw van de garage.

Pag.32, 2^e alinea: in conclusie ontbreekt juist het grondwater, essentieel wat de bouwput daarvoor betekent (en voor omgeving/omwonenden).

Reactie gemeente: wij verwijzen naar bijlage 3 bij de toelichting en de aanvullende notitie van 15 december 2010 en het advies van Rijnland van 1 april 2011.

4.5 Wat is de achtergrondwaarde in relatie tot de werkelijke waarde? Als de achtergrondwaarde nu al wordt overschreden is elke mol teveel en vervalt de NIMB-waarde

.Reactie gemeente: Wij verwijzen hiervoor naar bijlage 4 bij de toelichting en de later toegevoegde notitie en het rapport van Wareco.

4.6 pag. 34 3^e alinea: Wat is de conclusie van het rapport? Graag hier vermelden.

Reactie gemeente: Wij verwijzen hiervoor naar bijlage 6 bij de toelichting.

4.9 1^e alinea: hier is sprake van 2 strandwallen, terwijl op pag 39, 3^e alinea gesproken wordt van de strandwal. Corrigeren in de tekst.

Reactie gemeente: de tekst is correct. Haarlem ligt op twee strandwallen. Het Frederiksparkgebied ligt op één strandwal nl. die van Heemstede naar Haarlem-Noord loopt. De oudste, andere strandwal ligt in de Zuiderpolder nabij het Liewegje.

5.1 1^e alinea: Bestaande bestemmingen worden in het huidige plan overgenomen'. Dat is zeker niet waar met betrekking tot parkeergarage, uitbreiding van provinciehuis, bouwvlakken van villa's in het park en aanduidingen erf en tuin.

Reactie gemeente: hoofduitgangspunt is en blijft behoud en versterking van de huidige situatie. Onder "stedenbouwkundige uitgangspunten" komen de nieuwe ontwikkelingen aan de orde.

3^e alinea: tekst loopt niet. Corrigeren.

Reactie gemeente: wij nemen e.e.a. voor kennisgeving aan.

5.1 4^e alinea: De enkelvoudige bestemming Wonen in het bestemmingsplan is opgenomen voor de woningen die niet gelegen zijn aan de doorgaande wegen. Dit is een loze opmerking. Of de bestemming was al Wonen of als de bestemming Kantoor was is deze niet veranderd. Zie bijvoorbeeld Frederikspark nr.10-12.

Reactie gemeente: In de toelichting wordt bedoeld op de woningen in het middengebied (Zadelmakerslaan en Wagenmakerslaan). Deze hebben een woonbestemming gekregen. In het vigerende bestemmingsplan is dit gebied aangeduid als een uitwerkingsgebied.

5.1 4^e alinea: als maar drie villa's de bestemming wonen hebben om de veiligheid in het park te waarborgen, hoe veilig is het dan voor die bewoners in het park? Wij pleiten ervoor dat de bestemming van villa 10-12 wonen wordt (of gemengd wonen werken) om de leefomgeving en sociale veiligheid in het Frederikspark te verbeteren. Nu ligt deze villa in een uithoek waar regelmatig overlast is, waardoor regelmatig de politie moet optreden.

Reactie gemeente: Alvorens dit bestemmingsplan op te stellen is een bouwblokonderzoek gedaan. Daaruit blijkt dat in drie villa's in ieder geval gewoond wordt. De villa nr. 10-12 wordt als kantoor gebruikt maar heeft in het bestemmingsplan een Gemengd-4 bestemming gekregen, hetgeen inhoudt dat hier ook gewoond kan worden.

5.1 4^e alinea: bedrijfsmatige activiteiten die toegestaan zijn in de villa's in het park worden door de limiet van 50m² per villa (ongeveer 10%) vrijwel onmogelijk gemaakt. Deze limiet staat in geen relatie tot de grootte van de villa's. Beter zou zijn uitsluitend de limiet van 35% van het bvo te hanteren. De panden zijn te groot om er op te kunnen vertrouwen dat ze in de toekomst altijd voor 90% bewoond kunnen worden. Zeker omdat vanwege de status van rijksmonument opsplitsing in appartementen vrijwel onmogelijk is.

Reactie gemeente: De woonfunctie dient in overwegende mate te worden gehandhaafd. Daarom zijn bedrijfsmatige activiteiten gelimiteerd tot 50 m².

5.1 5^e alinea: welke is de bestaande bestemming voor villa nr. 10-12? Maakt onderdeel uit van een ander bestemmingsplan uit 1938. Er lijkt een rechtsongelijkheid te bestaan dat in nr. 10-12 een keuze tussen wonen en kantoor is toegestaan en in nrs. 3,4,5 en 6 niet.

Reactie gemeente: In de verordening van 1938 had dit pand de bestemming "bewoning door één gezin". Zoals gesteld blijkt uit het bouwblokonderzoek dat in het pand niet wordt gewoond maar dat het pand een kantoorfunctie heeft. Omdat wonen wel wenselijk is heeft dit pand een gemengde bestemming gekregen waarin wonen altijd nog mogelijk is.

5.1 7^e alinea: onduidelijk is waarom de gebouwen van de provincie allen een kantoorbestemming hebben gekregen. Zeker nu de provincie bij het Houtplein extra openbare ruimte inneemt door het Wielmakershof te onttrekken en zowel aan de Zwiersvleugel als op het Houtplein flink bijgebouwd wordt.

Reactie gemeente: De provincie heeft in haar reactie aangegeven dat deze panden een gemengde bestemming zouden moeten krijgen. Aan die wens is tegemoet gekomen. De panden aan de Paviljoenslaan hebben nu een gemengde bestemming.

5.1 pag. 47, 6^e alinea: uitgangspunt voor het toestaan van de verbouw van de provinciale huisvesting en de ondergrondse parkeergarage is een betere toegang tot de griffietuin. Het bestemmingsplan zorgt in niets dat deze daadwerkelijk tot stand komt. Nu staat er een groot hek rond de griffietuin en nergens in het bestemmingsplan staat dat dit moet verdwijnen en dat het terrein vrij toegankelijk wordt. Waarom kan het hek van de provincie zo hoog zijn, terwijl de bewoners van de villa's in het park met hun hek niet hoger dan 1 meter

mogen gaan? Misschien kan het hek rond het provincieterrein ook wel deels worden verlegd in het kader van meer groen?

Reactie gemeente: deze materie wordt niet in een bestemmingsplan geregeld. De Griffietuin is particulier terrein.

5.1 pag. 47, 6^e alinea: ergens zal een voetgangers in- en uitgang van de parkeergarage moeten worden gemaakt., evenals een vluchtweg. Waar worden die gepland? Omvang en plaatsing staan niet beschreven. Evenmin staat er beschreven waar de luchtverversing /afvoer vuile lucht wordt aangebracht. Waar komen die? Milieu effect?

Reactie gemeente: Ten tijde van de opstelling van dit conceptontwerpbestemmingsplan was de exacte in- en uitgang, zowel qua plek als qua omvang nog niet bekend. Inmiddels is e.e.a. op de verbeelding weergegeven.

5.1 7^e alinea: onder andere bestaat het streven...maar is er wel nagedacht over waar dat verkeer dan moet blijven? Maken we het Houtplein weer tot een normale verkeersweg (gezien ook milieuaanduiding C) voor verkeer uit en naar het centrum? Juist dit zou in een Gebiedsvisie duidelijk aan bod moeten komen en concreet moeten worden geanalyseerd in een verkeersstudie: wat zijn de gevolgen van voorgestelde ideeën?

Reactie gemeente: deze materie komt aan de orde in de Gebiedsvisie maar "bijt" de verkeersbestemming zoals opgenomen in het bestemmingsplan niet.

5.1 pag. 47, 6^e alinea: waaruit blijkt die betere toegang tot de Griffietuin? Het zijn de openingstijden, allen door de week op kantooruren, waardoor de tuin slecht toegankelijk is.

Reactie gemeente: Het ligt in de bedoeling dat de Griffietuin, na realisering van de nieuwbouwplannen fysiek beter bereikbaar is.

5.2 3^e alinea: gevel zou niet vervangen worden, maar afgebroken en tijdelijk opgeslagen voor herplaatsing Tekst aanpassen .

Reactie gemeente: De tekst is juist.

5.2 p. 49: Waaruit blijkt de noodzaak van een deels openbare parkeergarage met 240 plekken op het provincieterrein? Als het Provinciegebouw aan het Houtplein na de renovatie weer in gebruik is, werken daar waarschijnlijk meer mensen dan voor de renovatie. Blijft het aantal dan resterende openbare parkeerplaatsen in de Houtpleingarage niet voldoende ten opzichte van de behoefte? En als dat zo is, waarom moet er dan nog een tweede openbare parkeerlaag komen in de Dreefparkeergarage? Ons zijn geen berekeningen bekend of voorgelegd van de parkeerbehoefte in de Houtplein garage en de Dreefgarage.

Op dit moment liggen de parkeergarages in Haarlem flink onder vuur. Er is overcapaciteit en er zijn flinke tekorten in exploitatie. Waarom zou één ondergrondse laag van 120 plekken op het provincieterrein niet voldoende zijn om aan de parkeerbehoefte te voldoen, i.p.v. 2 lagen met het dubbele aantal plekken? Het gebied is te kwetsbaar voor 2 lagen en het dubbele aantal plaatsen is nergens aangetoond. Het grondwaterprobleem is bij een aantal

villa's in het park opportuun.

Reactie gemeente: Er is onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte. De honderd parkeerplaatsen die nu tijdens kantooruren door de provincie en in het weekend door burgers worden gebruikt zullen verdwijnen en worden in de parkeergarage gerealiseerd.

6.1 De omschrijving over veranderende wensen is in strijd met het consoliderende karakter van het gebied. Graag aanpassen naar een adequatere en toepasselijkere omschrijving.

Reactie gemeente: Het consoliderend karakter van het gebied wil nog niet zeggen dat alle functies zo strak bestemd moeten worden dat totaal geen bebouwing meer mogelijk is.

6.3 2^e alinea: waarom staat de parkeergarage bij Nutsvoorzieningen
?6.3 pag. 52, 7^e alinea: afvalcontainers staan vermeld onder Bestemming Groen en op pag 54, 2^e alinea onder Bestemming Verkeer. Dat is een verwarrende dubbeling.

Reactie gemeente: Omdat op twee lokaties waar nutsgebouwen staan, zich een ondergrondse parkeergarage bevindt (garage Houtplein)

6.3 pag.52, 1^e alinea die bestemming is er nu niet en hoeft ook niet vastgelegd te worden. Er is bij het vorige concept-ontwerpbestemmingsplan sprake van Kantoren en Woondoeleinden (gemengd). Dit is conform de overige bestemmingen op de Baan en moet zo blijven, om ook andere niet-seksinrichtingen toe te kunnen laten.

Reactie gemeente: Zowel in het vigerende bestemmingsplan als in dit conceptontwerpbestemmingsplan is dit perceel voorzien van een extra aanduiding, buiten de opgenomen bestemming (Gemengd-1). Het huidig gebruik is daarmee vastgelegd.

Bijlage 2 Bij de bijlagen zit een milieुरapportage, die aangaf met hoeveel procent de vervuiling zou toenemen. Daarbij is niet duidelijk van welke basissituatie (is huidige vervuiling) is uitgegaan. Dus waar komt die toename bovenop? En hoe kan men dan concluderen dat dat "wel kan"? In het milieुरapport van de gemeente uit 2005 of 6 bleek al dat wij hier toen al op een "black spot" wat betreft de vervuiling zaten.

Deze rapportage is duidelijk "naar de provincie toe" geschreven

Kan de gemeente een prognose laten maken op basis van reële cijfers, dus metingen i.p.v. aannames. en dan niet alleen voor het Houtplein en de Dreef, maar ook voor de daar naartoe leidende wegen en straten, want daar rijden die auto's ook! Eventueel kunnen ook de metingen van de wijkraad worden gebruikt (in april 2009 is door het bedrijf Telwerk een uitgebreide verkeersmeting in het gebied van Welgelegen gedaan).

Ook zou een objectief onderzoek gedaan moeten worden naar het verschil in de mate van overlast bij het graven en bouwen van één, resp. twee parkeerlagen.

Pag. 7: Het uitgangspunt van een drukke OV-bezetting over de Frederiksparkweg is contrair met de wens en het streven om het park groener te maken en dichterbij de stad te trekken (die bussen van de lijnen 80, 175, 176, 177, 680) razen nu door het gebied over de Frederiksparkweg. Het HVVP geeft aan het verkeer zoveel mogelijk over de tangenten te leiden, dus niet alleen auto's maar ook het streekvervoer. Een alternatief om de stad in of uit te komen is eveneens mogelijk over de Dreef en de Paviljoenslaan. Dan kan er van de Frederiksparklaan een 30 km/uur-weg gemaakt worden. Eigenlijk is alleen het tracé van de Dreef naar de parkeergarage nodig (aanzet voor gebiedsvisie?).

De gemeente dient een goede verkeersanalyse te (laten) maken van de gevolgen indien de Frederiksparkweg wordt afgesloten voor auto's. Dit heeft gevolgen voor niet alleen de bewoners van de hele wijk Welgelegen, maar ook op grotere afstand.

Reactie gemeente: In het kader van de Gebiedsvisie zullen onderzoeken plaatsvinden naar verkeersstromen e.d. Nu is nog uitgegaan van de huidige situatie. In het kader van de bestemmingsplanprocedure dient een akoestisch onderzoek gedaan te worden omdat veranderingen plaats zullen vinden aan de bestaande bebouwing (Dreef). Het gaat echter niet om nieuw te projecteren woningen zodat de grenswaarden conform de Wet geluidhinder niet van toepassing zijn.

Pag 16, Bijlage 1: Merkwaardig dat hier een niet vastgestelde kaart is toegevoegd. Zeer verwarrend en onduidelijk waarom.

Reactie gemeente: In het kader van het onderzoek ging het erom om de contouren van het bestemmingsplan aan te geven. De huidige verbeelding was toen nog niet gereed.

Bijlage IV

Pag. 4: De beredenering, waarom NIBM van toepassing dient nog aangegeven te worden. Er wordt nergens een verband gelegd met de achtergrondwaarden. Indien die hoger zijn dan de grenswaarden is alle toevoeging teveel.

Reactie Gemeente: Dit wordt op pagina 5 van deze bijlage verder uiteengezet en aangevuld in de notitie van 15 december 2010.

Bijlage V

Pag. 20 De aanbeveling is om eind oktober gericht onderzoek te doen naar de vleermuizen. Er is een concept-rapportage toegevoegd. De definitieve rapportage van dit nader onderzoek ontbreekt.

Reactie gemeente: Inmiddels is de definitieve rapportage voorhanden. De concept-rapportage wordt vervangen.

REGELS

Tekst (hoofdstuk en paragraaf), inhoudelijk:

4.1: Seksinrichting is niet opgenomen in vigerende bestemmingsplan. Het is niet de bedoeling om de huidige ondernemer van de seksinrichting te weren, maar het mag ook niet de bedoeling zijn om aan de woning een specifieke functie toe te kennen, zodat dit voor geen enkele andere ondernemer mogelijk is er een bedrijf of kantoor in te huisvesten. De bestemming moet verdwijnen.

Reactie gemeente: Met de extra aanduiding wordt enkel beoogd om naast de bestemming Gemengd-1 ook alléén voor dit perceel het huidige gebruik als seksinrichting vast te leggen.

Bijlage

Zoneringslijst: Waaronder valt de seksinrichting?

Reactie gemeente: Een seksinrichting valt niet onder een inrichting als bedoeld in de Wet Milieubeheer en is derhalve ook niet opgenomen in de zoneringslijst.

PLANKAART

Opmerkingen op de kaart

Op de plankaart staat T1 en T2 voor de achtertuin aan de Baan. Graag terugbrengen naar T2 of een T2-zone maken aan de noordzijde van de tuinen aan de Baan ivm bezonning.

Er lijkt geen relatie te zijn met het bouwplan van de verbouwing van het Paviljoen, behoudens de garage?

Reactie gemeente: Op het moment van het opstellen van het conceptontwerpbestemmingsplan waren de exacte contouren van het definitief ontwerp nog niet bekend. Dit is nu aangepast.

In het vigerende bestemmingsplan is een deel van het terrein rond de villa's Frederikspark 4 en 6 aangewezen als erf. In het voorontwerp is dit vervallen. Op de als erf aangeduide terreinen staat bebouwing die past binnen de omschrijving erf, maar niet binnen de omschrijving tuin.

Reactie gemeente: in het kader van de digitalisering bestemmingsplannen is tevens de methodiek van bestemmen gewijzigd. De bestemming "erf" bestaat niet meer. Daarvoor in de plaats zijn de bestemmingen Tuin1,2, en 3 gekomen.

gehele tuinen van de villa's in het Frederikspark hebben code T1 gekregen. Dit betekent dat vrijwel niets is toegestaan. Volgens artikel 10 van de toelichting mag er niet geparkeerd worden en mogen er ook geen kampeermiddelen staan. Geen houthok, geen vaste barbecue etc.. Het is niet reeel om aan de ene kant te eisen dat er gewoond wordt en vervolgens in de tuinen vrijwel niets toe te staan.

Reactie gemeente: Er is voor gekozen om de percelen grotendeels te bestemmen als T1. Daar waar reeds bijgebouwen staan is de bestemming T3

opgenomen.

Het voormalige gebouw van de Provincie is afgebroken. Dit hoort niet meer thuis op de waarderingskaart.

Reactie gemeente: kaart is aangepast

Bouwvlakken van villas in het park zijn kleiner dan in het bestaande bestemmingsplan. In geval van Frederikspark nr. 4 zelfs kleiner dan de bestaande bebouwing. *Reactie gemeente:*

Niet alleen het gas huisje van het NUON, maar ook het KPN huisje dient verplaatst te worden.

Reactie gemeente: Als onderhandelingen over verplaatsing een succes zijn kunnen de gebouwen van de verbeelding gehaald worden.

De tuinen van de huizen aan de Paviljoenslaan hebben over de volle diepte T2 gekregen. Dit maakt een aaneengesloten rij van bergingen aan de noordzijde van de terreinen, direct grenzend cq middenin het bos van de provincie. Dit lijkt ongewenst.

Reactie gemeente: In de regels is bebouwing gereguleerd.

De viskraam staat als bestemming ingetekend terwijl de wens bestaat deze te verplaatsen. Hoe is dit te rijmen?

Reactie gemeente: de viskraam heeft in 1983 een bouwvergunning gekregen. De eigenaar heeft dus rechten. Niet opnemen zou betekenen dat de viskraam wordt wegbestemd. In het kader van de gebiedsvisie kunnen onderhandelingen worden gestart over verplaatsing indien noodzakelijk.

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

Bijlage 1 Rijks- en provinciaalbeleid

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

Bijlage 1 Rijks- en provinciaal ruimtelijk beleid

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevrugnende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat. Het ruimtelijk beleid van het rijk, vastgelegd in de Nota Ruimte "Ruimte voor ontwikkeling" (2005), richt zich vervolgens op vier algemene doelen:

1. de versterking van de internationale concurrentiepositie;
2. het bevorderen van krachtige steden en vitaal platteland;
3. het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
4. het borgen van de veiligheid.

Ten aanzien van de steden stimuleert het rijk revitalisering, herstructurering en transformatie van zowel (verouderde) wijken als bedrijventerreinen in het algemeen. Door het intensiveren en transformeren van stedelijk gebied en de combinaties van functies kan het gebruik van bestaand stedelijk gebied worden geoptimaliseerd.

De Nota Mobiliteit (2006), een verkeerskundige uitwerking van de Nota Ruimte, geeft de volgende beleidsdoelen aan:

1. het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
2. het verbeteren van de interne en onderlingen bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
3. een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
4. het inzetten van proces- en technologie-innovatie ter realisering van beleidsdoelen.

In de provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010) zijn de uitgangspunten van de Nota Ruimte verder uitgewerkt. De provincie zet in op "kwaliteit door veelzijdigheid". Het Noord-Hollandse landschap is namelijk gevarieerd, open, heeft hoge cultuurhistorische waarden en is over het algemeen goed bereikbaar vanuit de stad. Noord-Holland moet daarom aantrekkelijk blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De identiteit van de landschappen in Noord-Holland zijn daarom in 2040 versterkt met behoud door ontwikkeling en door transformatie. De afwisseling tussen stad en open landschap is duidelijk herkenbaar.

Om het toekomstbeeld ruimtelijk te realiseren heeft de Provincie Noord-Holland provinciale belangen benoemd. Deze vallen uiteen in drie hoofdbelangen, namelijk: Ruimtelijke kwaliteit, Duurzaam ruimtegebruik en Klimaatbestendigheid. De Beleidsnota Landschap & Cultuurhistorie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vormen belangrijke (juridische) onderleggers van de Structuurvisie, waarin enerzijds het toetsingskader voor de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van Noord-Holland (Ruimtelijke Kwaliteit) en anderzijds de juridische beleidsuitwerking is neergelegd.

Bestaande stedelijke woonmilieus dienen waar mogelijk verder te transformeren tot hoogstedelijke milieus en bestaande werklocaties dienen waar mogelijk verder te intensiveren en herstructureren om nieuwe ontwikkelingen te accommoderen. Door te kiezen voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen, blijft het landelijk gebied open en dichtbij. De hoogstedelijke milieus kenmerken zich door functiemenging, hoogwaardige culturele voorzieningen en een goede bereikbaarheid. Een belangrijke drager voor de toeristische aantrekkelijkheid, leefbaarheid en economie van Noord-Hollandse steden is detailhandel. De hoofdwinkelstructuur dient daarom beschermd en versterkt te worden.

In het kader van het hoofdbelang Duurzaam ruimtegebruik worden gemeenten gestimuleerd het bestaand stedelijke gebied beter te benutten door de aanwijzing van het Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). Het BBG vervangt hiermee de rode contouren uit het oude Streekplan. Door te verdichten, stationslocaties en knooppunten optimaal te benutten, ondergronds te bouwen, en door woningbouwprogramma zoveel mogelijk te realiseren

binnen het BBG, wordt intensivering en bundeling van stedelijkheid bevorderd. Hierdoor is ook een winst te behalen in het fiets- en OV-gebruik.

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2007-2013 (2008) (PVVP) zet de provincie zich in op het faciliteren van mobiliteit om een goede bereikbaarheid te kunnen waarborgen. Een goede bereikbaarheid is cruciaal voor de provincie, zowel voor de economie, maar ook voor de leefkwaliteit voor de burgers. Dit betekent blijvende inzet om de wegcapaciteit te vergroten daar waar nodig, maar ook inzetten op het gebruik van de alternatieven en optimalisatie van de verplaatsing in de 'keten'. De provincie wil daarom een betere balans brengen in het gebruik van de verschillende vervoersmogelijkheden onder andere door gebruik te maken van het prijsinstrument. Uitgangspunt is gebiedsbenadering, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Ruimtelijke ordening is hierbij een belangrijk principe: door een goede afstemming tussen ruimtelijke ordening en verkeer & vervoer kan een gunstiger woon-werkbalans bewerkstelligd worden, is milieuwinst te behalen door het terugdringen van de reisafstanden en kunnen vervoerswijzen zoals de fiets en het openbaar vervoer op een efficiënte wijze ingezet worden.

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013 (2009) stelt de provincie zich tot doel om eind 2013 overal in Noord-Holland de zogeheten basiskwaliteit te bereiken. De basiskwaliteit is vastgelegd in Europese en nationale milieunormen & -regels en hangt samen met de functie van een gebied: wonen, werken of recreëren. Er zijn twee overkoepelende doelen gesteld:

1. het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid, dier en plant;
2. het stimuleren van duurzame ontwikkeling in Noord-Holland voor nu en in de toekomst, zonder afwenteling van de milieubelasting naar elders.

De focus wordt gelegd op acht milieuthema's, namelijk: afval, bodem, externe veiligheid, geluid, geur, licht en donkerte, lucht, klimaat en energie.

Rijks- en provinciaal beleid met betrekking tot water

Doelstelling van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW, 2000) is dat het grond- en oppervlaktewater in 2015 van goede kwaliteit zal zijn. Hierbij is de uitdaging om op een duurzame, milieuvriendelijke en energiezuinige manier de kwaliteit van het water zo hoog mogelijk te maken en te houden, en de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, 2003) is in 2003 door de rijksoverheid, provincies, gemeenten en waterschappen ondertekend en geactualiseerd in 2008. Met de ondertekening van het NBW hebben alle partijen het belang van een gezamenlijke en integrale aanpak om het water duurzaam en klimaatbestendig te beheren onderstreept.

Het akkoord sluit aan op de doelstelling van de KRW, en heeft tot doel om in de periode tot 2015 het watersysteem in Nederland op orde te krijgen en daarna op orde te houden. Het gaat daarbij om het aanpakken van de gevolgen van de zeespiegelstijging, bodemdaling en een veranderend klimaat. Nederland krijgt als gevolg hiervan namelijk steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes.

Inmiddels is vanaf 22 december 2009 de nieuwe Waterwet ingegaan. Deze nieuwe Waterwet regelt het beheer van grond- en oppervlaktewater, en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Op basis van deze wet is in december 2009 het Nationaal Waterplan vastgesteld, dat inmiddels de Vierde Nota Waterhuishouding (NW4, 1988) vervangen heeft.

In het Nationaal Waterplan worden antwoorden geformuleerd op ontwikkelingen op het gebied van klimaat, demografie en economie en investeren in een duurzaam waterbeheer. Ook is in dit plan een eerste uitwerking gegeven aan het Deltaprogramma dat wordt opgesteld naar aanleiding van het advies van de Deltacommissie in 2008. Dit programma is gericht op duurzame veiligheid en zoetwatervoorziening.

Daarnaast is voor ieder Nederlands deel van de grensoverschrijdende stroomgebieden van de Eems, Maas, Rijn en Schelde een stroomgebiedbeheerplan opgesteld. In ieder beheerplan is voor de periode tussen 2009-2015 aangegeven welke doelen er gelden voor de grond- en oppervlaktewateren, hoe de kwaliteit behouden kan blijven en waar nodig verder verbeterd gaat worden. Deze plannen maken onderdeel uit van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang hiermee te worden gezien.

Het Provinciaal Waterplan 2010-2015 is op 16 november 2009 vastgesteld. Het motto van het Waterplan is het beschermen, benutten, beleven en beheren van water. De klimaatverandering, het steeds intensievere ruimtegebruik in Noord-Holland en de toenemende economische waarde van wat beschermd moet worden, vragen om een herbezinning op de waterveiligheid, het waterbeheer en de ruimtelijke ontwikkeling.

In het Provinciaal Waterplan zijn strategische waterdoelen geformuleerd. De strategische waterdoelen zijn overigens in het Waterplan verder uitgewerkt, waarin de verantwoordelijkheden van de betrokken partijen naar onderwerp worden toegelicht.:

- De provincie waarborgt samen met waterschappen en Rijkswaterstaat voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zorgt samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie wordt versterkt .
- De provincie zorgt samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven voor schoon en voldoende water. Dat wordt georganiseerd door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zorgt samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij wordt integrale gebiedsontwikkeling gehanteerd.

Waterbeheerplan Rijnland 2010-2015 (2009)

Onder het motto 'droge voeten en schoon water' staat al het werk van Rijnland in het teken van drie hoofddoelen, namelijk veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Rijnland kiest voor een gebiedsgerichte aanpak met een pakket aan maatregelen en uitvoeringsprogramma om de drie hoofddoelen tijdens de planperiode te verwezenlijken.

De bescherming van inwoners en voorziening in het beheergebied tegen overstroming behoort tot één van de kerntaken van Rijnland. Cruciaal hiervoor is dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn, en blijven. In de planperiode van 2010-2015 zal de focus primair op de regionale keringen liggen, waarbij alle regionale keringen zullen worden getoetst. Het streven is dat in 2020 alle regionale keringen voldoen aan de gestelde normen en de primaire keringen in 2015. Ook de 'veiligheidsketen' staat in het kader van bescherming als hoofdpunt op de agenda. Hier geldt dat per 2015 een beproefde aanpak voor noodsituaties beschikbaar en operationeel moet zijn.

Bij de tweede hoofddoel 'voldoende water' gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Binnen dit kader is het baggeren een belangrijke opgave voor deze planperiode. De inzet is dat uiterlijk in 2020 alle wateren in het beheergebied de vereiste diepte hebben. Dit is enerzijds van belang om de wateraanvoer en de waterafvoer naar de gemalen veilig te stellen en anderzijds om een gezond en schoon watersysteem te krijgen en te behouden. Een andere belangrijke kerntaak van Rijnland is peilbeheer. Om de watersystemen op orde te krijgen, moeten peilbeheer, berging en afvoer integraal worden beschouwd. Het is daarom zaak om in sommige gebieden maatregelen te

nemen, zoals voor waterberging, maar ook in het beheer van grondwater ligt hier een taak voor Rijnland. Tot slot is het binnen dit kader noodzakelijk om gedurende de planperiode alle polder- en boezemgemalen te renoveren waar nodig is.

Als beheerder van de waterkwaliteit is Rijnland ervoor verantwoordelijk dat het watersysteem zowel chemisch als ecologisch in een goede toestand verkeerd (denk aan: helder water, natuurvriendelijke oevers, gezonde visstand, enz.). Het eerste kernpunt is te voorkomen dat er te veel voedingsstoffen in het watersysteem terechtkomen. Rijnland zal er op toezien dat de lozing van voedingsstoffen door Rijnlands eigen afvalwaterzuiveringsinstallaties in ieder geval tot een minimum te beperken en het beheer van de waterketen integraal te benaderen (samenwerking met andere overheden, zoals gemeente). Ten tweede zal Rijnland zich richten op ecologische uitgangspunten en randvoorwaarden, zoals het aanleggen van natuurlijke oevers. Ten slotte speelt de verziltingsproblematiek, waarbij Rijnland een pro-actieve rol moet spelen om het onderwerp nadrukkelijker op de (politieke) agenda te zetten bij de verschillende overheden en belangengroepen.

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

Bijlage 2 Herziening bestemmingsplan Frederikspark te Haarlem; akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï d.d. 27-08-2010 en aanvullende notitie nr. 20090030-23 dd. 15-12-2010

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

**Herziening bestemmingsplan Frederikspark te Haarlem;
akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai**

Datum 27 augustus 2010
Referentie 20090030-20

Referentie 20090030-20
Rapporttitel Herziening bestemmingsplan Frederikspark te Haarlem;
akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Datum 27 augustus 2010

Opdrachtgever Provincie Noord-Holland
Staf AD/PENH
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Contactpersoon De heer R. Visser

Behandeld door De heer ir. J.W. Ponsteen
De heer D. Haveman
Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV
Wilhelm Röntgenstraat 4
8013 NE ZWOLLE
Postbus 1590
8001 BN ZWOLLE
Telefoon 038-4221411
Fax 038-4223197

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Uitgangspunten	4
2.1	Situatie	4
2.2	Verkeersgegevens	5
2.2.1	Wegverkeer	5
3	Wet geluidhinder	8
3.1	Wegverkeer	8
3.2	Grenswaarden Wet geluidhinder	9
3.3	Cumulatie	9
3.4	Lokaal geluidbeleid	10
4	Berekening geluidbelasting	11
4.1	Wegverkeer	11
5	Samenvatting	14

Bijlagen

Bijlage I	Kaart ontwerpbestemmingsplan Frederikspark
Bijlage II	Wegverkeersgegevens
Bijlage III	Invoergegevens rekenmodel wegverkeerslawaaï
Bijlage IV	Rekenresultaten wegverkeerslawaaï

1 Inleiding

In opdracht van de Provincie Noord-Holland te Haarlem is voor de herziening van het bestemmingsplan Frederikspark te Haarlem in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) de geluidbelasting (L_{den}) op de geluidgevoelige locaties bepaald ten gevolge van wegverkeerslawaaï.

De Provincie Noord-Holland heeft gekozen voor een nieuw huisvestingsconcept waarbij de ambtelijke organisatie in het kantoorpand aan het Houtplein gehuisvest zal worden. De bestuurlijke organisatie zal gehuisvest worden in het te renoveren kantoorpand aan de Dreef. Het beoogde concept leidt tot verbouw van gebouwen alsmede wijziging van gebruik van gronden. Mede hierdoor dient het bestemmingsplan herzien te worden.

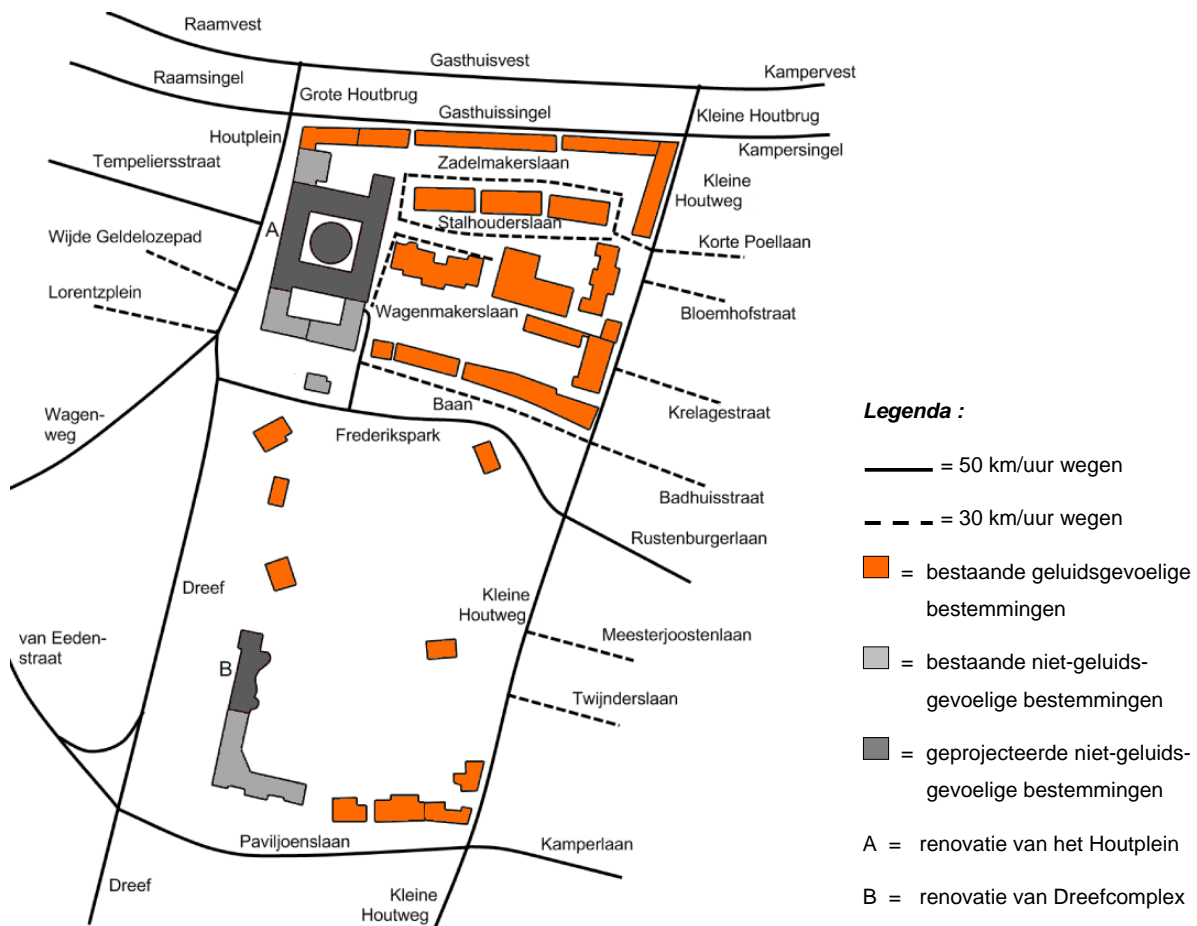
Het plangebied ligt conform de Wgh binnen de wettelijke zone van onder andere het Houtplein, de Dreef, de Gasthuissingel, de Paviljoenslaan en de Kleine Houtweg. De berekende gevelbelasting wordt beoordeeld aan het toetsingskader van de Wet geluidhinder.

2 Uitgangspunten

2.1 Situatie

Voor het onderzoek is uitgegaan van de kaart van het ontwerpbestemmingsplan van het Frederikspark van de gemeente Haarlem, gedateerd 12 maart 2007 (zie bijlage I). Voor de berekeningen is uitgegaan van de uiterste bebouwingsgrenzen zoals aangegeven op de voormelde plankaart. Voorts is de te handhaven bestaande bebouwing gemodelleerd. De vorm en hoogte van de toekomstige bebouwing is ontleend aan de bouwplannen van Provincie Noord-Holland, Dreefcomplex en Houtplein.

In figuur 2.1 is de situatie met bestaande en geprojecteerde bestemmingen¹ geschematiseerd weergegeven. De renovatieplannen voor het Houtplein en Dreefcomplex zijn respectievelijk met 'A' en 'B' aangeduid. Verder zijn de wegen weergegeven die van belang zijn in de toekomstige situatie.



Figuur 2.1: Schematische weergave van het bestemmingsplan Frederikspark

¹ Conform de Wet geluidhinder zijn onder andere woningen, onderwijsgebouwen en medische centra geluidsgevoelig gebouwen. De bestemmingen woondoeleinden, gemengde doeleinden en maatschappelijke doeleinden worden in dit onderzoek daarom beschouwd als geluidsgevoelig.

2.2 Verkeersgegevens

2.2.1 Wegverkeer

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van verkeersgegevens van de gemeente Haarlem, gedateerd 9 augustus 2010. Dit zijn de verkeersgegevens voor het jaar 2020. Om het prognosejaar 2021 te berekenen is uitgegaan van 1% autonome groei per jaar (volgens opgave dhr. P. Butterman van afdeling Milieu, gemeente Haarlem). De verkeersgegevens zijn opgenomen in bijlage II. De gehanteerde verkeersgegevens zonder openbaar vervoer en de weggegevens zijn weergegeven in figuur 2.2. De verkeersgegevens van het openbaar vervoer zijn in figuur 2.3 weergegeven. Binnen en rondom het plangebied is geen sprake van relevante hoogteverschillen.

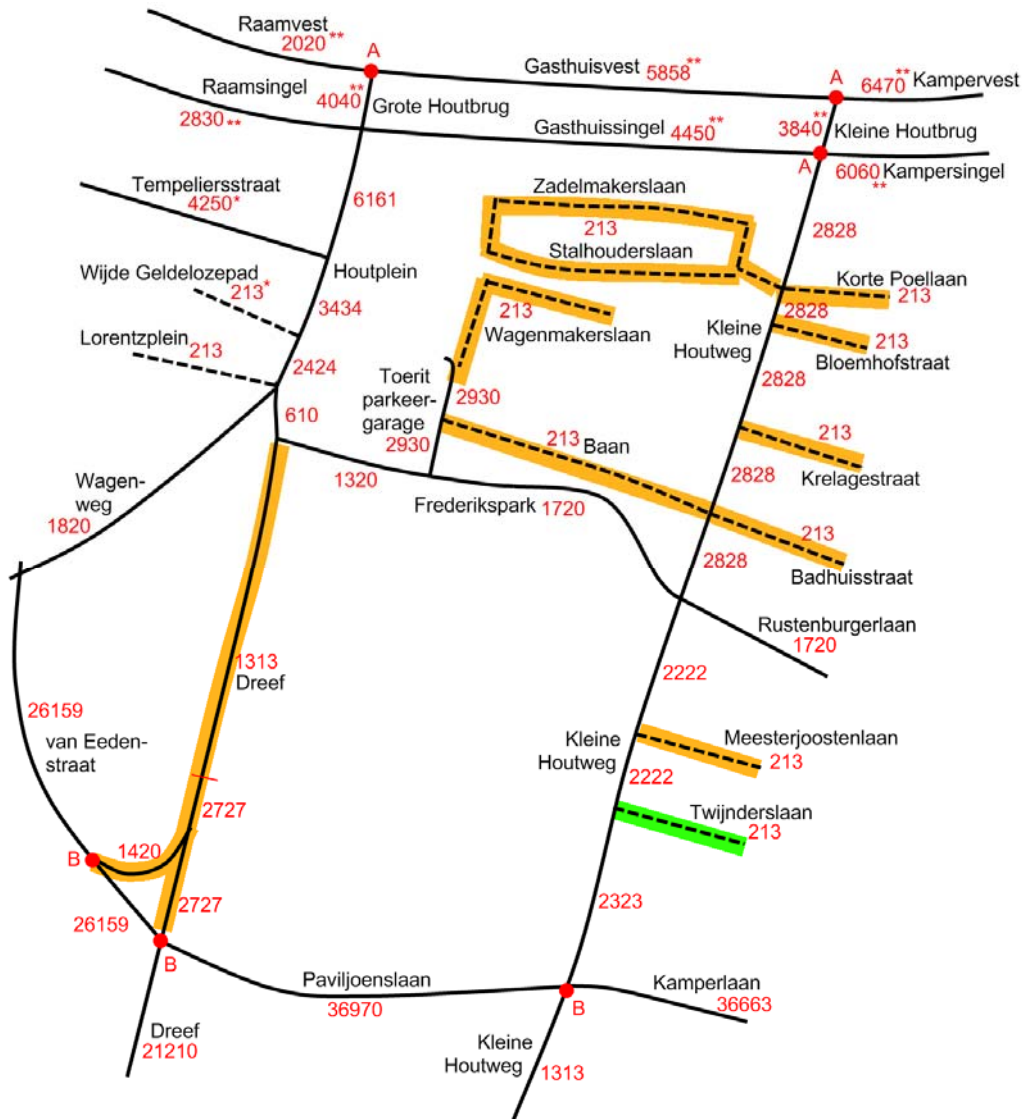
De weggebruikers zijn onderverdeeld in de volgende categorieën:

- lichte motorvoertuigen, zoals personenauto's (LV);
- middelzwaar vrachtverkeer (MV);
- zwaar vrachtverkeer (ZV).

Openbaar vervoer valt onder middelzware motorvoertuigen (MV).

De weggebruik is verdeeld over drie etmaalperiodes, namelijk:

- dag (D), van 7:00 uur tot en met 19:00 uur;
- avond (A), van 19:00 uur tot en met 23:00 uur;
- nacht (N), van 23:00 uur tot en met 7:00 uur.



Getallen geven de etmaalintensiteit weer voor 2021, met:

- * Uurintensiteit in % per D/A/N = 7,0 / 2,8 / 0,6
Gemiddelde verdeling in % per uur per categorie
LV/MV/ZV = 98/2/0 voor alle perioden
- ** Uurintensiteit in % per D/A/N = 6,1 / 4,5 / 1,1
Gemiddelde verdeling in % per uur per categorie
LV/MV/ZV = 97/2/1 voor alle perioden

In alle overige gevallen geldt:

- Uurintensiteit in % per D/A/N = 6,5 / 3,9 / 0,8
- Gemiddelde verdeling in % per uur per categorie
- LV/MV/ZV = 98/2/0 voor alle perioden

D/A/N = Dag/Avond/Nacht

LV/MV/ZV = Licht .../Middelzware .../Zware motorvoertuigen

Legenda :

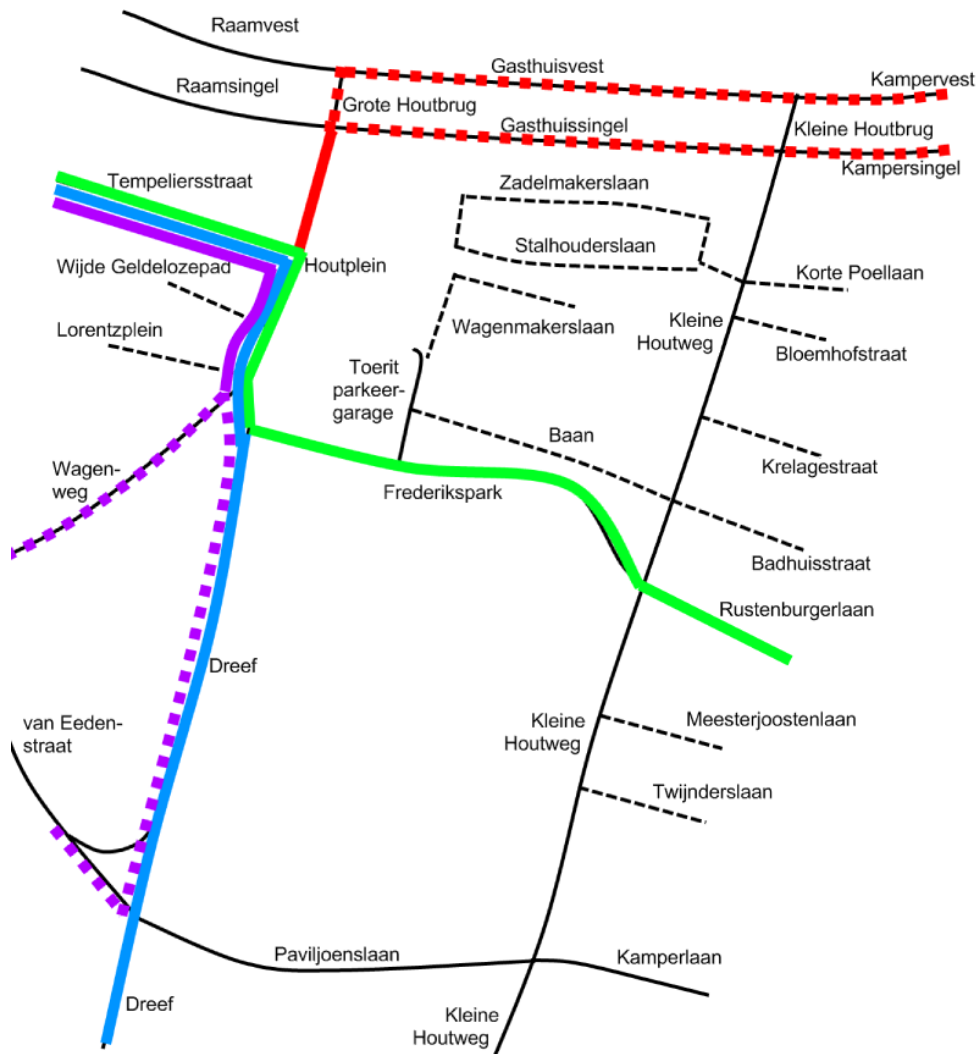
- = 50 km/uur wegen
- - - = 30 km/uur wegen
- = klinkers (standaard)
- = klinkers in keperverband

(voor alle overige wegen geldt fijn asphalt, DAB)

A = kruispunt met stoplicht met kruispuntkental $q = 2/3$

B = kruispunt met stoplicht met kruispuntkental $q = 1/2$

Figuur 2.2: Verkeer- en weggegevens exclusief openbaar vervoer



Intensiteiten voor OV in 2021, per periode D/A/N :

	2 richtingen :	1 richting :
Buslijn 73	= 93 / 18 / 18	= 47 / 9 / 9
Buslijn 80, 175, 176, 177, 680	= 245 / 37 / 31	
Buslijn 140	= 95 / 17 / 13	
Buslijn 50, 51, 90	= 188 / 26 / 22	= 94 / 13 / 11

D/A/N = Dag/Avond/Nacht

Figuur 2.3: Verkeersgegevens openbaar vervoer (OV)

3 Wet geluidhinder

3.1 Wegverkeer

Alle wegen waarop een snelheid geldt van meer dan 30 km/uur zijn conform artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) zoneplichtig. Overeenkomstig de Wgh geldt voor wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van ten hoogste 30 km/uur geen zone. De grenswaarden uit de Wgh zijn daarmee niet van toepassing. Echter, op grond van jurisprudentie (onder andere ABRvS 200203751/1 d.d. 3 september 2003) alsmede ter onderbouwing van de waarborging van een goed woon- en leefklimaat, zijn de 30 km/uur wegen wel betrokken in het onderzoek.

In tabel 3.1 zijn de wegen in de omgeving van het plangebied weergegeven met de bijbehorende zone. Ook is aangegeven of het plangebied binnen de betreffende zone valt. Bij het bepalen van de omvang van de zone is uitgegaan van stedelijk gebied.

Tabel 3.1: Zones rond de omliggende wegen

Tracé	Zone [m]	Plangebied binnen zone	Aantal rijstroken
50 km/uur wegen			
Raamvest	200	Ja	1
Gasthuisvest	200	Ja	1
Kampervest	200	Ja	1
Raamsingel	200	Ja	1
Grote Houtbrug	200	Ja	2
Gasthuissingel	200	Ja	1
Kleine Houtbrug	200	Ja	2
Kampersingel	200	Ja	1
Temperlierstraat	200	Ja	2
Houtplein	200	Ja	2
Wagenweg	200	Ja	2
Frederikspark	200	Ja	2
van Eedenstraat	200	Ja	2
Dreef	200	Ja	2
Paviljoenslaan	200	Ja	2
Kleine Houtweg	200	Ja	2
Rustenburgerlaan	200	Ja	2
Kamperlaan	200	Ja	2
30 km/uur wegen			
Wijde Geldelozepad	-	-	1
Lorentzplein	-	-	1

Tracé	Zone [m]	Plangebied binnen zone	Aantal rijstroken
Zadelmakerslaan	-	-	1
Stalhouderslaan	-	-	1
Wagenmakerslaan	-	-	1
Baan	-	-	1
Korte Poellaan	-	-	1
Bloemhofstraat	-	-	1
Krelagestraat	-	-	1
Badhuisstraat	-	-	1
Meesterjoostenlaan	-	-	1
Twijnderslaan	-	-	1

3.2 Grenswaarden Wet geluidhinder

De grenswaarden overeenkomstig de Wgh zijn uitsluitend van toepassing op woningen, andere geluidgevoelige gebouwen alsmede geluidgevoelige terreinen. Conform artikel 76 derde lid Wgh geldt het volgende: indien op het tijdstip van de vaststelling van een bestemmingsplan een weg reeds aanwezig of in aanleg is, gelden het eerste en tweede lid niet met betrekking tot de daarbij in het plan of in de zone van de betreffende weg opgenomen woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen, die op dat tijdstip reeds aanwezig of in aanbouw zijn.

Conform hoofdstuk 2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan Frederikspark is het algemene uitgangspunt gehanteerd dat de gronden en de bestaande bebouwing in principe conform het huidige gebruik bestemd zullen worden, mits dit gebruik wenselijk is binnen de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Dit impliceert dat het bestemmingsplan voornamelijk consoliderend van aard is. Als uitzondering hierop geldt de vervangende nieuwbouw van het provinciehuis langs Dreef en Houtplein.

Gelet op het voormelde voorziet het (ontwerp)bestemmingsplan niet in nieuw te projecteren woningen, andere geluidgevoelige gebouwen of geluidgevoelige terreinen. Immers, de vervangende nieuwbouw is geen van de drie voormelde functies. De grenswaarden conform de Wgh zijn daarmee dus niet van toepassing. De optredende geluidbelastingen zijn echter wel inzichtelijk gemaakt.

3.3 Cumulatie

Het plangebied is gelegen in de wettelijke zones van meerdere wegen. Het effect van de samenloop van de verschillende geluidbronnen, bedoeld in artikel 110f Wgh, wordt bepaald overeenkomstig de in hoofdstuk 2 van bijlage I beschreven rekenmethode, conform artikel 1.4 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

Het effect van samenloop is alleen aan de orde indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden bronnen wordt overschreden. In dit geval berekent de methode de gecumuleerde geluidbelasting rekening houdend met de verschillen in dosis-effectrelaties van de verschillende geluidbronnen. De ingevolge artikel 110g Wgh bij wegverkeerslawaai toe te passen aftrek wordt bij deze rekenmethode niet toegepast. Al deze grootheden worden uitgedrukt in L_{den} .

Zoals in paragraaf 3.2 is aangegeven zijn de grenswaarden conform de Wgh niet van toepassing. Desalniettemin is het effect van samenloop van de optredende geluidbelastingen inzichtelijk gemaakt.

3.4 Lokaal geluidbeleid

Overeenkomstig paragraaf 2.3 van het Actieplan Omgevingslawaai Haarlem 2009-2013, vastgesteld door het college van B&W op 22 december 2009 en op 28 januari 2010 vastgesteld door de gemeenteraad, heeft de gemeente Haarlem geen gemeentelijk lokaal geluidbeleid. Een beleid inzake verlenen van hogere grenswaarden Wgh is in concept vastgesteld en heeft derhalve nog geen status.

4 Berekening geluidbelasting

De berekeningen zijn uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II zoals omschreven in het 'Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006 zijnde de regeling als bedoeld in artikel 110d van de Wet geluidhinder (Wgh).

Voor wegverkeer wordt onderscheid gemaakt tussen de dagperiode (07.00-19.00 uur), de avondperiode (19.00-23.00 uur) en de nachtperiode (23.00-07.00 uur). Voor een vergelijking met de wettelijke grenswaarden wordt de L_{den} vastgesteld, een energetische middeling over de perioden; waarbij voor de avondperiode 5 dB extra en voor de nachtperiode 10 dB extra in rekening wordt gebracht.

Voor de bodem is standaard een bodemfactor (mate van geluidabsorptie) van '0' aangehouden. Voor het park is een bodemfactor van 0,5 aangehouden.

Voor de berekeningen is uitgegaan van de aanbevelingen uit de rapportage 'vergelijking van drie rekenprogramma's voor wegverkeerslawaai' zoals uitgegeven door de Dienst Weg- en Waterbouwkunde van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat. DWW-Publicatie W DWW-2000-038. De berekeningen zijn uitgevoerd met de rekenprogrammatuur SRM II, Geonoise versie 5.43.

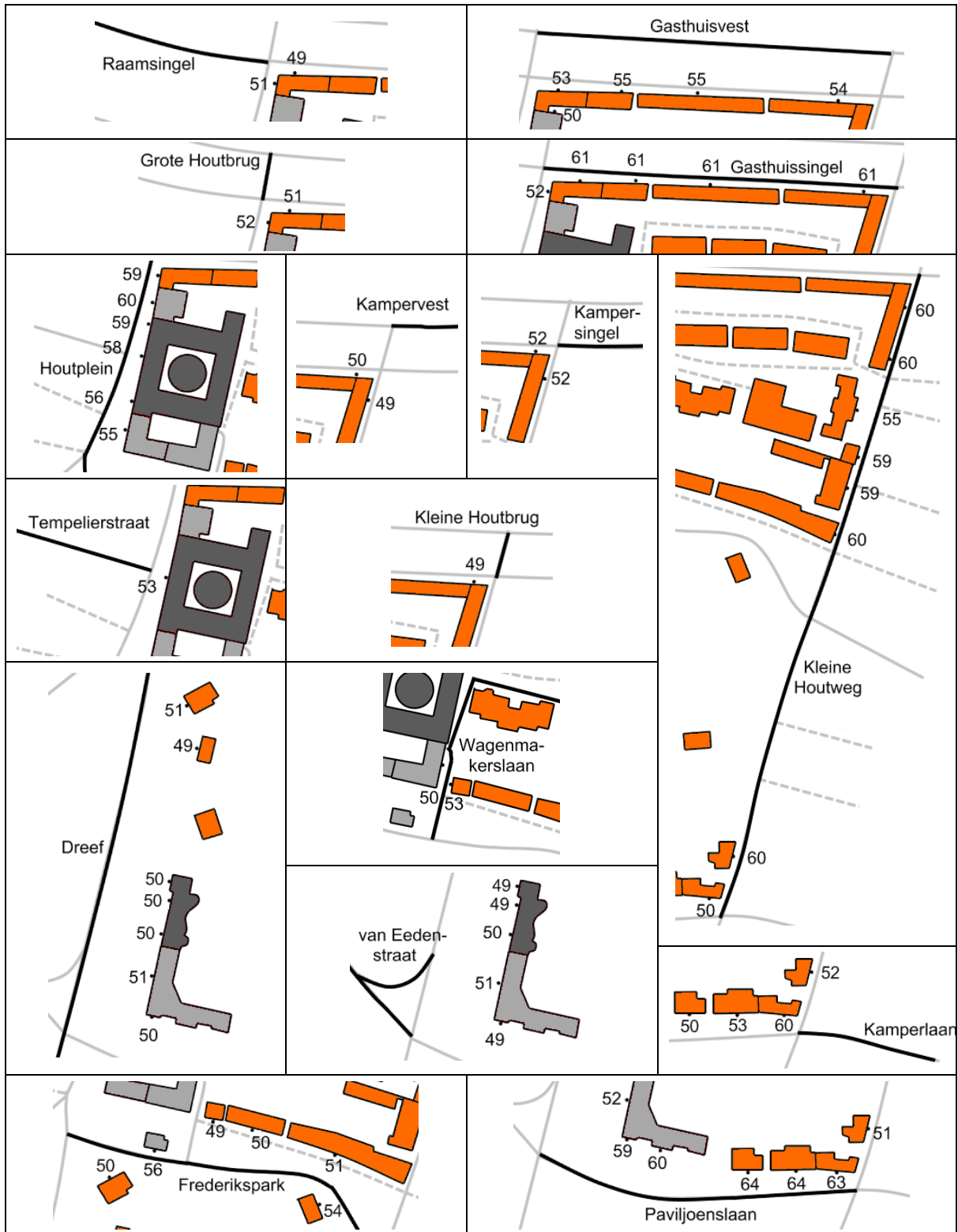
4.1 Wegverkeer

Voor alle gebouwen binnen het plan is per bouwlaag een geluidbelasting bepaald. Het invoermodel voor wegverkeer is opgenomen in bijlage III.

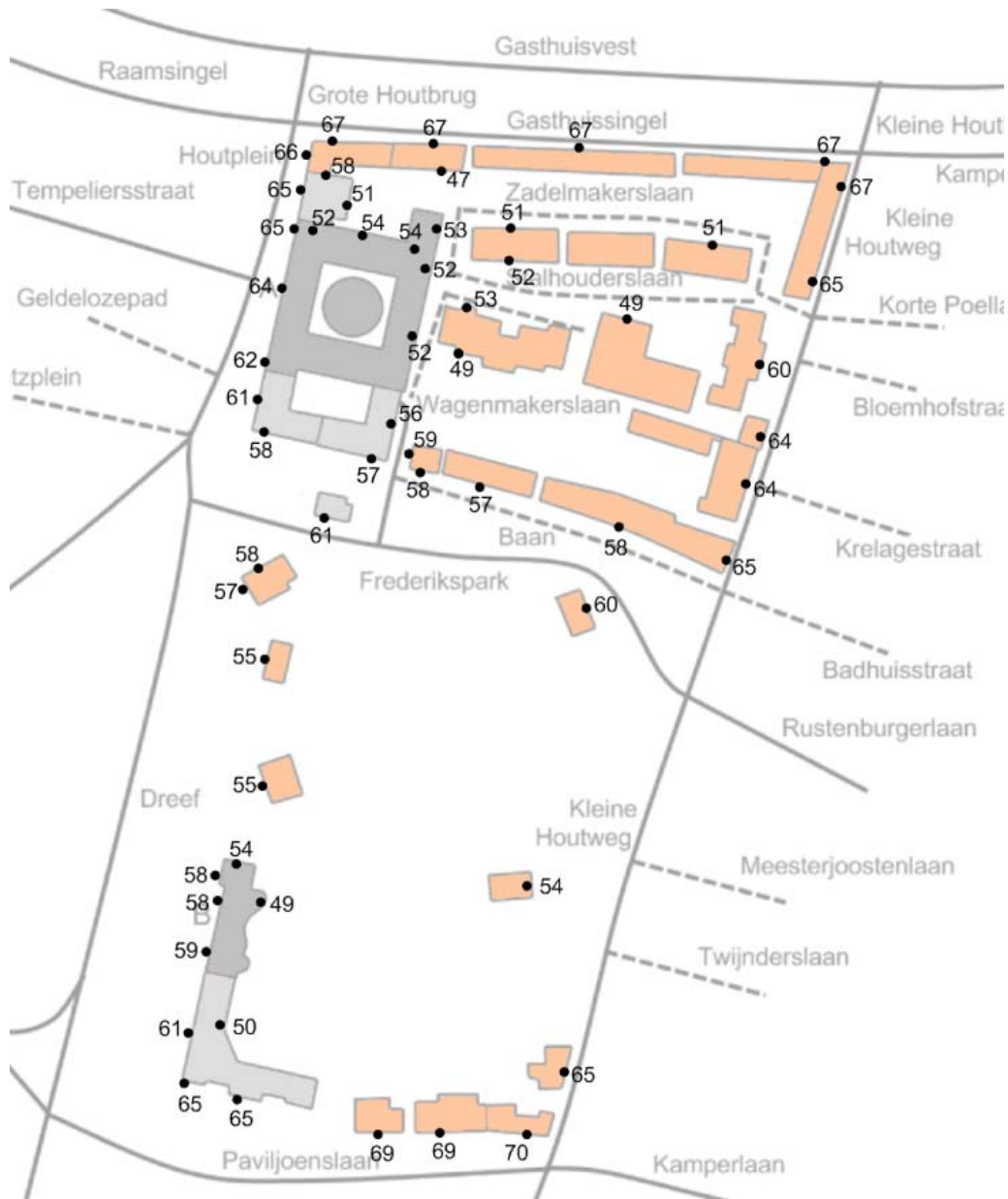
In figuur 4.1 zijn per weg de geluidbelastingen weergegeven die hoger zijn dan 48 dB. Dit zijn de hoogste geluidbelastingen op een ontvangerpunt, inclusief de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

In figuur 4.2 zijn de gecumuleerde geluidbelastingen weergegeven, die het gevolg zijn wegverkeerslawaai van alle relevante omliggende wegen. Hiervoor is het wegverkeerslawaai als gevolg van 30 km/uur en 50 km/uur wegen gesommeerd. De berekende geluidbelasting is de hoogste geluidbelasting op een ontvangerpunt, zonder correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

De uitgebreide berekeningsresultaten zijn opgenomen in bijlage IV.



Figuur 4.1: Maximaal optredende geluidbelasting (L_{den}) op de gevel per weg hoger dan 48 dB (inclusief correctie conform artikel 110g Wgh)



Figuur 4.2: Gecumuleerde geluidbelasting op de gevel (zonder correctie artikel 110g Wgh)

5 Samenvatting

In opdracht van de Provincie Noord-Holland te Haarlem is voor de herziening van het bestemmingsplan Frederikspark te Haarlem in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) de geluidbelasting (L_{den}) op de geluidgevoelige locaties bepaald ten gevolge van wegverkeerslawaai. Hierbij is uitgegaan van de wegverkeersgegevens voor het prognosejaar 2021.

De Provincie Noord-Holland heeft gekozen voor een nieuw huisvestingsconcept waarbij de ambtelijke organisatie in het kantoorpand aan het Houtplein gehuisvest zal worden. De bestuurlijke organisatie zal gehuisvest worden in het te renoveren kantoorpand aan de Dreef. Het beoogde concept leidt tot verbouw van gebouwen alsmede wijziging van gebruik van gronden. Mede hierdoor dient het bestemmingsplan herzien te worden.

Conform hoofdstuk 2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan Frederikspark is het algemene uitgangspunt gehanteerd dat de gronden en de bestaande bebouwing in principe conform het huidige gebruik bestemd zullen worden, mits dit gebruik wenselijk is binnen de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Dit impliceert dat het bestemmingsplan voornamelijk consoliderend van aard is. Als uitzondering hierop geldt de vervangende nieuwbouw van het provinciehuis langs Dreef en Houtplein.

Gelet op het voormelde voorziet het (ontwerp)bestemmingsplan niet in nieuw te projecteren woningen, andere geluidgevoelige gebouwen of geluidgevoelige terreinen. Immers, de vervangende nieuwbouw is geen van de drie voormelde functies. De grenswaarden conform de Wgh zijn daarmee dus niet van toepassing. De optredende geluidbelastingen zijn inzichtelijk gemaakt.

Alle wegen waarop een snelheid geldt van meer dan 30 km/uur zijn conform artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) zoneplichtig. Het plangebied ligt conform de Wgh binnen de wettelijke zone van onder andere het Houtplein, de Dreef, de Gasthuissingel, de Paviljoenslaan en de Kleine Houtweg. Op grond van jurisprudentie (onder andere ABRvS 200203751/1 d.d. 3 september 2003) alsmede ter onderbouwing van de waarborging van een goed woon- en leefklimaat, zijn de 30 km/uur wegen echter ook betrokken in het onderzoek.

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV



De heer ir. J.W. Ponsteen
Adviseur

Bijlage I


Kaart ontwerpbestemmingsplan Frederikspark

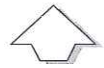
oplossingen zijn ons vak

Ontwerp bestemmingsplan Frederikspark



- LEGENDA**
- BASISKAART**
- topografische gegevens en bestaande bebouwing
- ANDUJDINGEN**
- plangrens, levens archeologisch waardeval gebied
 - bestemmingsgrens
 - bebouwinggrens
 - overbouw / onderdoorgang
 - hoogtescheidingslijn
 - structuurbepalende bebouwinggrens
 - zichlijjn naar Frederikspark
 - toegang Provinciehuis
 - goothoogte
 - bouwhoogte
 - bouwhoogte / bebouwingpercentage
 - delatlonde toegestaan
 - horeca 2 toegestaan
 - horeca 3 toegestaan
 - nultvoorziening
 - seksinrichting
 - b.v.o.
- BESTEMMINGEN**
- art. 06 **W** Woondoeleinden
 - art. 07 **K** Kantoren
 - art. 08 **KW** Kantoren en Woondoeleinden
 - art. 09 **Ga** Gemengde doeleinden
 - art. 10 **H** Hotel
 - art. 11 **M** Maatschappelijke doeleinden
 - art. 12 **E1** Erf 1
 - art. 13 **E2** Erf 2
 - art. 14 **T1** Tuin 1
 - art. 15 **T2** Tuin 2
 - art. 16 **G** Groenvoorzieningen
 - art. 17 **⊗** Groeplaats monumentale boom (dubbelbestemming)
 - art. 18 **V** Verkeersdoeleinden
 - art. 19 **Wg** Water
 - art. 20 **b** Autoboxen/bergingen
 - art. 21 **||||** Ondergrondse parkeergarage (P1/P2) (dubbelbestemming)
 - art. 22 **⊞** Wijzigingsbevoegdheid

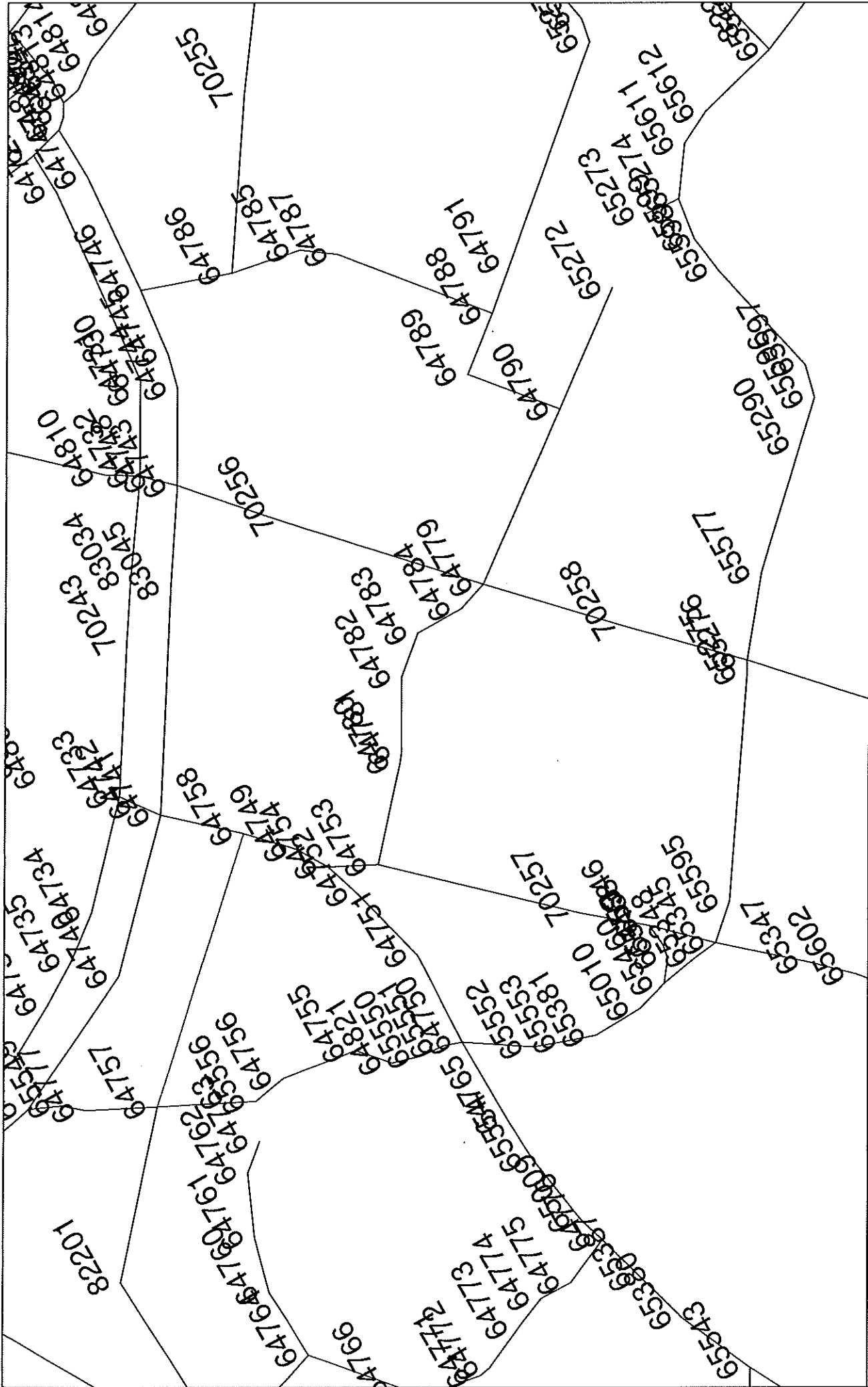
Sector: Stedelijke Ontwikkeling	afdeling: Beleid.
Ontwerp bestemmingsplan	
Frederikspark	
vastgesteld bij raadsbesluit:	medeoverker: Fluid Zonneveld
goedgekeurd bij besluit G.S.:	hoofd ROV: Hans van der Straaten
	hoofd Beleid: Tonny Lagelaar
	datum: 12 maart 2007
	schaal: 1 : 1000
	tekening nummer: 402bp003
Planstaat, Bureau Ruimtelijk Ontwerp, Binnemeren Grote Markt Postbus 741, 2003 RB Haarlem. Telefoon 020-612325, Fax 020-612324	



Bijlage II

Wegverkeersgegevens

oplossingen zijn ons vak



rapportage2005\2010HVVP

D:\Data promil\rapportage2005\2010HVVP



Wegvak 64731-64732, Start/End 0/10000 Kampervest						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	71,0					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>	
RoadType	<undefined>	RoadType			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
voertuigverdeling(misieu)	Geen Type	voertuigverdeling(misieu)			Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type	
Capaciteiten	Geen Type	Capaciteiten			Studiegebied	
Kopie_Roadtype	Geen Type	Kopie_Roadtype			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
gemeente	<undefined>	gemeente			type 0	
promil	<undefined>	promil			type 3	
asg	<undefined>	asg			type 0	
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>	
fase	<undefined>	fase			groen -10%	
Promicode	<undefined>	Promicode			Centrumroutes	
Snelheid voor geluid						
idem voor vrachtverkeer	DAG		AVOND		NACHT	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
Opgeplaatste intensiteit						
Opgeplaatste intensiteit	Linkerzijde		Rechterzijde			
Opgeplaatste intensiteit	0		4682			
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijfFac =	1,00	CnstFac = 1	
Etnaaintensiteit (niet gespiegeld)	0		4682			
Gemiddeld uurpercentage						
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
	6,10	4,50	1,10	6,10	4,50	1,10
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0
Opgeplaatste bus intensiteit						
Opgeplaatste bus intensiteit	Linkerzijde		Rechterzijde			
Opgeplaatste bus intensiteit	0		158			
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijfFac =	1,00	CnstFac = 1	
Etn. Busint. (niet gespiegeld)	0		158			
Gemiddeld uurpercentage bussen						
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
	0,00	25,00	0,00	6,31	4,17	0,95
Wegdekverharding						
Drempel	DAB (Ref.)		Wegdekhoogte		0,0	
	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 64733-64734, Start/End 0/10000 Raamvest						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	103,8					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>	
RoadType	<undefined>	RoadType			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
voertuigverdeling(misieu)	Geen Type	voertuigverdeling(misieu)			Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type	
Capaciteiten	Geen Type	Capaciteiten			Studiegebied	
Kopie_Roadtype	Geen Type	Kopie_Roadtype			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
gemeente	<undefined>	gemeente			type 0	
promil	<undefined>	promil			type 3	
asg	<undefined>	asg			type 0	
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>	
fase	<undefined>	fase			groen -10%	
Promicode	<undefined>	Promicode			Centrumroutes	
Snelheid voor geluid						
idem voor vrachtverkeer	DAG		AVOND		NACHT	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
Opgeplaatste intensiteit						
Opgeplaatste intensiteit	Linkerzijde		Rechterzijde			
Opgeplaatste intensiteit	0		2333			
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijfFac =	1,00	CnstFac = 1	
Etnaaintensiteit (niet gespiegeld)	0		2333			
Gemiddeld uurpercentage						
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
	6,10	4,50	1,10	6,10	4,50	1,10
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0
Opgeplaatste bus intensiteit						
Opgeplaatste bus intensiteit	Linkerzijde		Rechterzijde			
Opgeplaatste bus intensiteit	0		0			
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijfFac =	1,00	CnstFac = 1	
Etn. Busint. (gespiegeld)	0		0			
Gemiddeld uurpercentage bussen						
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
	0,00	25,00	0,00	0,00	25,00	0,00
Wegdekverharding						
Drempel	DAB (Ref.)		Wegdekhoogte		0,0	
	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 64740-64741, Start/End 0/10000 Raamsingel						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	144,6					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde		Type rechterzijde		
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION		<undefined>		
RoadType	<undefined>	RoadType		71_2x1_wijkontsluitingsweg		
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)		Geen Type		
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden		Geen Type		
Capaciteiten	Geen Type	Capaciteiten		Studegebied		
Kopie_Roadtype	Geen Type	Kopie_Roadtype		71_2x1_wijkontsluitingsweg		
gemeente	<undefined>	gemeente		type 0		
promil	<undefined>	promil		type 3		
asg	<undefined>	asg		type 0		
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes		<undefined>		
fase	<undefined>	fase		groen -10%		
Promicode	<undefined>	Promicode		Centrumroutes		
Snelheid voor geluid						
idem voor vrachtverkeer	DAG		AVOND		NACHT	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
Opgeplaatste intensiteit						
Opgeplaatste intensiteit linkerzijde						
Opgeplaatste intensiteit rechterzijde						
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
Etnaalintensiteit (niet gespiegeld)	844					
Gemiddeld uurpercentage						
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Perc. motoren	6,10	4,50	1,10	6,10	4,50	1,10
Perc. personenauto's	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Uurintensiteit bromfietzen	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	0	0	0	0	0	0
Opgeplaatste bus intensiteit						
Opgeplaatste bus intensiteit linkerzijde						
Opgeplaatste bus intensiteit rechterzijde						
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
Etm. Busint. (gespiegeld)	0					
Gemiddeld uurpercentage bussen						
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
	0,00	25,00	0,00	6,10	4,50	1,10
Wegdekverharding						
Drempel	DAB (Ref.)		Wegdekhoopte		0,0	
	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 64741-64742, Start/End 0/10000 Grote Houtbrug						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	17,5					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde		Type rechterzijde		
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION		<undefined>		
RoadType	76_2x1_wijkontsluitingsweg met	RoadType		<undefined>		
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)		Geen Type		
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden		Geen Type		
Capaciteiten	Studegebied	Capaciteiten		Geen Type		
Kopie_Roadtype	71_2x1_wijkontsluitingsweg	Kopie_Roadtype		Geen Type		
gemeente	type 0	gemeente		<undefined>		
promil	type 3	promil		<undefined>		
asg	type 0	asg		<undefined>		
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes		<undefined>		
fase	<undefined>	fase		<undefined>		
Promicode	Centrumroutes	Promicode		<undefined>		
Snelheid voor geluid						
idem voor vrachtverkeer	DAG		AVOND		NACHT	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
Opgeplaatste intensiteit						
Opgeplaatste intensiteit linkerzijde						
Opgeplaatste intensiteit rechterzijde						
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
Etnaalintensiteit (niet gespiegeld)	1376					
Gemiddeld uurpercentage						
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Perc. motoren	6,10	4,50	1,10	6,10	4,50	1,10
Perc. personenauto's	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Uurintensiteit bromfietzen	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	0	0	0	0	0	0
Opgeplaatste bus intensiteit						
Opgeplaatste bus intensiteit linkerzijde						
Opgeplaatste bus intensiteit rechterzijde						
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
Etm. Busint. (niet gespiegeld)	158					
Gemiddeld uurpercentage bussen						
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
	6,31	4,17	0,95	0,00	0,00	0,00
Wegdekverharding						
Drempel	DAB (Ref.)		Wegdekhoopte		0,0	
	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 64741-64758, Start/End 0/10000 Houtplain																																																																																																																																																																														
Projectinformatie																																																																																																																																																																														
Algemene opmerkingen																																																																																																																																																																														
Opmerkingen linkerzijde																																																																																																																																																																														
Opmerkingen rechterzijde																																																																																																																																																																														
Wegvaklengte	73,8																																																																																																																																																																													
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde																																																																																																																																																																									
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>																																																																																																																																																																									
RoadType	71_2x1_wijkontsluitingsweg	RoadType			71_2x1_wijkontsluitingsweg																																																																																																																																																																									
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)			Geen Type																																																																																																																																																																									
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type																																																																																																																																																																									
Capaciteiten	Studegebied	Capaciteiten			Studegebied																																																																																																																																																																									
Kopie_Roadtype gemeente	71_2x1_wijkontsluitingsweg type 0	Kopie_Roadtype gemeente			71_2x1_wijkontsluitingsweg type 0																																																																																																																																																																									
promil	type 3	promil			type 3																																																																																																																																																																									
asg	type 0	asg			type 0																																																																																																																																																																									
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>																																																																																																																																																																									
fase	<undefined>	fase			<undefined>																																																																																																																																																																									
Promicode	Wijkwegen	Promicode			Wijkwegen																																																																																																																																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>DAG</th> <th colspan="3">AVOND</th> <th colspan="2">NACHT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Snelheid voor geluid</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>idem voor vrachtverkeer</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>idem voor bussen</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>idem voor trams</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>								DAG	AVOND			NACHT		Snelheid voor geluid	50	50	50	50	50	50	idem voor vrachtverkeer	50	50	50	50	50	50	idem voor bussen	50	50	50	50	50	50	idem voor trams	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																					
	DAG	AVOND			NACHT																																																																																																																																																																									
Snelheid voor geluid	50	50	50	50	50	50																																																																																																																																																																								
idem voor vrachtverkeer	50	50	50	50	50	50																																																																																																																																																																								
idem voor bussen	50	50	50	50	50	50																																																																																																																																																																								
idem voor trams	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="3">Linkerzijde</th> <th colspan="3">Rechterzijde</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Opgeslagen intensiteit</td> <td colspan="3">2244</td> <td colspan="3">1376</td> </tr> <tr> <td>Ophoogfactoren (beide zijden)</td> <td>OphFac =</td> <td>1,00</td> <td>RijfFac =</td> <td>1,00</td> <td>CnstFac =</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Etnaalintensiteit (gespiegeld)</td> <td colspan="3">1810</td> <td colspan="3">1810</td> </tr> <tr> <td colspan="7"> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage</td> <td>6,50</td> <td>3,90</td> <td>0,80</td> <td>6,50</td> <td>3,90</td> <td>0,80</td> </tr> <tr> <td>Perc. motoren</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. personenauto's</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. midzwaar vrachtverkeer</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. zwaar vrachtverkeer</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Uurintensiteit bromfietsen</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="7"> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="3">Linkerzijde</th> <th colspan="3">Rechterzijde</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Opgeslagen bus intensiteit</td> <td colspan="3">127</td> <td colspan="3">158</td> </tr> <tr> <td>OV.Ophoogfactoren (beide zijden)</td> <td>OphFac =</td> <td>1,00</td> <td>RijfFac =</td> <td>1,00</td> <td>CnstFac =</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Etm. Busint. (gespiegeld)</td> <td colspan="3">143</td> <td colspan="3">143</td> </tr> <tr> <td colspan="7"> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td>Wegdekverharding</td> <td colspan="3">DAB (Ref.)</td> <td colspan="3">Wegdekhoopte</td> </tr> <tr> <td>Drempel</td> <td colspan="3">Niet aanwezig</td> <td colspan="3">Bermbreedte</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">Breedte harde berm</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">0,0</td> </tr> </tbody> </table> </td></tr></tbody></table>								Linkerzijde			Rechterzijde			Opgeslagen intensiteit	2244			1376			Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijfFac =	1,00	CnstFac =	1	Etnaalintensiteit (gespiegeld)	1810			1810			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage</td> <td>6,50</td> <td>3,90</td> <td>0,80</td> <td>6,50</td> <td>3,90</td> <td>0,80</td> </tr> <tr> <td>Perc. motoren</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. personenauto's</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. midzwaar vrachtverkeer</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. zwaar vrachtverkeer</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Uurintensiteit bromfietsen</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80	Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="3">Linkerzijde</th> <th colspan="3">Rechterzijde</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Opgeslagen bus intensiteit</td> <td colspan="3">127</td> <td colspan="3">158</td> </tr> <tr> <td>OV.Ophoogfactoren (beide zijden)</td> <td>OphFac =</td> <td>1,00</td> <td>RijfFac =</td> <td>1,00</td> <td>CnstFac =</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Etm. Busint. (gespiegeld)</td> <td colspan="3">143</td> <td colspan="3">143</td> </tr> <tr> <td colspan="7"> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td>Wegdekverharding</td> <td colspan="3">DAB (Ref.)</td> <td colspan="3">Wegdekhoopte</td> </tr> <tr> <td>Drempel</td> <td colspan="3">Niet aanwezig</td> <td colspan="3">Bermbreedte</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">Breedte harde berm</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">0,0</td> </tr> </tbody> </table>								Linkerzijde			Rechterzijde			Opgeslagen bus intensiteit	127			158			OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijfFac =	1,00	CnstFac =	1	Etm. Busint. (gespiegeld)	143			143			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31	4,17	0,95	6,31	4,17	0,95	Wegdekverharding	DAB (Ref.)			Wegdekhoopte			Drempel	Niet aanwezig			Bermbreedte							Breedte harde berm							0,0		
	Linkerzijde			Rechterzijde																																																																																																																																																																										
Opgeslagen intensiteit	2244			1376																																																																																																																																																																										
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijfFac =	1,00	CnstFac =	1																																																																																																																																																																								
Etnaalintensiteit (gespiegeld)	1810			1810																																																																																																																																																																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage</td> <td>6,50</td> <td>3,90</td> <td>0,80</td> <td>6,50</td> <td>3,90</td> <td>0,80</td> </tr> <tr> <td>Perc. motoren</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. personenauto's</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. midzwaar vrachtverkeer</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. zwaar vrachtverkeer</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Uurintensiteit bromfietsen</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80	Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0																																																																																																																							
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht																																																																																																																																																																								
Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80																																																																																																																																																																								
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0																																																																																																																																																																								
Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0																																																																																																																																																																								
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0																																																																																																																																																																								
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0																																																																																																																																																																								
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="3">Linkerzijde</th> <th colspan="3">Rechterzijde</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Opgeslagen bus intensiteit</td> <td colspan="3">127</td> <td colspan="3">158</td> </tr> <tr> <td>OV.Ophoogfactoren (beide zijden)</td> <td>OphFac =</td> <td>1,00</td> <td>RijfFac =</td> <td>1,00</td> <td>CnstFac =</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Etm. Busint. (gespiegeld)</td> <td colspan="3">143</td> <td colspan="3">143</td> </tr> <tr> <td colspan="7"> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td>Wegdekverharding</td> <td colspan="3">DAB (Ref.)</td> <td colspan="3">Wegdekhoopte</td> </tr> <tr> <td>Drempel</td> <td colspan="3">Niet aanwezig</td> <td colspan="3">Bermbreedte</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">Breedte harde berm</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">0,0</td> </tr> </tbody> </table>								Linkerzijde			Rechterzijde			Opgeslagen bus intensiteit	127			158			OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijfFac =	1,00	CnstFac =	1	Etm. Busint. (gespiegeld)	143			143			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31	4,17	0,95	6,31	4,17	0,95	Wegdekverharding	DAB (Ref.)			Wegdekhoopte			Drempel	Niet aanwezig			Bermbreedte							Breedte harde berm							0,0																																																																																													
	Linkerzijde			Rechterzijde																																																																																																																																																																										
Opgeslagen bus intensiteit	127			158																																																																																																																																																																										
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijfFac =	1,00	CnstFac =	1																																																																																																																																																																								
Etm. Busint. (gespiegeld)	143			143																																																																																																																																																																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31	4,17	0,95	6,31	4,17	0,95																																																																																																																																																										
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht																																																																																																																																																																								
Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31	4,17	0,95	6,31	4,17	0,95																																																																																																																																																																								
Wegdekverharding	DAB (Ref.)			Wegdekhoopte																																																																																																																																																																										
Drempel	Niet aanwezig			Bermbreedte																																																																																																																																																																										
				Breedte harde berm																																																																																																																																																																										
				0,0																																																																																																																																																																										



Wegvak 64743-64748, Start/End 0/10000 Kleine Houtbrug																																																																																																																																																																														
Projectinformatie																																																																																																																																																																														
Algemene opmerkingen																																																																																																																																																																														
Opmerkingen linkerzijde																																																																																																																																																																														
Opmerkingen rechterzijde																																																																																																																																																																														
Wegvaklengte	17,5																																																																																																																																																																													
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde																																																																																																																																																																									
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>																																																																																																																																																																									
RoadType	71_2x1_wijkontsluitingsweg	RoadType			71_2x1_wijkontsluitingsweg																																																																																																																																																																									
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)			Geen Type																																																																																																																																																																									
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type																																																																																																																																																																									
Capaciteiten	Studegebied	Capaciteiten			Studegebied																																																																																																																																																																									
Kopie_Roadtype gemeente	71_2x1_wijkontsluitingsweg type 0	Kopie_Roadtype gemeente			71_2x1_wijkontsluitingsweg type 0																																																																																																																																																																									
promil	type 3	promil			type 3																																																																																																																																																																									
asg	type 0	asg			type 0																																																																																																																																																																									
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>																																																																																																																																																																									
fase	groen -10%	fase			groen -10%																																																																																																																																																																									
Promicode	Centrumroutes	Promicode			Centrumroutes																																																																																																																																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>DAG</th> <th colspan="3">AVOND</th> <th colspan="2">NACHT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Snelheid voor geluid</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>idem voor vrachtverkeer</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>idem voor bussen</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>idem voor trams</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>								DAG	AVOND			NACHT		Snelheid voor geluid	50	50	50	50	50	50	idem voor vrachtverkeer	50	50	50	50	50	50	idem voor bussen	50	50	50	50	50	50	idem voor trams	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																					
	DAG	AVOND			NACHT																																																																																																																																																																									
Snelheid voor geluid	50	50	50	50	50	50																																																																																																																																																																								
idem voor vrachtverkeer	50	50	50	50	50	50																																																																																																																																																																								
idem voor bussen	50	50	50	50	50	50																																																																																																																																																																								
idem voor trams	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="3">Linkerzijde</th> <th colspan="3">Rechterzijde</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Opgeslagen intensiteit</td> <td colspan="3">1762</td> <td colspan="3">1626</td> </tr> <tr> <td>Ophoogfactoren (beide zijden)</td> <td>OphFac =</td> <td>1,00</td> <td>RijfFac =</td> <td>1,00</td> <td>CnstFac =</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Etnaalintensiteit (gespiegeld)</td> <td colspan="3">1694</td> <td colspan="3">1694</td> </tr> <tr> <td colspan="7"> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage</td> <td>6,10</td> <td>4,50</td> <td>1,10</td> <td>6,10</td> <td>4,50</td> <td>1,10</td> </tr> <tr> <td>Perc. motoren</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. personenauto's</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. midzwaar vrachtverkeer</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. zwaar vrachtverkeer</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> </tr> <tr> <td>Uurintensiteit bromfietsen</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="7"> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="3">Linkerzijde</th> <th colspan="3">Rechterzijde</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Opgeslagen bus intensiteit</td> <td colspan="3">0</td> <td colspan="3">0</td> </tr> <tr> <td>OV.Ophoogfactoren (beide zijden)</td> <td>OphFac =</td> <td>1,00</td> <td>RijfFac =</td> <td>1,00</td> <td>CnstFac =</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Etm. Busint. (gespiegeld)</td> <td colspan="3">0</td> <td colspan="3">0</td> </tr> <tr> <td colspan="7"> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td>Wegdekverharding</td> <td colspan="3">DAB (Ref.)</td> <td colspan="3">Wegdekhoopte</td> </tr> <tr> <td>Drempel</td> <td colspan="3">Niet aanwezig</td> <td colspan="3">Bermbreedte</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">Breedte harde berm</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">0,0</td> </tr> </tbody> </table> </td></tr></tbody></table>								Linkerzijde			Rechterzijde			Opgeslagen intensiteit	1762			1626			Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijfFac =	1,00	CnstFac =	1	Etnaalintensiteit (gespiegeld)	1694			1694			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage</td> <td>6,10</td> <td>4,50</td> <td>1,10</td> <td>6,10</td> <td>4,50</td> <td>1,10</td> </tr> <tr> <td>Perc. motoren</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. personenauto's</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. midzwaar vrachtverkeer</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. zwaar vrachtverkeer</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> </tr> <tr> <td>Uurintensiteit bromfietsen</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage	6,10	4,50	1,10	6,10	4,50	1,10	Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Perc. personenauto's	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0	Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	Perc. zwaar vrachtverkeer	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="3">Linkerzijde</th> <th colspan="3">Rechterzijde</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Opgeslagen bus intensiteit</td> <td colspan="3">0</td> <td colspan="3">0</td> </tr> <tr> <td>OV.Ophoogfactoren (beide zijden)</td> <td>OphFac =</td> <td>1,00</td> <td>RijfFac =</td> <td>1,00</td> <td>CnstFac =</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Etm. Busint. (gespiegeld)</td> <td colspan="3">0</td> <td colspan="3">0</td> </tr> <tr> <td colspan="7"> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td>Wegdekverharding</td> <td colspan="3">DAB (Ref.)</td> <td colspan="3">Wegdekhoopte</td> </tr> <tr> <td>Drempel</td> <td colspan="3">Niet aanwezig</td> <td colspan="3">Bermbreedte</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">Breedte harde berm</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">0,0</td> </tr> </tbody> </table>								Linkerzijde			Rechterzijde			Opgeslagen bus intensiteit	0			0			OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijfFac =	1,00	CnstFac =	1	Etm. Busint. (gespiegeld)	0			0			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage bussen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Wegdekverharding	DAB (Ref.)			Wegdekhoopte			Drempel	Niet aanwezig			Bermbreedte							Breedte harde berm							0,0		
	Linkerzijde			Rechterzijde																																																																																																																																																																										
Opgeslagen intensiteit	1762			1626																																																																																																																																																																										
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijfFac =	1,00	CnstFac =	1																																																																																																																																																																								
Etnaalintensiteit (gespiegeld)	1694			1694																																																																																																																																																																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage</td> <td>6,10</td> <td>4,50</td> <td>1,10</td> <td>6,10</td> <td>4,50</td> <td>1,10</td> </tr> <tr> <td>Perc. motoren</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. personenauto's</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. midzwaar vrachtverkeer</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. zwaar vrachtverkeer</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> </tr> <tr> <td>Uurintensiteit bromfietsen</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage	6,10	4,50	1,10	6,10	4,50	1,10	Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Perc. personenauto's	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0	Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	Perc. zwaar vrachtverkeer	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0																																																																																																																							
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht																																																																																																																																																																								
Gemiddeld uurpercentage	6,10	4,50	1,10	6,10	4,50	1,10																																																																																																																																																																								
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0																																																																																																																																																																								
Perc. personenauto's	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0																																																																																																																																																																								
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0																																																																																																																																																																								
Perc. zwaar vrachtverkeer	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0																																																																																																																																																																								
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="3">Linkerzijde</th> <th colspan="3">Rechterzijde</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Opgeslagen bus intensiteit</td> <td colspan="3">0</td> <td colspan="3">0</td> </tr> <tr> <td>OV.Ophoogfactoren (beide zijden)</td> <td>OphFac =</td> <td>1,00</td> <td>RijfFac =</td> <td>1,00</td> <td>CnstFac =</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Etm. Busint. (gespiegeld)</td> <td colspan="3">0</td> <td colspan="3">0</td> </tr> <tr> <td colspan="7"> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td>Wegdekverharding</td> <td colspan="3">DAB (Ref.)</td> <td colspan="3">Wegdekhoopte</td> </tr> <tr> <td>Drempel</td> <td colspan="3">Niet aanwezig</td> <td colspan="3">Bermbreedte</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">Breedte harde berm</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">0,0</td> </tr> </tbody> </table>								Linkerzijde			Rechterzijde			Opgeslagen bus intensiteit	0			0			OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijfFac =	1,00	CnstFac =	1	Etm. Busint. (gespiegeld)	0			0			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage bussen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Wegdekverharding	DAB (Ref.)			Wegdekhoopte			Drempel	Niet aanwezig			Bermbreedte							Breedte harde berm							0,0																																																																																													
	Linkerzijde			Rechterzijde																																																																																																																																																																										
Opgeslagen bus intensiteit	0			0																																																																																																																																																																										
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijfFac =	1,00	CnstFac =	1																																																																																																																																																																								
Etm. Busint. (gespiegeld)	0			0																																																																																																																																																																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage bussen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00																																																																																																																																																										
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht																																																																																																																																																																								
Gemiddeld uurpercentage bussen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00																																																																																																																																																																								
Wegdekverharding	DAB (Ref.)			Wegdekhoopte																																																																																																																																																																										
Drempel	Niet aanwezig			Bermbreedte																																																																																																																																																																										
				Breedte harde berm																																																																																																																																																																										
				0,0																																																																																																																																																																										



Wegvak 64743-64744, Start/End 0/10000 Kampersingel						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	84,0					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>	
RoadType	<undefined>	RoadType			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
voertuigverdeling(milieue)	Geen Type	voertuigverdeling(milieue)			Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type	
Capaciteiten	Geen Type	Capaciteiten			Studiegebied	
Kopie_Roadtype	Geen Type	Kopie_Roadtype			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
gemeente	<undefined>	gemeente			type 0	
promil	<undefined>	promil			type 3	
asg	<undefined>	asg			type 0	
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>	
fase	<undefined>	fase			groen -10%	
Promicode	<undefined>	Promicode			Centrumroutes	
Snelheid voor geluid						
idem voor vrachtverkeer	DAG		AVOND		NACHT	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
Opgeslagen intensiteit						
Ophoogfactoren (beide zijden)	Linkerzijde		Rechterzijde			
Etn. BusinL. (niet gespiegeld)	0		2650			
	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	0		2650			
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,10	4,50	1,10	6,10	4,50	1,10
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Uurintensiteit bromfietzen	0	0	0	0	0	0
Opgeslagen bus intensiteit						
Ophoogfactoren (beide zijden)	Linkerzijde		Rechterzijde			
Etn. BusinL. (niet gespiegeld)	0		127			
	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	0		127			
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage bussen	0,00	0,00	0,00	6,31	4,26	0,95
Wegdekverharding						
Drempel	DAB (Ref.)		Wegdekhoopte		0,0	
	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 64749-64758, Start/End 0/10000 Houtplein						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	49,0					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>	
RoadType	71_2x1_wijkontsluitingsweg	RoadType			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
voertuigverdeling(milieue)	Geen Type	voertuigverdeling(milieue)			Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type	
Capaciteiten	Studiegebied	Capaciteiten			Studiegebied	
Kopie_Roadtype	71_2x1_wijkontsluitingsweg	Kopie_Roadtype			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
gemeente	type 0	gemeente			type 0	
promil	type 3	promil			type 3	
asg	type 0	asg			type 0	
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>	
fase	<undefined>	fase			<undefined>	
Promicode	Wijkwegen	Promicode			Wijkwegen	
Snelheid voor geluid						
idem voor vrachtverkeer	DAG		AVOND		NACHT	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
Opgeslagen intensiteit						
Ophoogfactoren (beide zijden)	Linkerzijde		Rechterzijde			
Etn. BusinL. (gespiegeld)	2809		2052			
	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	2430		2430			
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Uurintensiteit bromfietzen	0	0	0	0	0	0
Opgeslagen bus intensiteit						
Ophoogfactoren (beide zijden)	Linkerzijde		Rechterzijde			
Etn. BusinL. (niet gespiegeld)	539		0			
	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	539		0			
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31	4,17	0,95	6,50	3,90	0,80
Wegdekverharding						
Drempel	DAB (Ref.)		Wegdekhoopte		0,0	
	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 64751-64752, Start/End 0/10000 Wagerweg						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	74,2					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>	
RoadType	71_2x1_wijkontsluitingsweg	RoadType			<undefined>	
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)			Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type	
Capaciteiten	Studiegebied	Capaciteiten			Studiegebied	
Kopie_Roadtype	71_2x1_wijkontsluitingsweg	Kopie_Roadtype			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
gemeente	type 0	gemeente			<undefined>	
promil	type 3	promil			<undefined>	
asg	type 0	asg			<undefined>	
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>	
fase	<undefined>	fase			<undefined>	
Promicode	Wijkwegen	Promicode			<undefined>	
Snelheid voor geluid	50	AVOND		50		NACHT
idem voor vrachtverkeer	50	50		50		50
idem voor bussen	50	50		50		50
idem voor trams	0	0		0		0
Opgeslagen intensiteit	Linkerzijde			Rechterzijde		
	1057			0		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
Etnaaintensiteit (niet gespiegeld)	1057			0		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0
Opgeslagen bus intensiteit	Linkerzijde			Rechterzijde		
	95			0		
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
Etm. Busint. (niet gespiegeld)	95			0		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31	4,26	0,95	0,00	0,00	0,00
Wegdekverharding	DAB (Ref.)		Wegdekhoopte		0,0	
Drempel	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 64753-64780, Start/End 0/10000 Baan/Frederikspark						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	91,0					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>	
RoadType	71_2x1_wijkontsluitingsweg	RoadType			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)			Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type	
Capaciteiten	Studiegebied	Capaciteiten			Studiegebied	
Kopie_Roadtype	71_2x1_wijkontsluitingsweg	Kopie_Roadtype			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
gemeente	type 0	gemeente			type 0	
promil	type 3	promil			type 3	
asg	type 0	asg			type 0	
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>	
fase	<undefined>	fase			<undefined>	
Promicode	Wijkwegen	Promicode			Wijkwegen	
Snelheid voor geluid	50	AVOND		50		NACHT
idem voor vrachtverkeer	50	50		50		50
idem voor bussen	50	50		50		50
idem voor trams	0	0		0		0
Opgeslagen intensiteit	Linkerzijde			Rechterzijde		
	334			1328		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
Etnaaintensiteit (gespiegeld)	831			831		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0
Opgeslagen bus intensiteit	Linkerzijde			Rechterzijde		
	190			190		
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
Etm. Busint. (gespiegeld)	190			190		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31	4,17	0,95	6,31	4,17	0,95
Wegdekverharding	DAB (Ref.)		Wegdekhoopte		0,0	
Drempel	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 64753-64754, Start/End 0/10000						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	44,0					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>	
RoadType	71_2x1_wijkontsluitingsweg	RoadType			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)			Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type	
Capaciteiten	Studegebied	Capaciteiten			Studegebied	
Kopie_Roadtype	71_2x1_wijkontsluitingsweg	Kopie_Roadtype			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
gemeente	type 0	gemeente			type 0	
promil	type 3	promil			type 3	
asg	type 0	asg			type 0	
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>	
fase	<undefined>	fase			<undefined>	
Promicode	Wijkwegen	Promicode			Wijkwegen	
DAG AVOND NACHT						
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
Linkerzijde Rechterzijde						
Opgeslagen intensiteit	1831			1723		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00	RijlFac = 1,00	CnstFac = 1			
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	1777			1777		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0
Linkerzijde Rechterzijde						
Opgeslagen bus intensiteit	444			0		
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00	RijlFac = 1,00	CnstFac = 1			
Etm. Busint. (niet gespiegeld)	444			0		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31	4,17	0,95	0,00	0,00	0,00
DAB (Ref.) Wegdekhoogte						
Wegdekverharding	DAB (Ref.)		Wegdekhoogte		0,0	
Drempel	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 64779-64784, Start/End 0/10000 BaanFrederiksPark						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	28,3					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>	
RoadType	71_2x1_wijkontsluitingsweg	RoadType			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)			Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type	
Capaciteiten	Studegebied	Capaciteiten			Studegebied	
Kopie_Roadtype	71_2x1_wijkontsluitingsweg	Kopie_Roadtype			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
gemeente	type 0	gemeente			type 0	
promil	type 3	promil			type 3	
asg	type 0	asg			type 0	
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>	
fase	<undefined>	fase			<undefined>	
Promicode	Wijkwegen	Promicode			Wijkwegen	
DAG AVOND NACHT						
Snelheid voor geluid	50		50		50	
idem voor vrachtverkeer	50		50		50	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
Linkerzijde Rechterzijde						
Opgeslagen Intensiteit	1328			334		
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00	RijlFac = 1,00	CnstFac = 1			
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	831			831		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0
Linkerzijde Rechterzijde						
Opgeslagen bus intensiteit	190			190		
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00	RijlFac = 1,00	CnstFac = 1			
Etm. Busint. (gespiegeld)	190			190		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31	4,17	0,95	6,31	4,17	0,95
DAB (Ref.) Wegdekhoogte						
Wegdekverharding	DAB (Ref.)		Wegdekhoogte		0,0	
Drempel	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 64779-64790_Start/End 0/10000 Rustenburgerlaan						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	165,7					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>	
RoadType	71_2x1_wijkontsluitingsweg	RoadType			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)			Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type	
Capaciteiten	Studiegebied	Capaciteiten			Studiegebied	
Kopie_Roadtype	71_2x1_wijkontsluitingsweg	Kopie_Roadtype			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
gemeente	type 0	gemeente			type 0	
promil	type 3	promil			type 3	
asg	type 0	asg			type 0	
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>	
fase	<undefined>	fase			<undefined>	
Promicode	Wijkwegen	Promicode			Wijkwegen	
	DAG	AVOND		NACHT		
Snelheid voor geluid	50	50		50		
idem voor vrachtverkeer	50	50		50		
idem voor bussen	50	50		50		
idem voor trams	0	0		0		
	Linkerzijde	Rechterzijde				
Opgeslagen intensiteit	906	1069				
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00	RijfFac = 1,00	CnstFac = 1			
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	988	988				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0
	Linkerzijde	Rechterzijde				
Opgeslagen bus intensiteit	190	190				
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00	RijfFac = 1,00	CnstFac = 1			
Etm. BusinL (gespiegeld)	190	190				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31	4,17	0,95	6,31	4,17	0,95
Wegdekverharding	DAB (Ref.)	Wegdekhoopte			0,0	
Drempel	Niet aanwezig	Bermbreedte			0,0	
		Breedte harde berm			0,0	



Wegvak 65010-65460_Start/End 0/10000 Florapark						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	30,4					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>	
RoadType	61_2x1_stadsont_gemengd	RoadType			61_2x1_stadsont_gemengd	
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)			Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type	
Capaciteiten	Studiegebied	Capaciteiten			Studiegebied	
Kopie_Roadtype	61_2x1_stadsont_gemengd	Kopie_Roadtype			61_2x1_stadsont_gemengd	
gemeente	type 0	gemeente			type 0	
promil	type 3	promil			type 3	
asg	type 0	asg			type 0	
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>	
fase	rood -10%	fase			rood -10%	
Promicode	Wijkwegen	Promicode			Wijkwegen	
	DAG	AVOND		NACHT		
Snelheid voor geluid	50	50		50		
idem voor vrachtverkeer	50	50		50		
idem voor bussen	50	50		50		
idem voor trams	0	0		0		
	Linkerzijde	Rechterzijde				
Opgeslagen intensiteit	11831	15026				
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00	RijfFac = 1,00	CnstFac = 1			
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	13429	13429				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0
	Linkerzijde	Rechterzijde				
Opgeslagen bus intensiteit	0	0				
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00	RijfFac = 1,00	CnstFac = 1			
Etm. BusinL (gespiegeld)	0	0				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage bussen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wegdekverharding	DAB (Ref.)	Wegdekhoopte			0,0	
Drempel	Niet aanwezig	Bermbreedte			0,0	
		Breedte harde berm			0,0	



Wegvak 65275-65595, Start/End 0/10000 Paviljoenslaan						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	198,6					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>	
RoadType	62_2x2_stadsont_gemengd	RoadType			62_2x2_stadsont_gemengd	
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)			Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type	
Capaciteiten	Studegebied	Capaciteiten			Studegebied	
Kopie_Roadtype	69_2x1_stadsontsl_metfietspad	Kopie_Roadtype			69_2x1_stadsontsl_metfietspad	
gemeente	type 0	gemeente			type 0	
promil	type 3	promil			type 3	
asg	type 0	asg			type 0	
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>	
fase	zwart gelijk	fase			zwart gelijk	
Promicode	Wijkwegen	Promicode			Wijkwegen	
Snelheid voor geluid	DAG	AVOND		NACHT		
idem voor vrachtverkeer	50	50		50		
idem voor bussen	50	50		50		
idem voor trams	0	0		0		
Opgeslagen intensiteit	Linkerzijde		Rechterzijde			
Ophoogfactoren (beide zijden)	24556		23289			
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	23922		23922			
Gemiddeld uurpercentage	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Perc. motoren	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80
Perc. personenauto's	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Uurintensiteit bromfietsen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0	0	0	0	0	0
Opgeslagen bus intensiteit	Linkerzijde		Rechterzijde			
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	127		95			
Elm. Busint. (gespiegeld)	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	111		111			
Gemiddeld uurpercentage bussen	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
	6,31	4,17	0,95	6,31	4,17	0,95
Wegdekverharding	DAB (Ref.)		Wegdekhoogte		0,0	
Drempel	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 65276-65577, Start/End 0/10000 Kamperlaan						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	76,9					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>	
RoadType	62_2x2_stadsont_gemengd	RoadType			62_2x2_stadsont_gemengd	
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)			Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type	
Capaciteiten	Studegebied	Capaciteiten			Studegebied	
Kopie_Roadtype	69_2x1_stadsontsl_metfietspad	Kopie_Roadtype			69_2x1_stadsontsl_metfietspad	
gemeente	type 0	gemeente			type 0	
promil	type 3	promil			type 3	
asg	type 0	asg			type 0	
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>	
fase	zwart gelijk	fase			zwart gelijk	
Promicode	Wijkwegen	Promicode			Wijkwegen	
Snelheid voor geluid	DAG	AVOND		NACHT		
idem voor vrachtverkeer	50	50		50		
idem voor bussen	50	50		50		
idem voor trams	0	0		0		
Opgeslagen intensiteit	Linkerzijde		Rechterzijde			
Ophoogfactoren (beide zijden)	23316		25661			
Etmaalintensiteit (gespiegeld)	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	24489		24489			
Gemiddeld uurpercentage	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Perc. motoren	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80
Perc. personenauto's	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Uurintensiteit bromfietsen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0	0	0	0	0	0
Opgeslagen bus intensiteit	Linkerzijde		Rechterzijde			
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	63		63			
Elm. Busint. (gespiegeld)	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	63		63			
Gemiddeld uurpercentage bussen	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
	6,31	4,26	0,95	6,31	4,26	0,95
Wegdekverharding	DAB (Ref.)		Wegdekhoogte		0,0	
Drempel	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 65276-65289, Start/End 0/10000 Kleine Houtweg						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	365,3					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>	
RoadType	71_2x1_wijkontsluitingsweg	RoadType			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)			Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type	
Capaciteiten	Studiegebied	Capaciteiten			Studiegebied	
Kopie_Roadtype	71_2x1_wijkontsluitingsweg	Kopie_Roadtype			71_2x1_wijkontsluitingsweg	
gemeente	type 0	gemeente			type 0	
promil	type 3	promil			type 3	
asg	type 0	asg			type 0	
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>	
fase	groen -10%	fase			groen -10%	
Promicode	Wijkwegen	Promicode			Wijkwegen	
Snelheid voor geluid						
idem voor vrachtverkeer	DAG		AVOND		NACHT	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
Opgeslagen intensiteit						
Ophoogfactoren (beide zijden)	Linkerzijde		Rechterzijde			
Elmaalintensiteit (gespiegeld)	639		688			
	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0
Opgeslagen bus intensiteit						
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	Linkerzijde		Rechterzijde			
Etm. BusInt. (gespiegeld)	32		63			
	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31	4,26	0,95	6,31	4,26	0,95
Wegdekverharding						
Drempel	DAB (Ref.)		Wegdekhoopte		0,0	
	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 65345-65347, Start/End 0/10000 Dreef						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	83,7					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde			Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION			<undefined>	
RoadType	62_2x2_stadsont_gemengd	RoadType			62_2x2_stadsont_gemengd	
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)			Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden			Geen Type	
Capaciteiten	Studiegebied	Capaciteiten			Studiegebied	
Kopie_Roadtype	62_2x2_stadsont_gemengd	Kopie_Roadtype			62_2x2_stadsont_gemengd	
gemeente	type 0	gemeente			type 0	
promil	type 3	promil			type 3	
asg	type 0	asg			type 0	
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes			<undefined>	
fase	zwart gelijk	fase			zwart gelijk	
Promicode	Wijkwegen	Promicode			Wijkwegen	
Snelheid voor geluid						
idem voor vrachtverkeer	DAG		AVOND		NACHT	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
Opgeslagen intensiteit						
Ophoogfactoren (beide zijden)	Linkerzijde		Rechterzijde			
Elmaalintensiteit (gespiegeld)	16018		18054			
	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0
Opgeslagen bus intensiteit						
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	Linkerzijde		Rechterzijde			
Etm. BusInt. (gespiegeld)	127		127			
	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31	4,17	0,95	6,31	4,17	0,95
Wegdekverharding						
Drempel	DAB (Ref.)		Wegdekhoopte		0,0	
	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 65348-65460, Start/End 0/10000						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	38,4					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde		Type rechterzijde		
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION		<undefined>		
RoadType	61_2x1_stadsont_gemengd	RoadType		61_2x1_stadsont_gemengd		
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)		Geen Type		
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden		Geen Type		
Capaciteiten	Studiegebied	Capaciteiten		Studiegebied		
Kopie_Roadtype	61_2x1_stadsont_gemengd	Kopie_Roadtype		61_2x1_stadsont_gemengd		
gemeente	type 0	gemeente		type 0		
promil	type 3	promil		type 3		
asg	type 0	asg		type 0		
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes		<undefined>		
fase	road -10%	fase		road -10%		
Promicode	Wijkwegen	Promicode		Wijkwegen		
Snelheid voor geluid	DAG	AVOND		NACHT		
idem voor vrachtverkeer	50	50		50		
idem voor bussen	50	50		50		
idem voor trams	0	0		0		
Opgeslagen intensiteit	Linkerzijde	Rechterzijde				
	15026	11570				
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00	RijFac = 1,00	CnstFac = 1			
Etnaaintensiteit (gespiegeld)	13298	13298				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Uurintensiteit bromfietzen	0	0	0	0	0	0
Opgeslagen bus Intensiteit	Linkerzijde	Rechterzijde				
	0	0				
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00	RijFac = 1,00	CnstFac = 1			
Etm. Busint. (gespiegeld)	0	0				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage bussen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wegdekverharding	DAB (Ref.)	Wegdekhoogte		0,0		
Drempel	Niet aanwezig	Bermbreedte		0,0		
		Breedte harde berm		0,0		



Wegvak 65459-65460, Start/End 0/10000						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	22,2					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde		Type rechterzijde		
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION		<undefined>		
RoadType	<undefined>	RoadType		81_overig_binnendekom		
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)		Geen Type		
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden		Geen Type		
Capaciteiten	Geen Type	Capaciteiten		Studiegebied		
Kopie_Roadtype	Geen Type	Kopie_Roadtype		81_overig_binnendekom		
gemeente	<undefined>	gemeente		type 0		
promil	<undefined>	promil		type 3		
asg	<undefined>	asg		type 0		
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes		<undefined>		
fase	<undefined>	fase		<undefined>		
Promicode	<undefined>	Promicode		Woonstraten		
Snelheid voor geluid	DAG	AVOND		NACHT		
idem voor vrachtverkeer	50	50		50		
idem voor bussen	50	50		50		
idem voor trams	0	0		0		
Opgeslagen Intensiteit	Linkerzijde	Rechterzijde				
	0	261				
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00	RijFac = 1,00	CnstFac = 1			
Etnaaintensiteit (niet gespiegeld)	0	261				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage	7,00	2,80	0,60	7,00	2,80	0,60
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Uurintensiteit bromfietzen	0	0	0	0	0	0
Opgeslagen bus Intensiteit	Linkerzijde	Rechterzijde				
	0	0				
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00	RijFac = 1,00	CnstFac = 1			
Etm. Busint. (gespiegeld)	0	0				
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Gemiddeld uurpercentage bussen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wegdekverharding	DAB (Ref.)	Wegdekhoogte		0,0		
Drempel	Niet aanwezig	Bermbreedte		0,0		
		Breedte harde berm		0,0		



Wegvak 64733-70243, Start/End 0/10000 Gasthuisvest						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	135,1					
Series linkerzijde	Type linkerzijde		Series rechterzijde		Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>		JUNCTION		<undefined>	
RoadType	71_2x1_wijkontsluitingsweg		RoadType		<undefined>	
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type		voertuigverdeling(milieu)		Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type		Wettelijke snelheden		Geen Type	
Capaciteiten	Studiegebied		Capaciteiten		Geen Type	
Kopie_Roadtype	71_2x1_wijkontsluitingsweg		Kopie_Roadtype		Geen Type	
gemeente	type 0		gemeente		<undefined>	
promil	type 3		promil		<undefined>	
asg	type 0		asg		<undefined>	
oude roadtypes	<undefined>		oude roadtypes		<undefined>	
fase	groen -10%		fase		<undefined>	
Promicode	Centrumroutes		Promicode		<undefined>	
Snelheid voor geluid						
idem voor vrachtverkeer	DAG		AVOND		NACHT	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
Opgeslagen intensiteit						
Linkerzijde						
Rechterzijde						
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00		RijFac = 1,00		CnstFac = 1	
Etnaaintensiteit (niet gespiegeld)	3709		0		0	
Gemiddeld uurpercentage	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Perc. motoren	6,10	4,50	1,10	6,10	4,50	1,10
Perc. personenauto's	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Uurintensiteit bromfietsen	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	0	0	0	0	0	0
Opgeslagen bus intensiteit						
Linkerzijde						
Rechterzijde						
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00		RijFac = 1,00		CnstFac = 1	
Etm. Busint. (niet gespiegeld)	158		0		0	
Gemiddeld uurpercentage bussen	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
	6,31	4,17	0,95	0,00	0,00	0,00
Wegdekverharding						
Drempel	DAB (Ref.)		Wegdekhoopte		0,0	
	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 64743-70256, Start/End 0/10000 Kleine Houtweg						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	99,3					
Series linkerzijde	Type linkerzijde		Series rechterzijde		Type rechterzijde	
JUNCTION	<undefined>		JUNCTION		<undefined>	
RoadType	71_2x1_wijkontsluitingsweg		RoadType		71_2x1_wijkontsluitingsweg	
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type		voertuigverdeling(milieu)		Geen Type	
Wettelijke snelheden	Geen Type		Wettelijke snelheden		Geen Type	
Capaciteiten	Studiegebied		Capaciteiten		Studiegebied	
Kopie_Roadtype	71_2x1_wijkontsluitingsweg		Kopie_Roadtype		71_2x1_wijkontsluitingsweg	
gemeente	type 0		gemeente		type 0	
promil	type 3		promil		type 3	
asg	type 0		asg		type 0	
oude roadtypes	<undefined>		oude roadtypes		<undefined>	
fase	groen -10%		fase		groen -10%	
Promicode	Wijkwegen		Promicode		Wijkwegen	
Snelheid voor geluid						
idem voor vrachtverkeer	DAG		AVOND		NACHT	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
Opgeslagen intensiteit						
Linkerzijde						
Rechterzijde						
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00		RijFac = 1,00		CnstFac = 1	
Etnaaintensiteit (gespiegeld)	1340		1627		1340	
Gemiddeld uurpercentage	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Perc. motoren	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80
Perc. personenauto's	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Uurintensiteit bromfietsen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0	0	0	0	0	0
Opgeslagen bus intensiteit						
Linkerzijde						
Rechterzijde						
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac = 1,00		RijFac = 1,00		CnstFac = 1	
Etm. Busint. (gespiegeld)	0		0		0	
Gemiddeld uurpercentage bussen	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
	0,00	25,00	0,00	6,50	3,90	0,80
Wegdekverharding						
Drempel	DAB (Ref.)		Wegdekhoopte		0,0	
	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 64779-70256, Start/End 0/10000 Kleine Houtweg						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	181,2					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde		Type rechterzijde		
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION		<undefined>		
RoadType	71_2x1_wijkontsluitingsweg	RoadType		71_2x1_wijkontsluitingsweg		
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)		Geen Type		
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden		Geen Type		
Capaciteiten	Studegebied	Capaciteiten		Studegebied		
Kopie_Roadtype	71_2x1_wijkontsluitingsweg	Kopie_Roadtype		71_2x1_wijkontsluitingsweg		
gemeente	type 0	gemeente		type 0		
promil	type 3	promil		type 3		
asg	type 0	asg		type 0		
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes		<undefined>		
fase	groen -10%	fase		groen -10%		
Promicode	Wijkwegen	Promicode		Wijkwegen		
Snelheid voor geluid						
idem voor vrachtverkeer	DAG		AVOND		NACHT	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
Opgeslagen intensiteit						
Ophoogfactoren (beide zijden)	Linkerzijde		Rechterzijde			
Etnaaintensiteit (gespiegeld)	1478		1300			
	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	Dag		Dag		Nacht	
Gemiddeld uurpercentage	6,50		6,50		0,80	
Perc. motoren	0,0		0,0		0,0	
Perc. personenauto's	98,0		98,0		98,0	
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0		2,0		2,0	
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0		0,0		0,0	
Uurintensiteit bromfietsen	0		0		0	
Opgeslagen bus intensiteit						
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	Linkerzijde		Rechterzijde			
Etm. Busint. (gespiegeld)	0		0			
	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	Dag		Dag		Nacht	
Gemiddeld uurpercentage bussen	0,00		6,50		3,90	
Wegdekverharding						
Drempel	DAB (Rel.)		Wegdekhoopte		0,0	
	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



Wegvak 64753-70257, Start/End 0/10000 Dreef						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	180,9					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde		Type rechterzijde		
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION		<undefined>		
RoadType	71_2x1_wijkontsluitingsweg	RoadType		71_2x1_wijkontsluitingsweg		
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)		Geen Type		
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden		Geen Type		
Capaciteiten	Studegebied	Capaciteiten		Studegebied		
Kopie_Roadtype	71_2x1_wijkontsluitingsweg	Kopie_Roadtype		71_2x1_wijkontsluitingsweg		
gemeente	type 0	gemeente		type 0		
promil	type 3	promil		type 3		
asg	type 0	asg		type 0		
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes		<undefined>		
fase	<undefined>	fase		<undefined>		
Promicode	Wijkwegen	Promicode		Wijkwegen		
Snelheid voor geluid						
idem voor vrachtverkeer	DAG		AVOND		NACHT	
idem voor bussen	50		50		50	
idem voor trams	0		0		0	
Opgeslagen intensiteit						
Ophoogfactoren (beide zijden)	Linkerzijde		Rechterzijde			
Etnaaintensiteit (gespiegeld)	2319		2469			
	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	Dag		Dag		Nacht	
Gemiddeld uurpercentage	6,50		6,50		3,90	
Perc. motoren	0,0		0,0		0,0	
Perc. personenauto's	98,0		98,0		98,0	
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0		2,0		2,0	
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0		0,0		0,0	
Uurintensiteit bromfietsen	0		0		0	
Opgeslagen bus intensiteit						
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	Linkerzijde		Rechterzijde			
Etm. Busint. (gespiegeld)	222		253			
	OphFac =	1,00	RijFac =	1,00	CnstFac = 1	
	Dag		Dag		Nacht	
Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31		6,31		4,17	
Wegdekverharding						
Drempel	Klinkers		Wegdekhoopte		0,0	
	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0	
			Breedte harde berm		0,0	



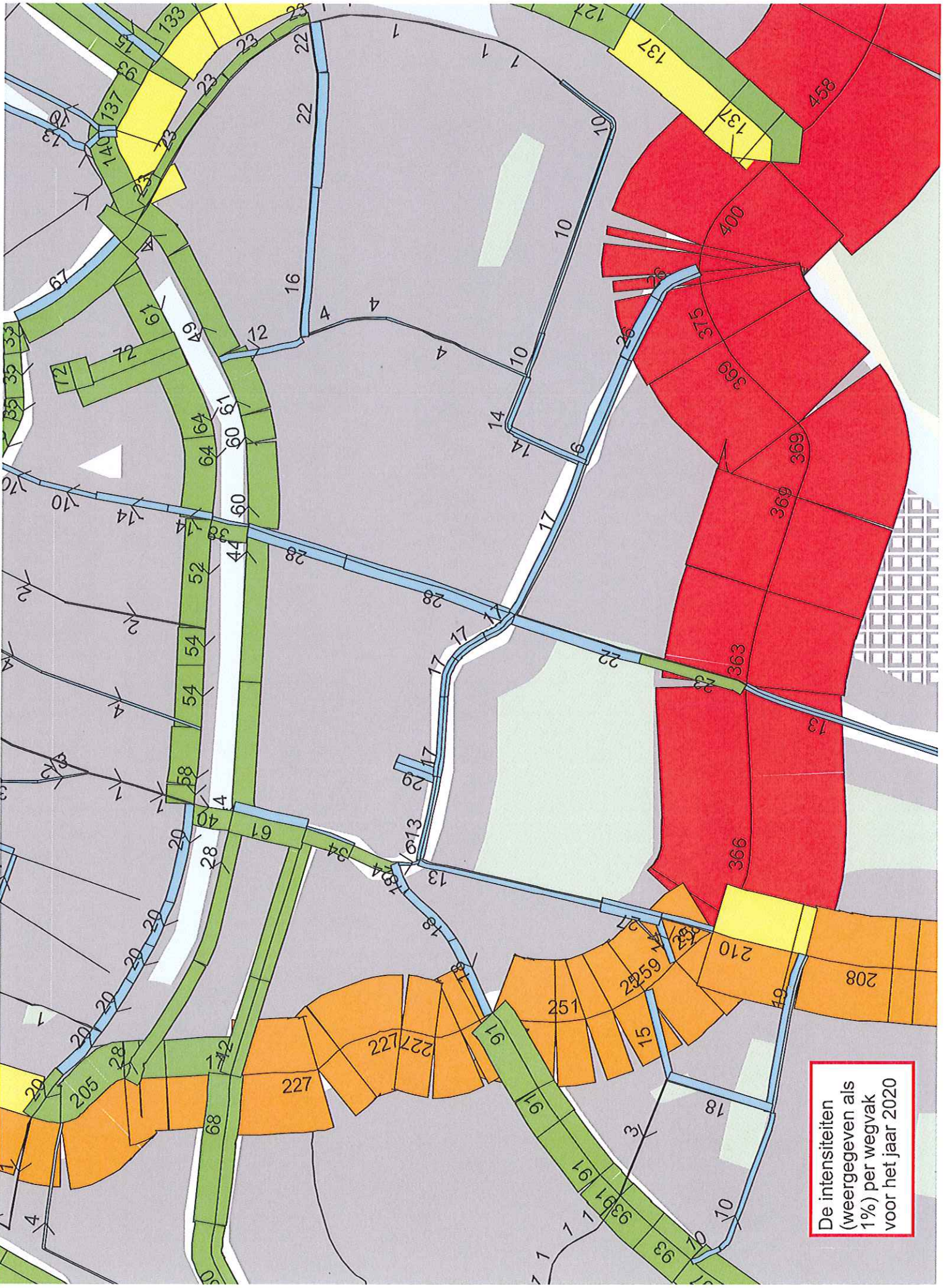
Wegvak 64779-70258, Start/End 0/10000 Kleine Houtweg																																																																																																																																																									
Projectinformatie																																																																																																																																																									
Algemene opmerkingen																																																																																																																																																									
Opmerkingen linkerzijde																																																																																																																																																									
Opmerkingen rechterzijde																																																																																																																																																									
Wegvaklengte	130,4																																																																																																																																																								
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde		Type rechterzijde																																																																																																																																																					
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION		<undefined>																																																																																																																																																					
RoadType	71_2x1_wijkontsluitingsweg	RoadType		71_2x1_wijkontsluitingsweg																																																																																																																																																					
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)		Geen Type																																																																																																																																																					
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden		Geen Type																																																																																																																																																					
Capaciteiten	Studiegebied	Capaciteiten		Studiegebied																																																																																																																																																					
Kopie_Roadtype	71_2x1_wijkontsluitingsweg	Kopie_Roadtype		71_2x1_wijkontsluitingsweg																																																																																																																																																					
gemeente	type 0	gemeente		type 0																																																																																																																																																					
promil	type 3	promil		type 3																																																																																																																																																					
asg	type 0	asg		type 0																																																																																																																																																					
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes		<undefined>																																																																																																																																																					
fase	groen -10%	fase		groen -10%																																																																																																																																																					
Promicode	Wijkwegen	Promicode		Wijkwegen																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>DAG</th> <th colspan="3">AVOND</th> <th colspan="2">NACHT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Snelheid voor geluid</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>idem voor vrachtverkeer</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>idem voor bussen</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>idem voor trams</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>								DAG	AVOND			NACHT		Snelheid voor geluid	50	50	50	50	50	50	idem voor vrachtverkeer	50	50	50	50	50	50	idem voor bussen	50	50	50	50	50	50	idem voor trams	0	0	0	0	0	0																																																																																																																
	DAG	AVOND			NACHT																																																																																																																																																				
Snelheid voor geluid	50	50	50	50	50	50																																																																																																																																																			
idem voor vrachtverkeer	50	50	50	50	50	50																																																																																																																																																			
idem voor bussen	50	50	50	50	50	50																																																																																																																																																			
idem voor trams	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="3">Linkerzijde</th> <th colspan="3">Rechterzijde</th> </tr> <tr> <td>Opgeslagen intensiteit</td> <td colspan="3">1191</td> <td colspan="3">2200</td> </tr> <tr> <td>Ophoogfactoren (beide zijden)</td> <td>OphFac =</td> <td>1,00</td> <td>RijlFac =</td> <td>1,00</td> <td>CnstFac =</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Etmalintensiteit (gespiegeld)</td> <td colspan="3">1696</td> <td colspan="3">1696</td> </tr> <tr> <td colspan="7"> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage</td> <td>6,50</td> <td>3,90</td> <td>0,80</td> <td>6,50</td> <td>3,90</td> <td>0,80</td> </tr> <tr> <td>Perc. motoren</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. personenauto's</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. midzwaar vrachtverkeer</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. zwaar vrachtverkeer</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Uurintensiteit bromfietsen</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Opgeslagen bus intensiteit</td> <td colspan="3">0</td> <td colspan="3">0</td> </tr> <tr> <td>OV.Ophoogfactoren (beide zijden)</td> <td>OphFac =</td> <td>1,00</td> <td>RijlFac =</td> <td>1,00</td> <td>CnstFac =</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Etm. Busint. (gespiegeld)</td> <td colspan="3">0</td> <td colspan="3">0</td> </tr> <tr> <td colspan="7"> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td>Wegdekverharding</td> <td colspan="2">DAB (Ref.)</td> <td colspan="2">Wegdekhoopte</td> <td colspan="2">0,0</td> </tr> <tr> <td>Drempel</td> <td colspan="2">Niet aanwezig</td> <td colspan="2">Bermbreedte</td> <td colspan="2">0,0</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="2">Breedte harde berm</td> <td colspan="2">0,0</td> </tr> </tbody> </table>								Linkerzijde			Rechterzijde			Opgeslagen intensiteit	1191			2200			Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijlFac =	1,00	CnstFac =	1	Etmalintensiteit (gespiegeld)	1696			1696			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage</td> <td>6,50</td> <td>3,90</td> <td>0,80</td> <td>6,50</td> <td>3,90</td> <td>0,80</td> </tr> <tr> <td>Perc. motoren</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. personenauto's</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. midzwaar vrachtverkeer</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. zwaar vrachtverkeer</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Uurintensiteit bromfietsen</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80	Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0	Opgeslagen bus intensiteit	0			0			OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijlFac =	1,00	CnstFac =	1	Etm. Busint. (gespiegeld)	0			0			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage bussen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Wegdekverharding	DAB (Ref.)		Wegdekhoopte		0,0		Drempel	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0					Breedte harde berm		0,0	
	Linkerzijde			Rechterzijde																																																																																																																																																					
Opgeslagen intensiteit	1191			2200																																																																																																																																																					
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijlFac =	1,00	CnstFac =	1																																																																																																																																																			
Etmalintensiteit (gespiegeld)	1696			1696																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage</td> <td>6,50</td> <td>3,90</td> <td>0,80</td> <td>6,50</td> <td>3,90</td> <td>0,80</td> </tr> <tr> <td>Perc. motoren</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. personenauto's</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. midzwaar vrachtverkeer</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. zwaar vrachtverkeer</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Uurintensiteit bromfietsen</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80	Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0																																																																																																		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht																																																																																																																																																			
Gemiddeld uurpercentage	6,50	3,90	0,80	6,50	3,90	0,80																																																																																																																																																			
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0																																																																																																																																																			
Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0																																																																																																																																																			
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0																																																																																																																																																			
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0																																																																																																																																																			
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																																			
Opgeslagen bus intensiteit	0			0																																																																																																																																																					
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijlFac =	1,00	CnstFac =	1																																																																																																																																																			
Etm. Busint. (gespiegeld)	0			0																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage bussen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00																																																																																																																																					
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht																																																																																																																																																			
Gemiddeld uurpercentage bussen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00																																																																																																																																																			
Wegdekverharding	DAB (Ref.)		Wegdekhoopte		0,0																																																																																																																																																				
Drempel	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0																																																																																																																																																				
			Breedte harde berm		0,0																																																																																																																																																				



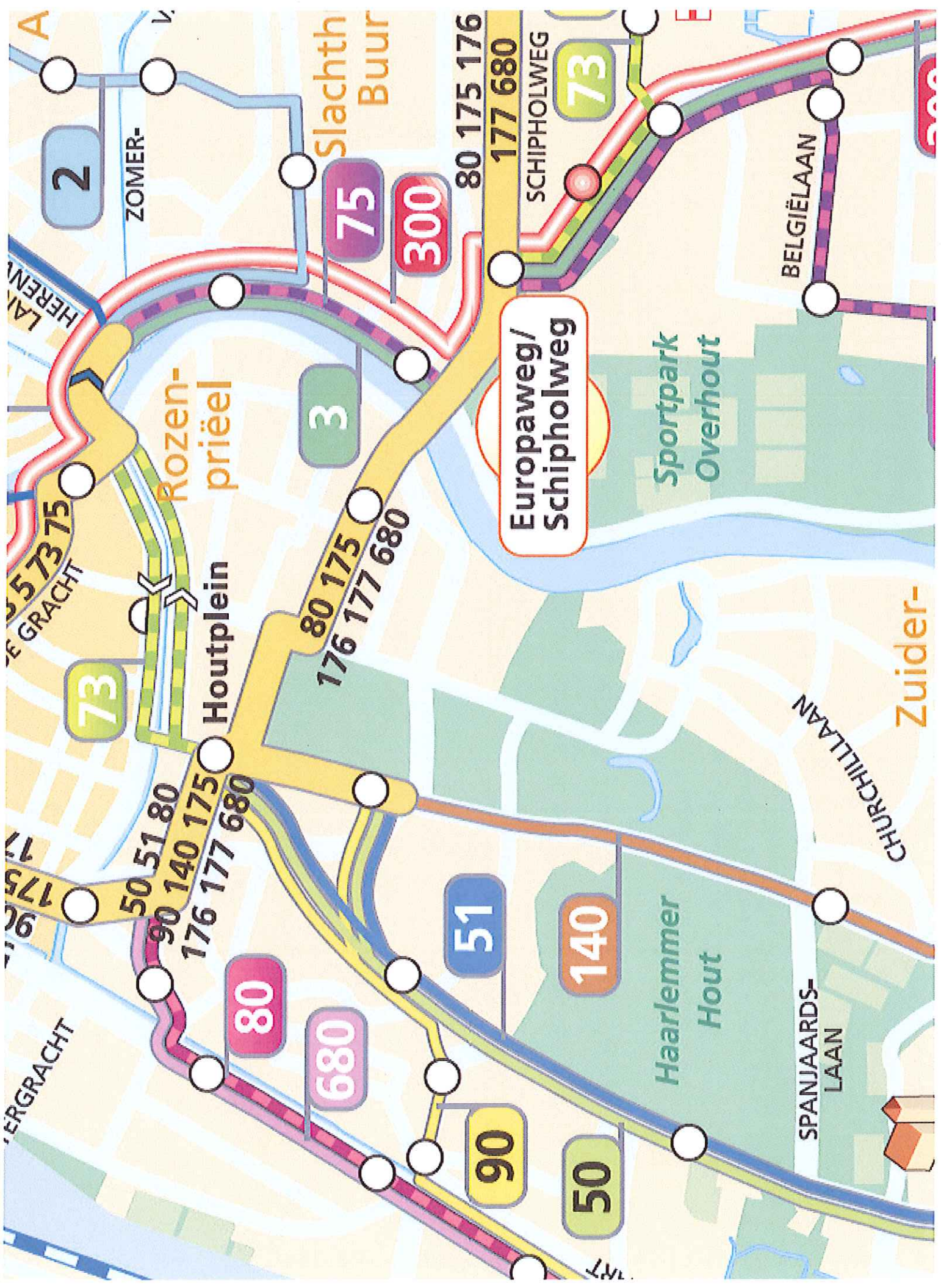
Wegvak 64757-64758, Start/End 0/10000 Tempelstraat																																																																																																																																																									
Projectinformatie																																																																																																																																																									
Algemene opmerkingen																																																																																																																																																									
Opmerkingen linkerzijde																																																																																																																																																									
Opmerkingen rechterzijde																																																																																																																																																									
Wegvaklengte	248,3																																																																																																																																																								
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde		Type rechterzijde																																																																																																																																																					
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION		<undefined>																																																																																																																																																					
RoadType	81_overig_binnendekom	RoadType		81_overig_binnendekom																																																																																																																																																					
voertuigverdeling(milieu)	Geen Type	voertuigverdeling(milieu)		Geen Type																																																																																																																																																					
Wettelijke snelheden	Geen Type	Wettelijke snelheden		Geen Type																																																																																																																																																					
Capaciteiten	Studiegebied	Capaciteiten		Studiegebied																																																																																																																																																					
Kopie_Roadtype	81_overig_binnendekom	Kopie_Roadtype		81_overig_binnendekom																																																																																																																																																					
gemeente	type 0	gemeente		type 0																																																																																																																																																					
promil	type 3	promil		type 3																																																																																																																																																					
asg	type 0	asg		type 0																																																																																																																																																					
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes		<undefined>																																																																																																																																																					
fase	<undefined>	fase		<undefined>																																																																																																																																																					
Promicode	Woonstraten	Promicode		Woonstraten																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>DAG</th> <th colspan="3">AVOND</th> <th colspan="2">NACHT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Snelheid voor geluid</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>idem voor vrachtverkeer</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>idem voor bussen</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>idem voor trams</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>								DAG	AVOND			NACHT		Snelheid voor geluid	50	50	50	50	50	50	idem voor vrachtverkeer	50	50	50	50	50	50	idem voor bussen	50	50	50	50	50	50	idem voor trams	0	0	0	0	0	0																																																																																																																
	DAG	AVOND			NACHT																																																																																																																																																				
Snelheid voor geluid	50	50	50	50	50	50																																																																																																																																																			
idem voor vrachtverkeer	50	50	50	50	50	50																																																																																																																																																			
idem voor bussen	50	50	50	50	50	50																																																																																																																																																			
idem voor trams	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="3">Linkerzijde</th> <th colspan="3">Rechterzijde</th> </tr> <tr> <td>Opgeslagen intensiteit</td> <td colspan="3">1890</td> <td colspan="3">3515</td> </tr> <tr> <td>Ophoogfactoren (beide zijden)</td> <td>OphFac =</td> <td>1,00</td> <td>RijlFac =</td> <td>1,00</td> <td>CnstFac =</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Etmalintensiteit (gespiegeld)</td> <td colspan="3">2702</td> <td colspan="3">2702</td> </tr> <tr> <td colspan="7"> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage</td> <td>7,00</td> <td>2,80</td> <td>0,60</td> <td>7,00</td> <td>2,80</td> <td>0,60</td> </tr> <tr> <td>Perc. motoren</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. personenauto's</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. midzwaar vrachtverkeer</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. zwaar vrachtverkeer</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Uurintensiteit bromfietsen</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Opgeslagen bus intensiteit</td> <td colspan="3">444</td> <td colspan="3">444</td> </tr> <tr> <td>OV.Ophoogfactoren (beide zijden)</td> <td>OphFac =</td> <td>1,00</td> <td>RijlFac =</td> <td>1,00</td> <td>CnstFac =</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Etm. Busint. (gespiegeld)</td> <td colspan="3">444</td> <td colspan="3">444</td> </tr> <tr> <td colspan="7"> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td>Wegdekverharding</td> <td colspan="2">DAB (Ref.)</td> <td colspan="2">Wegdekhoopte</td> <td colspan="2">0,0</td> </tr> <tr> <td>Drempel</td> <td colspan="2">Niet aanwezig</td> <td colspan="2">Bermbreedte</td> <td colspan="2">0,0</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="2">Breedte harde berm</td> <td colspan="2">0,0</td> </tr> </tbody> </table>								Linkerzijde			Rechterzijde			Opgeslagen intensiteit	1890			3515			Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijlFac =	1,00	CnstFac =	1	Etmalintensiteit (gespiegeld)	2702			2702			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage</td> <td>7,00</td> <td>2,80</td> <td>0,60</td> <td>7,00</td> <td>2,80</td> <td>0,60</td> </tr> <tr> <td>Perc. motoren</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. personenauto's</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. midzwaar vrachtverkeer</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. zwaar vrachtverkeer</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Uurintensiteit bromfietsen</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage	7,00	2,80	0,60	7,00	2,80	0,60	Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0	Opgeslagen bus intensiteit	444			444			OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijlFac =	1,00	CnstFac =	1	Etm. Busint. (gespiegeld)	444			444			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31	4,17	0,95	6,31	4,17	0,95	Wegdekverharding	DAB (Ref.)		Wegdekhoopte		0,0		Drempel	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0					Breedte harde berm		0,0	
	Linkerzijde			Rechterzijde																																																																																																																																																					
Opgeslagen intensiteit	1890			3515																																																																																																																																																					
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijlFac =	1,00	CnstFac =	1																																																																																																																																																			
Etmalintensiteit (gespiegeld)	2702			2702																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage</td> <td>7,00</td> <td>2,80</td> <td>0,60</td> <td>7,00</td> <td>2,80</td> <td>0,60</td> </tr> <tr> <td>Perc. motoren</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. personenauto's</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> <td>98,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. midzwaar vrachtverkeer</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> <td>2,0</td> </tr> <tr> <td>Perc. zwaar vrachtverkeer</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>Uurintensiteit bromfietsen</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage	7,00	2,80	0,60	7,00	2,80	0,60	Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0																																																																																																		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht																																																																																																																																																			
Gemiddeld uurpercentage	7,00	2,80	0,60	7,00	2,80	0,60																																																																																																																																																			
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0																																																																																																																																																			
Perc. personenauto's	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0																																																																																																																																																			
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0																																																																																																																																																			
Perc. zwaar vrachtverkeer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0																																																																																																																																																			
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																																			
Opgeslagen bus intensiteit	444			444																																																																																																																																																					
OV.Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijlFac =	1,00	CnstFac =	1																																																																																																																																																			
Etm. Busint. (gespiegeld)	444			444																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> <th>Dag</th> <th>Avond</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddeld uurpercentage bussen</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> <td>6,31</td> <td>4,17</td> <td>0,95</td> </tr> </tbody> </table>								Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31	4,17	0,95	6,31	4,17	0,95																																																																																																																																					
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht																																																																																																																																																			
Gemiddeld uurpercentage bussen	6,31	4,17	0,95	6,31	4,17	0,95																																																																																																																																																			
Wegdekverharding	DAB (Ref.)		Wegdekhoopte		0,0																																																																																																																																																				
Drempel	Niet aanwezig		Bermbreedte		0,0																																																																																																																																																				
			Breedte harde berm		0,0																																																																																																																																																				



Wegvak 64741-83045, Start/End 0/10000						
Projectinformatie						
Algemene opmerkingen						
Opmerkingen linkerzijde						
Opmerkingen rechterzijde						
Wegvaklengte	197,3					
Series linkerzijde	Type linkerzijde	Series rechterzijde		Type rechterzijde		
JUNCTION	<undefined>	JUNCTION		<undefined>		
RoadType	<undefined>	RoadType		71_2x1_wijkontsluingsweg		
gemeente	<undefined>	gemeente		type 0		
promit	<undefined>	promit		type 3		
asg	<undefined>	asg		type 0		
oude roadtypes	<undefined>	oude roadtypes		<undefined>		
fase	<undefined>	fase		groen -10%		
Promicode	<undefined>	Promicode		Centrumroutes		
Snelheid voor geluid						
DAG AVOND NACHT						
Snelheid voor geluid	0		0		0	
idem voor vrachtverkeer	0		0		0	
idem voor bussen	0		0		0	
idem voor trams	0		0		0	
Opgeborgen intensiteit						
Linkerzijde Rechterzijde						
Opgeborgen intensiteit	0		3088			
Ophoogfactoren (beide zijden)	OphFac =	1,00	RijfFac =	1,00	CnstFac = 1	
Eemaalintensiteit (niet gespiegeld)	0		3088			
Gemiddeld uurpercentage						
Dag Avond Nacht Dag Avond Nacht						
Gemiddeld uurpercentage	6,10	4,50	1,10	6,10	4,50	1,10
Perc. motoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Perc. personenauto's	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0
Perc. midzwaar vrachtverkeer	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Perc. zwaar vrachtverkeer	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Uurintensiteit bromfietsen	0	0	0	0	0	0
Wegdekverharding						
Drempel Niet aanwezig						
Wegdekhoopte 0,0						
Bermbreedte 0,0						
Breedte harde berm 0,0						
Afstand wegas-rijlijn [m]						
Linkerzijde Rechterzijde Linkerzijde Rechterzijde						
Afstand wegas-rijlijn [m]	0,0	0,0	Won Corr		0 0,0	
Afstand wegas-gevel [m]	0,0	0,0	Eengezinswoningen		0 0,0 0 0,0	
Afstand rijlijn-hard oppervlak [m]	0,0	0,0	Woningen begane grond		0 0,0 0 0,0	
Afstand wegas-scherm [m]	0,0	0,0	Woningen 1e etage		0 0,0 0 0,0	
Bebouwingsfractie	1,00	1,00	Woningen 2e etage		0 0,0 0 0,0	
Waarneemhoogte speciaal	0,0	0,0	Woningen 3e etage		0 0,0 0 0,0	
Schermhoogte	0,0	0,0	Woningen 4e etage en hoger		0 0,0 0 0,0	
Tophoek scherm			Speciale woningen		0 0,0 0 0,0	
Busbaan						
Wegas Dek Trambaan Wegas Dek						



De intensiteiten
(weergegeven als
1%) per wegvak
voor het jaar 2020



2

ZOMER-GRACHT

Slachthuisbuur

75

300

80 175 176
177 680

SCHIPHOLWEG

73

BELGIËLAAN

Rozenpriël

3

Europaweg/
Schipholweg

Sportpark
Overhout

Houtplein

80 175
176 177 680

73

Zuider-
CHURCHILLAN

50 51 80
90 140 175
176 177 680

51

140

Haarlemmer
Hout

80

680

90

50

SPANJAARDS-
LAAN

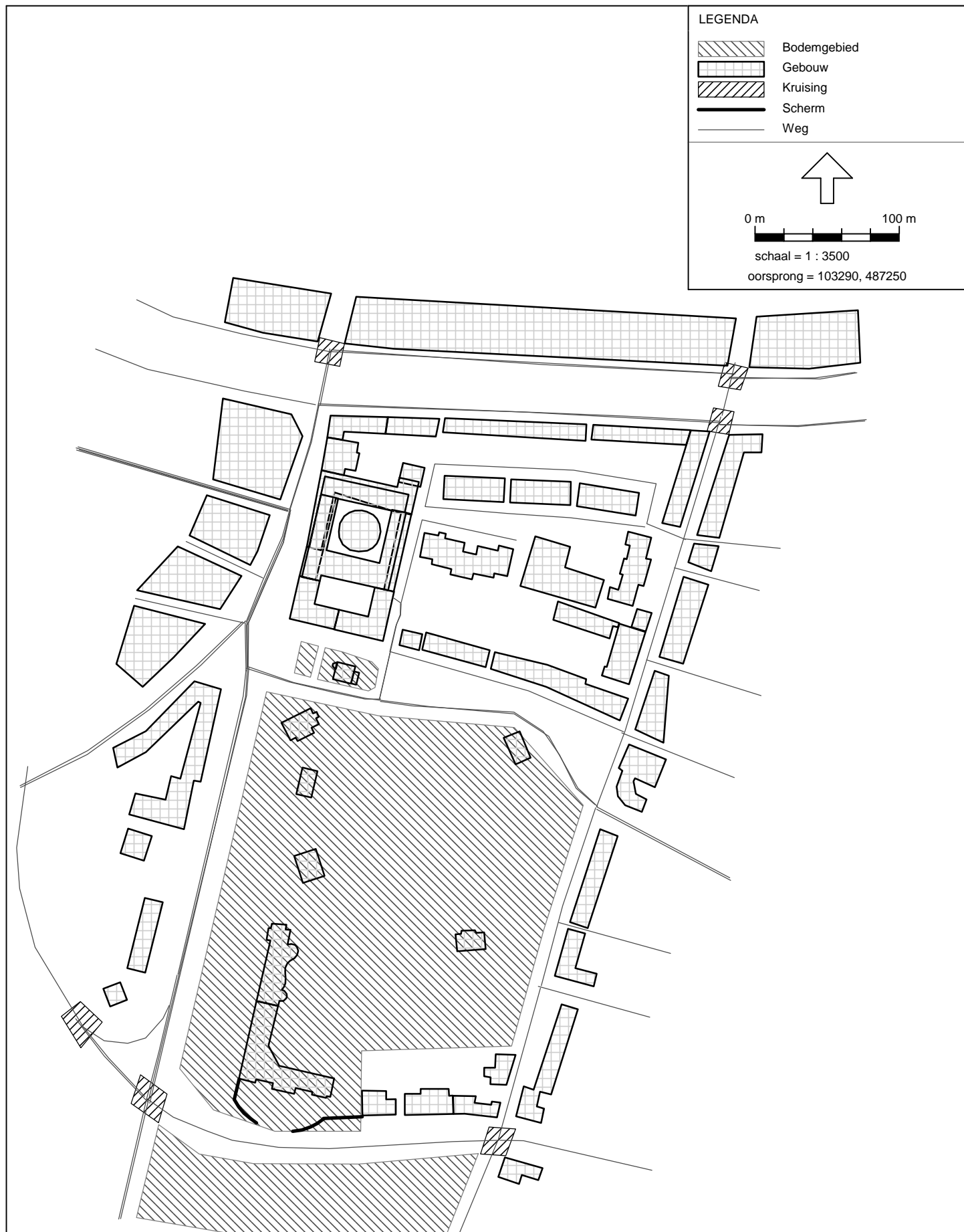
Lijnen door Haarlem (VV)		van	naar	via	ten	avond totaal	nacht totaal	elmaal totaal	lijn aanwezig ja/nee	D	A	N		
1	St Heemstede	Station Haarlem				47	8	5	60	0	0	0		
2	st Spaarnwoude	Deifplein KG				135	30	12	177	0	0	0		
3	Heernstede	Deifplein KG				71	31	17	119	0	0	0		
4	Nw Vernep	IJmuiden		Heernstede st		48	10	8	66	0	0	0		
5	Schalkwijk	Deifplein KG		Ikea		38	2	0	40	0	0	0		
8	St Haarlem	Hogeschool Inholand				8	0	0	8	0	0	0		
14	Deifplein KG	Spaarnwoude				48	12	0	60	0	0	0		
15	St Hiem	Station Haarlem		Waarderpolder		13	0	0	13	0	0	0		
50	Leiden CS	Station Haarlem		Warmond	Lisse	71	8	7	86	0	0	0		
51	Station Haarlem	Station Haarlem		Oegstgeest	Lisse	72	9	10	91	0	0	0		
73	Woentr Schalkwijk	st Uitgeest		Station Haarlem	St Beverwl	93	18	18	129	0	0	0		
75	Wc Schalkwijk	IJmuiden				91	35	27	153	0	0	0		
80	Zandvoort	Adam Marnixstr		St Heernstede	St Hiem	97	18	16	131	97	18	16		
81	Zandvoort	Santpoort Zuid		Hiem St	Bloemende	48	8	8	64	0	0	0		
90	Den Haag Cs	Station Haarlem		Katwijk	Noordwijk	45	9	5	59	0	0	0		
140	Uithoorn	Station Haarlem		Aalsmeer	Hoofdorp	95	17	13	125	0	0	0		
175	Adam ZO	Station Haarlem		Amstelveen		51	9	4	64	51	9	4		
176	Adam Zuid/WTC	Station Haarlem				59	9	6	74	59	9	6		
177	St Hiem	Schiphol				33	1	5	39	33	1	5		
236	Schiphol Oost	Station Haarlem		Bachoevedorp		28	0	3	31	0	0	0		
286	IJmuiden	Adam Marnixstr		Station Haarlem		0	4	0	4	0	0	0		
300	2008/2009 weekdaggem.	Adam Bijlmer		Station Haarlem		214	50	49	313	0	0	0		
575	St Hiem	IJmuiden				35	2	1	38	0	0	0		
680	St Heernstede	Zwanenburg		Halfweg		5	0	0	5	5	0	0		
673	IJmuiden	Haarlem NS		Rijksstraatweg		25	0	0	25	0	0	0		
675	Veiserbroek	Haarlem NS		Rijksstraatweg		3	0	0	3	0	0	0		
										Percentage	6.5	3.0	1.2	
											245	37	31	313

Lijnen door Haarlem (VV)		van	naar	via	en	dag totaal	avond totaal	nacht totaal	etmaal totaal	lijn aanwezig ja/nee	D	A	N	
1	St Heemstede	Station Haarlem				47	8	5	60		0	0	0	
2	st Spaarnwoude	Deiftplein KG				135	30	12	177		0	0	0	
3	Heemstede	Deiftplein KG				71	31	17	119		0	0	0	
4	Nw Vennep	IJmuiden	Heemstede st			48	10	8	66		0	0	0	
5	Schalkwijk	Deiftplein KG	Ikea			38	2	0	40		0	0	0	
8	St Haarlem	Hogeschool Inholland				8	0	0	8		0	0	0	
14	Deiftplein KG	Spaarndam				48	12	0	60		0	0	0	
15	St Hiem	Station Haarlem	Waarderpolder			13	0	0	13		0	0	0	
50	Leiden CS	Station Haarlem	Warmond	Lisse		71	8	7	86		0	0	0	
51	Leiden CS	Station Haarlem	Oegstgeest	Lisse		72	9	10	91		0	0	0	
73	Wcentr Schalkwijk	st Uligeest	Station Haarlem	St Beverwij		93	18	18	129		93	18	18	
75	Wc Schalkwijk	IJmuiden				91	35	27	153		0	0	0	
80	Zandvoort	Adam Marnixstr	St Heemstede	St Hiem		97	18	16	131		0	0	0	
81	Zandvoort	Santpoort Zuid	Hiem St	Bloemenda		48	8	8	64		0	0	0	
90	Den Haag Cs	Station Haarlem	Katwijk	Noordwijk		45	9	5	59		0	0	0	
140	Uithoorn	Station Haarlem	Aalsmeer	Hoofddorp		95	17	13	125		0	0	0	
175	Adam ZO	Station Haarlem	Amstelveen			51	9	4	64		0	0	0	
176	Adam Zuid/WTC	Station Haarlem				59	9	6	74		0	0	0	
177	St Hiem	Schiphol				33	1	5	39		0	0	0	
236	Schiphol Oost	Station Haarlem	Badhoevecorp			28	0	3	31		0	0	0	
286	IJmuiden	Adam Marnixstr	Station Haarlem			0	4	0	4		0	0	0	
300	2008/2009 weekdaggem.	Adam Bijlmer	Station Haarlem			214	50	49	313		0	0	0	
575	St Hiem	IJmuiden				35	2	1	38		0	0	0	
680	St Heemstede	Zwanenburg	Halfweg			5	0	0	5		0	0	0	
673	IJmuiden	Haarlem NS	Rijksstraatweg			25	0	0	25		0	0	0	
675	Veiserbroek	Haarlem NS	Rijksstraatweg			3	0	0	3		0	0	0	
											Percentage	6.0	3.5	1.7
												93	18	128

Bijlage III

Invoergegevens rekenmodel wegverkeerslawaai

oplossingen zijn ons vak

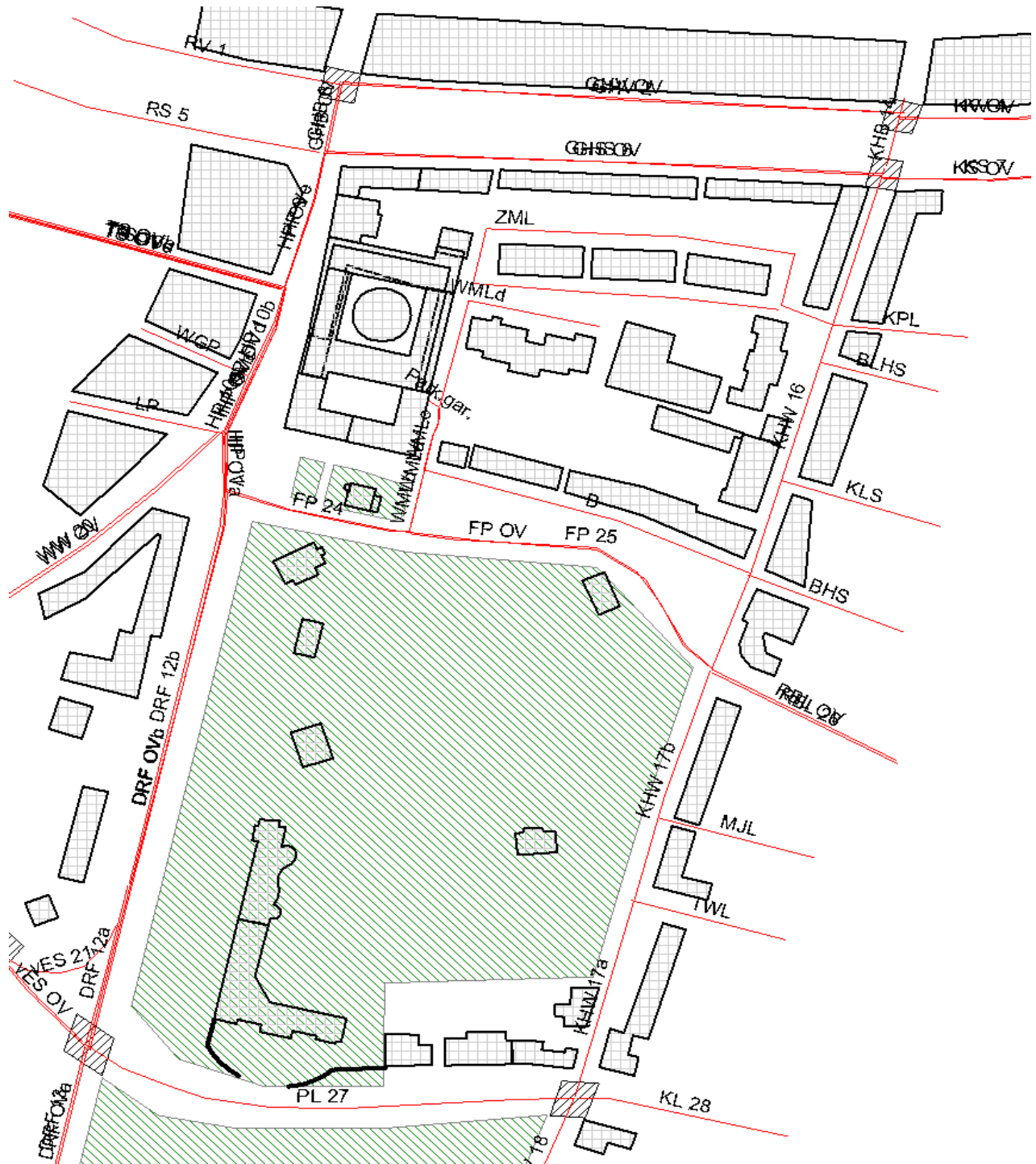


Invoergegevens wegen (1)

Project : 20090030 (akoestisch onderzoek Frederikspark)

Uitgevoerd door : DHa

Datum : 20 augustus 2010



Invoergegevens wegen (2)

Project : 20090030 (akoestisch onderzoek Frederikspark)

Uitgevoerd door : DHA

Datum : 20 augustus 2010

Id	Omschrijving	X-1	X-n	Y-1	Y-n	ISO H	Snelheid (V)			Wegdek	Invoertype	Totale intensiteit	Verdeling intensiteit			Verdeling LV			Verdeling MV			Verdeling ZV			Uurintensiteit MV						
							LV	MV	ZV				D	A	N	D	A	N	D	A	N	D	A	N	D	A	N				
B	Baan	103718	103556	487598	487654	0	30	30	30	kepverb	Verdeling	213	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
LP	Lorentzplein	103455	103379	487674	487691	0	30	30	30	Fijn	Verdeling	213	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
WGP	Wijde Geldelozepad	103468	103415	487705	487730	0	30	30	30	kepverb	Verdeling	213	7	2,8	0,6	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
ZML	Zadelmakerslaan (/Stalhouderslaan)	103732	103761	487740	487731	0	30	30	30	kepverb	Verdeling	213	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BHS	Badhuisstraat	103794	103716	487567	487598	0	30	30	30	kepverb	Verdeling	213	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
MJL	Meesterjoostenlaan	103750	103673	487445	487466	0	30	30	30	kepverb	Verdeling	213	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
TWL	Twijnderslaan	103736	103658	487401	487422	0	30	30	30	*Klinkers	Verdeling	213	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
KLS	Krelagestraat	103813	103734	487623	487648	0	30	30	30	kepverb	Verdeling	213	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BLHS	Bloemhofstraat	103812	103753	487696	487712	0	30	30	30	kepverb	Verdeling	213	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
KPL	Korte Poellaan	103826	103760	487725	487732	0	30	30	30	kepverb	Verdeling	213	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
WMLc	naar parkeergarage	103556	103563	487654	487687	0	10	10	10	Fijn	Verdeling	2930	6,5	3,9	0,8	100	100	100	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
WMLd	Wagenmakerslaan	103643	103563	487731	487688	0	30	30	30	kepverb	Verdeling	213	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
WMLa	Wagenmakerslaan	103563	103549	487687	487621	0	30	30	30	Fijn	Verdeling	213	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
WMLb	naar parkeergarage	103548	103556	487621	487654	0	30	30	30	Fijn	Verdeling	2930	6,5	3,9	0,8	100	100	100	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
RV 1	Raamvest	103380	103514	487897	487862	0	50	50	50	Fijn	Verdeling	2020	6,1	4,5	1,1	97	97	97	2	2	2	1	1	1	--	--	--	--	--	--	--
GHV OV	Buslijn 73 (eenrichting)	103795	103515	487846	487862	0	50	50	50	Fijn	Intensiteit	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	3,88	2,25	1,13
GHV 2	Gasthuisvest	103515	103793	487863	487846	0	50	50	50	Fijn	Verdeling	5858	6,1	4,5	1,1	97	97	97	2	2	2	1	1	1	--	--	--	--	--	--	--
RS 5	Raamsingel	103352	103504	487863	487825	0	50	50	50	Fijn	Verdeling	2830	6,1	4,5	1,1	97	97	97	2	2	2	1	1	1	--	--	--	--	--	--	--
GHS OV	Buslijn 73 (eenrichting)	103783	103506	487812	487826	0	50	50	50	Fijn	Intensiteit	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	3,88	2,25	1,13	
GHS 6	Gasthuissingel	103506	103784	487824	487814	0	50	50	50	Fijn	Verdeling	4450	6,1	4,5	1,1	97	97	97	2	2	2	1	1	1	--	--	--	--	--	--	--
HP OVd	Buslijn 50, 51, 90	103457	103487	487675	487752	0	50	50	50	Fijn	Intensiteit	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	15,67	6,5	2,75		
HP OVa	Buslijn 50, 51, 90 (eenrichting)	103456	103456	487674	487640	0	50	50	50	Fijn	Intensiteit	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7,84	3,25	1,38		
HP OVc	Buslijn 140c	103458	103487	487643	487752	0	50	50	50	Fijn	Intensiteit	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7,92	4,25	1,63		
HP OVb	Buslijn 80, 175, 176, 177, 680	103487	103457	487750	487643	0	50	50	50	Fijn	Intensiteit	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	20,42	9,25	3,88		
HP OVe	Buslijn 73	103507	103487	487824	487752	0	50	50	50	Fijn	Intensiteit	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7,75	4,5	2,25		
HP 11	Houtplein	103457	103457	487643	487675	0	50	50	50	Fijn	Verdeling	610	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
HP 10b	Houtplein	103468	103486	487704	487751	0	50	50	50	Fijn	Verdeling	3434	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
HP 9	Houtplein	103486	103506	487751	487826	0	50	50	50	Fijn	Verdeling	6161	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
HP 10a	Houtplein	103456	103468	487674	487704	0	50	50	50	Fijn	Verdeling	2424	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
TS OVb	Buslijn 80, 175, 176, 177, 680	103340	103487	487796	487752	0	50	50	50	Fijn	Intensiteit	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	20,42	9,25	3,88		
TS OVc	Buslijn 140	103485	103339	487751	487793	0	50	50	50	Fijn	Intensiteit	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7,92	4,25	1,63		
TS OVa	Buslijn 50, 51, 90	103341	103485	487794	487751	0	50	50	50	Fijn	Intensiteit	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	15,67	6,5	2,75		
TS 19	Tempelierstraat	103485	103338	487752	487795	0	50	50	50	Fijn	Verdeling	4250	7	2,8	0,6	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
FP OV	Buslijn 80, 175, 176, 177, 680	103458	103699	487643	487547	0	50	50	50	Fijn	Intensiteit	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	20,42	9,25	3,88		
FP 24	Frederikspark	103456	103549	487642	487621	0	50	50	50	Fijn	Verdeling	1320	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
FP 25	Frederikspark	103549	103698	487619	487548	0	50	50	50	Fijn	Verdeling	1720	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
GHB OV	Buslijn 73 (eenrichting)	103515	103508	487862	487825	0	50	50	50	Fijn	Intensiteit	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	3,88	2,25	1,13		
GHB 8	Grote Houtbrug	103506	103514	487826	487863	0	50	50	50	Fijn	Verdeling	4040	6,1	4,5	1,1	97	97	97	2	2	2	1	1	1	--	--	--	--	--	--	--
DRF OVc	Buslijn 50, 51, 90 (eenrichting)	103388	103458	487342	487643	0	50	50	50	kepverb	Intensiteit	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7,84	3,25	1,38		
DRF OVa	Buslijn 140	103369	103388	487261	487342	0	50	50	50	Fijn	Intensiteit	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7,92	4,25	1,63		
DRF OVb	Buslijn 140	103389	103457	487341	487643	0	50	50	50	kepverb	Intensiteit	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7,92	4,25	1,63		
DRF 13	Dreef	103368	103387	487261	487344	0	50	50	50	Fijn	Verdeling	21210	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
DRF 12b	Dreef	103409	103456	487431	487641	0	50	50	50	kepverb	Verdeling	1313	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DRF 12a	Dreef	103387	103408	487344	487430	0	50	50	50	kepverb	Verdeling	2727	6,5	3,9	0,8	98	98	98	2	2	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
KHB 14	Kleine Houtbrug	103795	103786	487854	487817	0	50	50	50	Fijn	Verdeling	3840	6,1	4,5	1,1	97	97	97	2	2	2	1	1	1	--	--	--	--	--	--	--
KHW 16	Kleine Houtweg	103785	103699	487816	487547	0	50	50	50	Fijn	Verdeling	2828																			

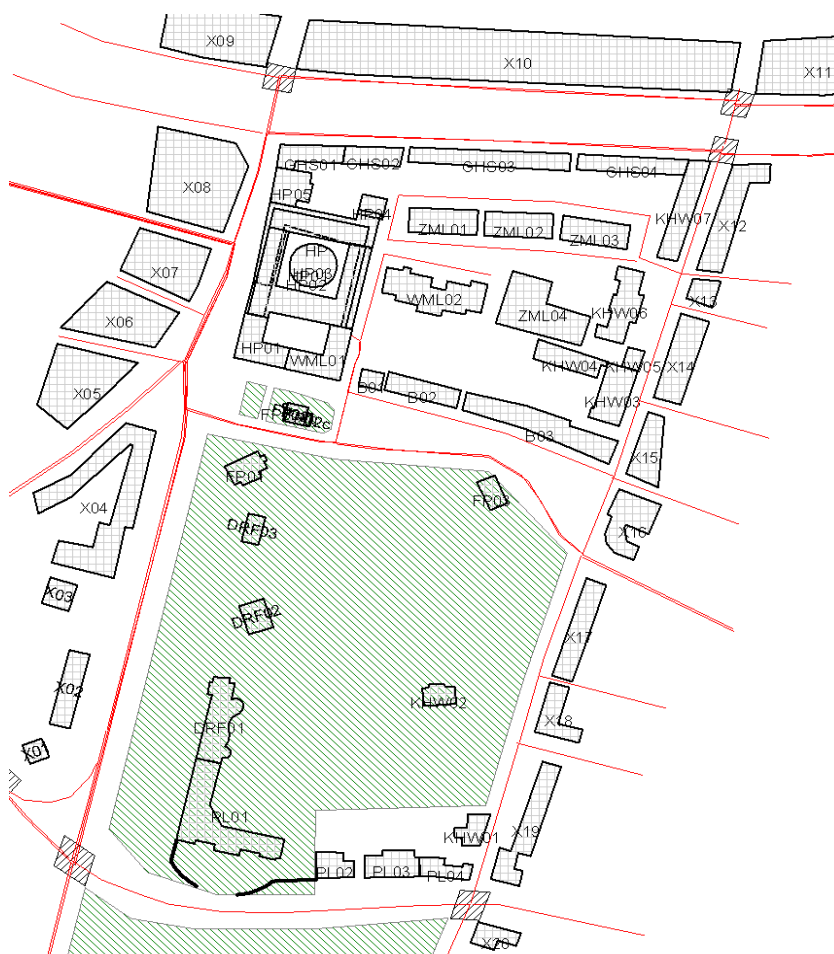
Invoergegevens gebouwen

Project : 20090030 (akoestisch onderzoek Frederikspark)

Uitgevoerd door : DHA

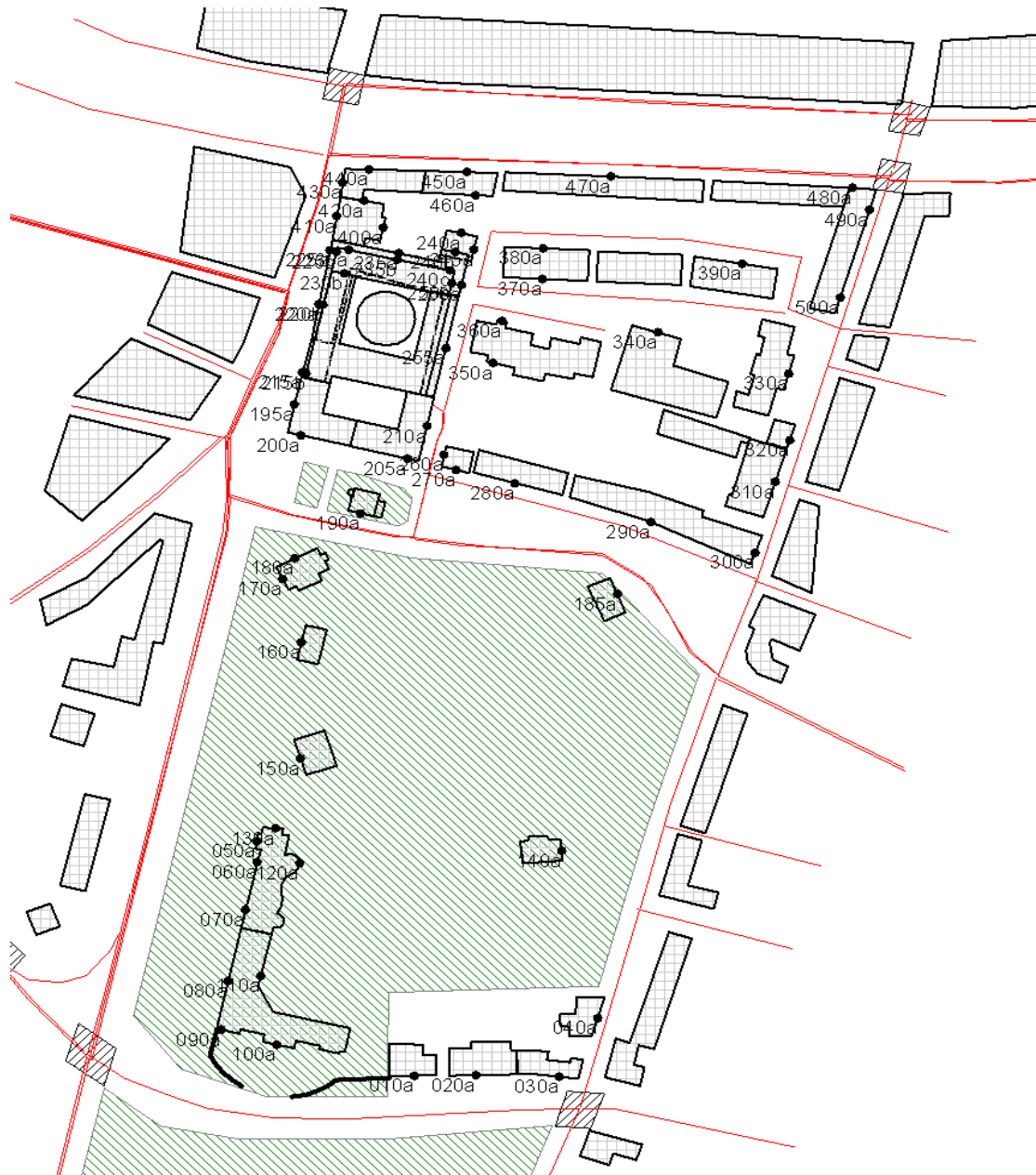
Datum : 20 augustus 2010

Id	Omschrijving	Hoogte
B01	Kantoor en wonen	9
B02	Wonen	9
B03	Wonen	9
DRF01	Kantoor (Dreef)	15
DRF02	Wonen	12
DRF03	Kantoor en wonen	12
FP01	Gemengd	9
FP02a	Maatschappelijk	4
FP02b	Maatschappelijk	12
FP02c	Maatschappelijk	4
FP03	Wonen	9
GHS01	Gemengd	9
GHS02	Wonen	9
GHS03	Wonen	9
GHS04	Wonen	9
HP	Kantoor (Houtplein)	14
HP01	Kantoor	17,5
HP01	Kantoor (Houtplein)	17,5
HP02	Kantoor (Houtplein)	21
HP03	Kantoor (Houtplein)	7
HP04	Kantoor (Houtplein)	10,5
HP05	Kantoor	14
KHW01	Gemengd	9
KHW02	Kantoor en wonen	9
KHW03	Maatschappelijk	9
KHW04	Maatschappelijk	9
KHW05	Wonen	9
KHW06	Maatschappelijk	9
KHW07	Gemengd	9
PL01	Kantoor	15
PL02	Kantoor en wonen	9
PL03	Kantoor en wonen	9
PL04	Wonen	9
WML01	Hotel	17,5
WML02	Wonen	9
X01	Reflecterend gebouw	9
X02	Reflecterend gebouw	9
X03	Reflecterend gebouw	9
X04	Reflecterend gebouw	9
X05	Reflecterend gebouw	9
X06	Reflecterend gebouw	9
X07	Reflecterend gebouw	9
X08	Reflecterend gebouw	9
X09	Reflecterend gebouw	9
X10	Reflecterend gebouw	9
X11	Reflecterend gebouw	9
X12	Reflecterend gebouw	9
X13	Reflecterend gebouw	9
X14	Reflecterend gebouw	9
X15	Reflecterend gebouw	9
X16	Reflecterend gebouw	9
X17	Reflecterend gebouw	9
X18	Reflecterend gebouw	9
X19	Reflecterend gebouw	9
X20	Reflecterend gebouw	9
ZML01	Wonen	9
ZML02	Wonen	9
ZML03	Wonen	9
ZML04	Maatschappelijk	9



Ontvangerpunten (1)

Project : 20090030 (akoestisch onderzoek Frederikspark)
Uitgevoerd door : DHa
Datum : 20 augustus 2010



Ontvangerpunten (2)

Project : 20090030 (akoestisch onderzoek Frederikspark)

Uitgevoerd door : DHa

Datum : 20 augustus 2010

Id	Omschrijving	Maaiveld	Hdef.	A	B	C	D	E	F
010a	Paviljoenslaan		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
020a	Paviljoenslaan		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
030a	Paviljoenslaan		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
040a	Kleine Houtweg		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
050a	Dreef		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	15,8	--
060a	Dreef		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	15,8	--
070a	Dreef		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	15,8	--
080a	Dreef		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	15,8	--
090a	Paviljoenslaan		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	15,8	--
100a	Paviljoenslaan		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	15,8	--
110a	Dreef (achter)		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	--	--
120a	Dreef (achter)		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	--	--
130a	Dreef		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	15,8	--
140a	Kleine Houtweg		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
150a	Dreef		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
160a	Dreef		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
170a	Dreef		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
180a	Frederikspark		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
185a	Frederikspark		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
190a	Frederikspark		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	10,5	--	--
195a	Houtplein		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	15,8	--
200a	Frederikspark		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	15,8	--
205a	Frederikspark		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	15,8	--
210a	Wagenmakerslaan		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	15,8	--
215a	Houtplein		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	15,8	--
215b	Houtplein	<-->	Relatief	--	--	--	--	--	19,3
220a	Houtplein		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	--	--
220b	Houtplein	<-->	Relatief	--	--	--	--	15,8	19,3
225a	Houtplein		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	--	--
225b	Houtplein		0 Relatief	--	--	--	--	15,8	--
230a	Houtplein		0 Relatief	--	--	--	--	15,8	--
230b	Houtplein		0 Relatief	--	--	--	--	--	19,3
235a	Houtplein (achter)		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	--	--
235b	Houtplein (achter)		0 Relatief	--	--	--	--	15,8	--
240a	Zadelmakerslaan		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	--	--	--
240b	Zadelmakerslaan		0 Relatief	--	--	--	12,3	--	--
240c	Zadelmakerslaan		0 Relatief	--	--	--	--	15,8	--
245a	Zadelmakerslaan		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	--	--	--
250a	Zadelmakerslaan		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	--	--
250b	Zadelmakerslaan		0 Relatief	--	--	--	--	15,8	--
255a	Zadelmakerslaan		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	15,8	--
260a	Wagenmakerslaan		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
270a	Frederikspark		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
280a	Frederikspark		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
290a	Frederikspark		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
300a	Kleine Houtweg		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
310a	Kleine Houtweg		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
320a	Kleine Houtweg		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
330a	Kleine Houtweg		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
340a	Zadelmakerslaan		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
350a	Wagenmakerslaan		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
360a	Wagenmakerslaan		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
370a	Zadelmakerslaan		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
380a	Zadelmakerslaan		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
390a	Zadelmakerslaan		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
400a	Houtplein (achter)		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	--	--
410a	Houtplein		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	--	--
420a	Gasthuissingel		0 Relatief	1,8	5,3	8,8	12,3	--	--
430a	Houtplein		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
440a	Gasthuissingel		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
450a	Gasthuissingel		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
460a	Zadelmakerslaan		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
470a	Gasthuissingel		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
480a	Gasthuissingel		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
490a	Kleine Houtweg		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--
500a	Kleine Houtweg		0 Relatief	1,5	4,5	7,5	--	--	--

Bijlage IV

Rekenresultaten wegverkeerslawaaï

oplossingen zijn ons vak

Optredende geluidbelasting* per weg

Project : 20090030 (akoestisch onderzoek Frederikspark)

Uitgevoerd door : DHa

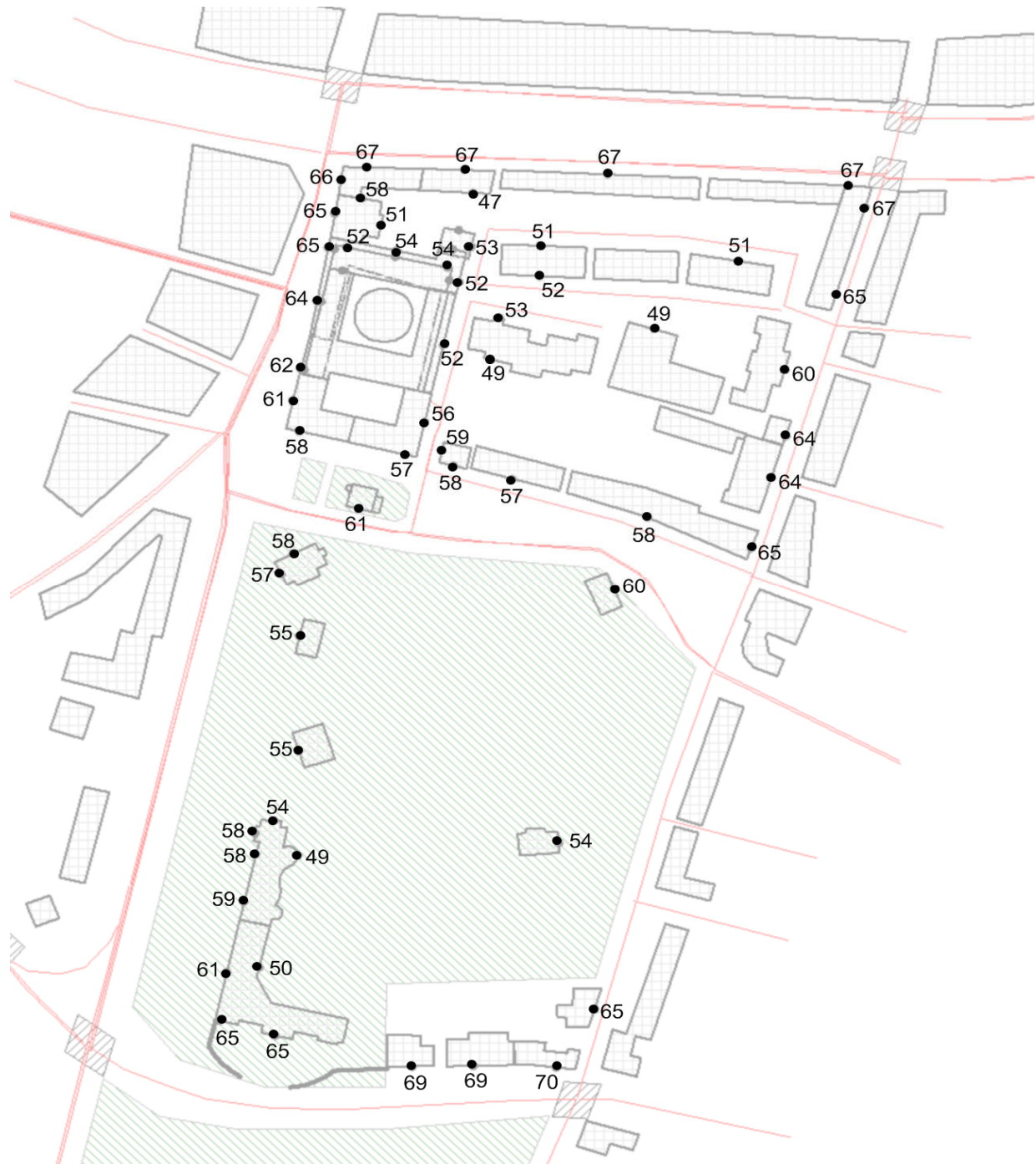
Datum : 20 augustus 2010

Dreef			Gasthuisvest			Kampersingel			Paviljoenslaan		
Identificatie	Hoogte	Lden	Identificatie	Hoogte	Lden	Identificatie	Hoogte	Lden	Identificatie	Hoogte	Lden
050a_B	5,3	49	420a_D	12,3	50	480a_A	1,5	51	010a_A	1,5	63
050a_C	8,8	50	440a_A	1,5	51	480a_B	4,5	52	010a_B	4,5	64
050a_D	12,3	50	440a_B	4,5	53	480a_C	7,5	52	010a_C	7,5	64
050a_E	15,8	50	440a_C	7,5	53	490a_A	1,5	52	020a_A	1,5	64
060a_B	5,3	49	450a_A	1,5	53	490a_B	4,5	52	020a_B	4,5	64
060a_C	8,8	49	450a_B	4,5	55	490a_C	7,5	52	020a_C	7,5	64
060a_D	12,3	49	450a_C	7,5	55	Kampervest			030a_A	1,5	63
060a_E	15,8	50	470a_A	1,5	54	Identificatie	Hoogte	Lden	030a_B	4,5	63
070a_B	5,3	49	470a_B	4,5	55	480a_B	4,5	49	030a_C	7,5	63
070a_C	8,8	50	470a_C	7,5	55	480a_C	7,5	50	040a_A	1,5	49
070a_D	12,3	50	480a_A	1,5	53	490a_B	4,5	49	040a_B	4,5	51
070a_E	15,8	50	480a_B	4,5	54	490a_C	7,5	49	040a_C	7,5	51
080a_A	1,8	49	480a_C	7,5	54	Kleine Houtbrug			080a_A	1,8	50
080a_B	5,3	50	Grote Houtbrug			Identificatie	Hoogte	Lden	080a_B	5,3	51
080a_C	8,8	51	Identificatie	Hoogte	Lden	480a_B	4,5	49	080a_C	8,8	52
080a_D	12,3	51	430a_A	1,5	51	480a_C	7,5	49	080a_D	12,3	52
080a_E	15,8	51	430a_B	4,5	52	Kleine Houtweg			080a_E	15,8	52
090a_B	5,3	49	430a_C	7,5	51	Identificatie	Hoogte	Lden	090a_A	1,8	55
090a_C	8,8	50	440a_A	1,5	50	030a_A	1,5	50	090a_B	5,3	59
090a_D	12,3	50	440a_B	4,5	51	030a_B	4,5	50	090a_C	8,8	59
090a_E	15,8	50	440a_C	7,5	50	030a_C	7,5	50	090a_D	12,3	59
160a_C	7,5	49	Houtplein			040a_A	1,5	60	090a_E	15,8	59
170a_A	1,5	49	Identificatie	Hoogte	Lden	040a_B	4,5	59	100a_A	1,8	56
170a_B	4,5	50	195a_A	1,8	55	040a_C	7,5	57	100a_B	5,3	59
170a_C	7,5	51	195a_B	5,3	55	300a_A	1,5	60	100a_C	8,8	60
Frederikspark			195a_C	8,8	55	300a_B	4,5	59	100a_D	12,3	60
Identificatie	Hoogte	Lden	195a_D	12,3	55	300a_C	7,5	58	100a_E	15,8	59
180a_A	1,5	49	195a_E	15,8	55	310a_A	1,5	59	van Eedenstraat		
180a_B	4,5	50	215a_A	1,8	56	310a_B	4,5	58	Identificatie	Hoogte	Lden
180a_C	7,5	50	215a_B	5,3	56	310a_C	7,5	58	050a_E	15,8	49
185a_A	1,5	54	215a_C	8,8	56	320a_A	1,5	59	060a_E	15,8	49
185a_B	4,5	54	215a_D	12,3	56	320a_B	4,5	59	070a_D	12,3	49
185a_C	7,5	54	215a_E	15,8	56	320a_C	7,5	58	070a_E	15,8	50
190a_A	1,5	56	215a_F	19,3	53	330a_A	1,5	54	080a_B	5,3	50
190a_B	4,5	55	220a_A	1,8	58	330a_B	4,5	55	080a_C	8,8	51
190a_C	7,5	55	220a_B	5,3	58	330a_C	7,5	55	080a_D	12,3	51
190a_D	10,5	54	220a_C	8,8	58	490a_A	1,5	60	080a_E	15,8	51
270a_B	4,5	49	220a_D	12,3	57	490a_B	4,5	59	090a_C	8,8	49
270a_C	7,5	49	220a_E	15,8	54	490a_C	7,5	58	090a_D	12,3	49
280a_A	1,5	49	220b_F	19,3	56	500a_A	1,5	60	090a_E	15,8	49
280a_B	4,5	50	225a_A	1,8	59	500a_B	4,5	59	Wagenmakerslaan		
280a_C	7,5	50	225a_B	5,3	59	500a_C	7,5	58	Identificatie	Hoogte	Lden
290a_A	1,5	50	225a_C	8,8	59	Raamsingel			210a_A	1,8	50
290a_B	4,5	51	225a_D	12,3	58	Identificatie	Hoogte	Lden	210a_B	5,3	50
290a_C	7,5	51	225b_E	15,8	51	430a_A	1,5	50	210a_C	8,8	49
Gasthuissingel			410a_A	1,8	60	430a_B	4,5	51	260a_A	1,5	53
Identificatie	Hoogte	Lden	410a_B	5,3	60	430a_C	7,5	51	260a_B	4,5	52
430a_A	1,5	52	410a_C	8,8	59	440a_C	7,5	49	260a_C	7,5	51
430a_B	4,5	51	410a_D	12,3	58	Kamperlaan			de hoogste geluidbelastingen per ontvangerpunt zijn met geel gearceerd		
430a_C	7,5	51	430a_A	1,5	59	Identificatie	Hoogte	Lden			
440a_A	1,5	61	430a_B	4,5	59	010a_A	1,5	49			
440a_B	4,5	60	430a_C	7,5	59	010a_B	4,5	50			
440a_C	7,5	59	Tempelierstraat			010a_C	7,5	51			
450a_A	1,5	61	Identificatie	Hoogte	Lden	020a_A	1,5	52			
450a_B	4,5	61	220a_A	1,8	52	020a_B	4,5	53			
450a_C	7,5	60	220a_B	5,3	53	020a_C	7,5	54			
470a_A	1,5	61	220a_C	8,8	53	030a_A	1,5	60			
470a_B	4,5	61	220a_D	12,3	53	030a_B	4,5	61			
470a_C	7,5	60	220b_E	15,8	52	030a_C	7,5	61			
480a_A	1,5	61	220b_F	19,3	50	040a_A	1,5	51			
480a_B	4,5	60				040a_B	4,5	53			
480a_C	7,5	59				040a_C	7,5	53			

*Geluidbelastingen (Lden), hoger dan 48 dB en inclusief correctie art. 110g Wgh

Optredende gecumuleerde geluidbelasting* (1)

Project : 20090030 (akoestisch onderzoek Frederikspark)
Uitgevoerd door : DHa
Datum : 20 augustus 2010



*Sommatie van geluidbelastingen (Lden) van alle wegen, zonder correctie art. 110g Wgh

Optredende gecumuleerde geluidbelasting* (2)

Project : 20090030 (akoestisch onderzoek Frederikspark)

Uitgevoerd door : DHa

Datum : 20 augustus 2010

Omschrijving	Identificatie meetpunt	Hoogst optredende geluidbelasting	Optredende geluidbelastingen per hoogte (h)											
			h	Lden	h	Lden	h	Lden	h	Lden	h	Lden	h	Lden
Paviljoenslaan	010	69	1,5	68	4,5	69	7,5	69	--	--	--	--	--	--
Paviljoenslaan	020	69	1,5	69	4,5	69	7,5	69	--	--	--	--	--	--
Paviljoenslaan	030	70	1,5	70	4,5	70	7,5	70	--	--	--	--	--	--
Kleine Houtweg	040	65	1,5	65	4,5	65	7,5	64	--	--	--	--	--	--
Dreef	050	58	1,8	56	5,3	57	8,8	57	12,3	58	15,8	58	--	--
Dreef	060	58	1,8	56	5,3	57	8,8	57	12,3	58	15,8	58	--	--
Dreef	070	59	1,8	56	5,3	58	8,8	59	12,3	59	15,8	59	--	--
Dreef	080	61	1,8	59	5,3	60	8,8	61	12,3	61	15,8	61	--	--
Paviljoenslaan	090	65	1,8	61	5,3	65	8,8	65	12,3	65	15,8	65	--	--
Paviljoenslaan	100	65	1,8	62	5,3	65	8,8	65	12,3	65	15,8	65	--	--
Dreef (achter)	110	50	1,8	45	5,3	46	8,8	48	12,3	50	--	--	--	--
Dreef (achter)	120	49	1,8	46	5,3	46	8,8	48	12,3	49	--	--	--	--
Dreef	130	54	1,8	51	5,3	52	8,8	53	12,3	53	15,8	54	--	--
Kleine Houtweg	140	54	1,5	52	4,5	53	7,5	54	--	--	--	--	--	--
Dreef	150	55	1,5	53	4,5	54	7,5	55	--	--	--	--	--	--
Dreef	160	55	1,5	54	4,5	55	7,5	55	--	--	--	--	--	--
Dreef	170	57	1,5	55	4,5	57	7,5	57	--	--	--	--	--	--
Frederikspark	180	58	1,5	57	4,5	58	7,5	58	--	--	--	--	--	--
Frederikspark	185	60	1,5	60	4,5	60	7,5	60	--	--	--	--	--	--
Frederikspark	190	61	1,5	61	4,5	61	7,5	60	10,5	60	--	--	--	--
Houtplein	195	61	1,8	61	5,3	61	8,8	61	12,3	61	15,8	61	--	--
Frederikspark	200	58	1,8	56	5,3	57	8,8	58	12,3	58	15,8	58	--	--
Frederikspark	205	57	1,8	56	5,3	56	8,8	56	12,3	56	15,8	57	--	--
Wagenmakerslaan	210	56	1,8	56	5,3	56	8,8	55	12,3	55	15,8	55	--	--
Houtplein	215	62	1,8	62	5,3	62	8,8	62	12,3	62	15,8	62	19,3	60
Houtplein	220	64	1,8	64	5,3	64	8,8	64	12,3	64	15,8	61	19,3	63
Houtplein	225	65	1,8	65	5,3	65	8,8	64	12,3	64	15,8	58	--	--
Houtplein	230	52	15,8	52	19,3	52	--	--	--	--	--	--	--	--
Houtplein (achter)	235	54	1,8	40	5,3	42	8,8	45	12,3	50	15,8	54	--	--
Zadelmakerslaan	240	54	1,8	46	5,3	47	8,8	49	12,3	51	15,8	54	--	--
Zadelmakerslaan	245	53	1,8	53	5,3	53	8,8	52	--	--	--	--	--	--
Zadelmakerslaan	250	52	1,8	51	5,3	52	8,8	52	12,3	52	15,8	50	--	--
Zadelmakerslaan	255	52	1,8	52	5,3	52	8,8	52	12,3	51	15,8	52	--	--
Wagenmakerslaan	260	59	1,5	59	4,5	58	7,5	57	--	--	--	--	--	--
Frederikspark	270	58	1,5	57	4,5	58	7,5	57	--	--	--	--	--	--
Frederikspark	280	57	1,5	56	4,5	57	7,5	57	--	--	--	--	--	--
Frederikspark	290	58	1,5	57	4,5	58	7,5	58	--	--	--	--	--	--
Kleine Houtweg	300	65	1,5	65	4,5	64	7,5	63	--	--	--	--	--	--
Kleine Houtweg	310	64	1,5	64	4,5	63	7,5	63	--	--	--	--	--	--
Kleine Houtweg	320	64	1,5	64	4,5	64	7,5	63	--	--	--	--	--	--
Kleine Houtweg	330	60	1,5	59	4,5	60	7,5	60	--	--	--	--	--	--
Zadelmakerslaan	340	49	1,5	48	4,5	49	7,5	49	--	--	--	--	--	--
Wagenmakerslaan	350	49	1,5	48	4,5	49	7,5	49	--	--	--	--	--	--
Wagenmakerslaan	360	53	1,5	53	4,5	53	7,5	53	--	--	--	--	--	--
Zadelmakerslaan	370	52	1,5	52	4,5	52	7,5	52	--	--	--	--	--	--
Zadelmakerslaan	380	51	1,5	51	4,5	51	7,5	50	--	--	--	--	--	--
Zadelmakerslaan	390	51	1,5	51	4,5	51	7,5	51	--	--	--	--	--	--
Houtplein (achter)	400	51	1,8	40	5,3	42	8,8	45	12,3	51	--	--	--	--
Houtplein	410	65	1,8	65	5,3	65	8,8	65	12,3	64	--	--	--	--
Gasthuissingel	420	58	1,8	44	5,3	45	8,8	50	12,3	58	--	--	--	--
Houtplein	430	66	1,5	66	4,5	66	7,5	66	--	--	--	--	--	--
Gasthuissingel	440	67	1,5	67	4,5	67	7,5	66	--	--	--	--	--	--
Gasthuissingel	450	67	1,5	67	4,5	67	7,5	66	--	--	--	--	--	--
Zadelmakerslaan	460	47	1,5	46	4,5	47	7,5	47	--	--	--	--	--	--
Gasthuissingel	470	67	1,5	67	4,5	67	7,5	66	--	--	--	--	--	--
Gasthuissingel	480	67	1,5	67	4,5	67	7,5	67	--	--	--	--	--	--
Kleine Houtweg	490	67	1,5	67	4,5	66	7,5	65	--	--	--	--	--	--
Kleine Houtweg	500	65	1,5	65	4,5	65	7,5	64	--	--	--	--	--	--

*Sommatie van geluidbelastingen (Lden) van alle wegen, zonder correctie art. 110g Wgh

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

Bijlage 3 Watertoets bestemmingsplan Frederikspark te Haarlem d.d. 27-08-2010 , aanvullende notitie nr. 20090030-23 dd. 15-12-2010 en advies Rijnland dd. 1-4-2011

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

Notitie 20090030-19

Watertoets bestemmingsplan Frederikspark te Haarlem

Datum	Referentie	Behandeld door
27 augustus 2010	20090030-19	F. Niewold/MVD

1 Inleiding

Cauberg-Huygen heeft in opdracht van de Provincie Noord-Holland onderzoek uitgevoerd hoe op de locatie van het te renoveren provinciehuis, aan de Dreef te Haarlem, met hemelwater kan worden omgegaan. Een deel van de renovatie heeft betrekking op vervangende nieuwbouw. De dokterswoning en het entreegebouw worden wel gerenoveerd, maar niet uitgebreid. Wij hebben ons met betrekking tot het onderzoek tot de vervangende nieuwbouw beperkt, aangezien het verhardingsoppervlak van het overig deel van het gebouw niet wijzigt. Te meer ook omdat het bestemmingsplan Frederikspark overwegend consoliderend van aard is. In het plan wordt geen ruimte geboden voor grootschalige stedenbouwkundige ontwikkelingen. De afbakening van het onderzoeksgebied tot uitsluitend de vervangende nieuwbouw van het provinciehuis achten wij daarom als toelaatbaar.

2 Ligging en ontwikkeling

De locatie is gelegen aan de Dreef 3 te Haarlem. De onderzoekslocatie is kadastraal bekend bij de gemeente Haarlem, sectie K, nummers 3219 en 27. Het huidig gebruik van de locatie betreft het gedeelte van het provinciehuis van Noord-Holland waar het bestuur is gevestigd. Het betreffende gebouw heeft een kantoor- en bijeenkomstfunctie. In de nieuwe situatie blijft het bestuur van de provincie Noord-Holland in het gebouw gevestigd. Het gebouw zal een renovatie ondergaan, waardoor de totale oppervlakte van het gebouw kleiner wordt. In de nieuwe situatie wordt tevens een ondergrondse parkeergarage gerealiseerd die in verbinding staat met het vernieuwde gebouw. In de nieuwe situatie krijgt de locatie een kantoor-, bijeenkomst- en parkeerfunctie.

De oppervlakte van het bestaande gebouw betreft ca. 1.700 m², dit is inclusief de entree en exclusief de dokterswoning. De oppervlakte van het vervangende gebouw, inclusief entree, bedraagt circa 650 m². De totaal oppervlakte van het bebouwd oppervlak neemt in de nieuwe situatie met circa 1.050 m² af. Ongeveer de helft van het dak van de vervangende nieuwbouw zal met een vegetatiedak worden uitgevoerd, circa 325m².

oplossingen zijn ons vak

In de nieuwe situatie zal tevens een ondergrondse parkeergarage worden gerealiseerd, die in verbinding staat met het vernieuwde gebouw. De betonnen constructie van de parkeergarage wordt afgedekt met een grondlaag van 0,5 meter met aan de bovenzijde gras. De oppervlakte van de parkeergarage bedraagt circa 3.330 m².

Het nieuw te bouwen deel is in oppervlakte kleiner dan het bestaande gebouw. Door de ondergrondse parkeergarage neemt de bebouwingsoppervlakte toe met circa 2.280 m².

Op dit moment is nog niet bekend hoe de definitieve terreinverharding rondom het gebouw eruit zal zien. De toerit van de parkeergarage (hellingbaan en entree) zal in elk geval worden voorzien van een verharding. In de huidige situatie is deze locatie ook voorzien van een verharding. Verondersteld mag worden dat de totale oppervlakte van de terreinverharding, ten opzichte van de bestaande situatie, ongeveer hetzelfde blijft. Daarom is in dit onderzoek de terreinverharding buiten beschouwing gebleven.

Tabel 2.1: Oppervlakte bebouwing

Gebouw	Oppervlakte bestaand m ²	Oppervlakte nieuw m ²
Renovatie deel;		
- normaal dak	1.700	325
- vegetatie dak	0	325
Ondergrondse parkeergarage *	0	3.330
Totaal:		
Renovatie deel	1.700	- 1.050
Inclusief parkeergarage	0	+ 2.280

* De ondergrondse parkeergarage wordt aan de bovenzijde afgedekt met een grondlaag van 0,5 meter.

3 Watersysteem

3.1 Bodemopbouw en geohydrologie

Voor de bepaling van de regionale bodemopbouw is gebruik gemaakt van de Effectenstudie grondwatersysteem Dreefcomplex Haarlem van IF Technology bv van 19 oktober 2006 en van het DINO-loket van TNO. Het maaiveld ligt op circa 1,1 m + NAP. De regionale bodemopbouw is weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 3.1: Regionale bodemopbouw

Laag	Samenstelling	Formatie	Diepte [m-mv]
Deklaag	Fijne, slibhoudende zanden, veen en kleiafzettingen	Westland	0-20
1 ^e watervoerend pakket	Fijne tot grove zanden	Twente, Kreftenheije, Eem	20-70
1 ^e scheidende laag		Eem, Drente, Kedichem	70-90
Gecombineerd 2 ^e /3 ^e watervoerend pakket	Matig fijne tot grove zanden	Urk, Sterksel, Harderwijk	90-180
Hydrologische basis	Afwisseling van kleien en fijn slibhoudende zanden	Tegelen, Maassluis	> 180

3.2 Grondwater

Horizontale stroming

De regionale horizontale grondwaterstroming in het gecombineerde tweede en derde watervoerende pakket is bepaald op basis van een isohypsenbeeld, afkomstig uit het Regionaal Geohydrologisch Informatie Systeem (REGIS). Uit het isohypsenbeeld volgt dat het grondwater in zuidoostelijke richting stroomt. In deze richting neemt de stijghoogte in het gecombineerde tweede en derde watervoerende pakket met 0,5 meter per kilometer toe. Uitgaande van een effectieve porositeit van 35% en een horizontale doorlatendheid van 20 à 30 m/d, bedraagt de snelheid van de regionale grondwaterstroming 10 à 15 meter per jaar.

Grondwaterstand

Grondwaterstandmetingen in peilbuizen in de omgeving van de locatie geven aan dat de grondwaterstand op 1,0 - 1,8 m-mv gelegen is. Over het algemeen is de grondwaterstand aan het einde van de zomer laag en aan het einde van de winter hoog.

In de buurt van de locatie is geen oppervlaktewater. Het dichtstbijzijnde oppervlaktewater bevindt zich op circa 430 meter ten oosten van de locatie, dit betreft het Spaarne.

De grondwaterstand is in principe voldoende voor de ontwatering. De minimum stand die het Hoogheemraadschap Rijnland hanteert voor ontwatering bedraagt een grondwaterstand van 0,6 m-mv. De ondergrond is tevens geschikt voor ontwatering, aangezien uit eerder verricht onderzoek op de locatie is gebleken dat de bovenlaag tot circa 3,0 m-mv overwegend uit zand bestaat.

4 Beleid waterbeheerder

De watertoets is geen toets in de gebruikelijke zin van het woord. Het is een procesinstrument om water een uitgesproken en inhoudelijk betere plaats te geven bij het opstellen en beoordelen van alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen. Het doel van de watertoets in algemene zin luidt als volgt: 'Het waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten'.

De waterbeheerder voor dit plangebied is het Hoogheemraadschap Rijnland. Voor dit plangebied is alleen het aspect hemelwater relevant.

In de nota 'Dempingen en verhard oppervlak' heeft Hoogheemraadschap Rijnland de aanbevelingen van de Commissie Waterbeheer voor de 21^{ste} eeuw uitgewerkt voor haar beheersgebied. Het centrale uitgangspunt is dat problemen niet mogen worden afgewenteld op de omgeving. Dit betekent onder meer dat regenwater niet zo snel als mogelijk moet worden afgevoerd, maar dat eerst de mogelijkheden voor vasthouden en bergen in de bodem en in open water moeten worden benut. Rijnland is gerechtigd eisen te stellen met betrekking tot compensatie van het verlies aan berging in de bodem als gevolg van verharding.

Rijnland heeft hiertoe een drietrapsstrategie geformuleerd volgens de voorkeursvolgorde: vasthouden-bergen-afvoeren. Daarnaast is er de '15% regel', welke een compensatie vormt voor het toenemende waterbezwaar als gevolg van de toenemende verstedelijking in combinatie met het afkoppelen van hemelwater van de riolering.

In feite is er sprake van strijdige waterbelangen: enerzijds dient hemelwater te worden afgekoppeld van de riolering en anderzijds dient de berging in oppervlaktewater niet te worden overbelast.

5 Toetsing bouwplan

Met betrekking tot het te realiseren plan heeft er afstemming plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap Rijnland. Hierbij zijn het te renoveren gebouw en de ondergrondse parkeergarage door Rijnland apart in ogenschouw genomen.

Gebouw

Het totale verharde oppervlak van de locatie neemt af, dit komt de hemelwaterafvoer vanaf verhardingen ten goede. Tevens wordt het dak van de vervangende nieuwbouw voor circa de helft voorzien van vegetatie, hierdoor wordt af te voeren hemelwater, afkomstig van het dak, gereduceerd. Compenserende maatregelen zijn niet noodzakelijk.

Ondergrondse parkeergarage

Aangezien ondergrondse bebouwing niet in de beleidsregels van het Hoogheemraadschap Rijnland genoemd staan, heeft over de te realiseren ondergrondse parkeergarage afstemming plaats gevonden met het Hoogheemraadschap. Hieruit blijkt dat momenteel, ten aanzien van deze situaties, nieuw beleid wordt ontwikkeld door het Hoogheemraadschap. Naar verwachting zal medio februari 2011 het nieuwe beleid van kracht worden. Het nieuwe beleidsvoorstel van Rijnland voor deze situaties is als volgt: Een situatie met een gesloten oppervlak gelegen vanaf 0,6 meter onder het maaiveld, waarbij geen sneldoorlatend materiaal op het gesloten oppervlak is toegepast, maar bijvoorbeeld gewone grond die water vasthoudt, wordt als algemene regel gesteld dat geen compensatie wordt verlangd. Voorstel van het Hoogheemraadschap is alvast aan te sluiten bij het toekomstige beleid.

De bovenzijde van de ondergrondse parkeergarage wordt afgedekt met een laag van 0,5 meter grond. Een deel van de nieuw te bouwen ondergrondse parkeergarage wordt gecompenseerd door de afname van het totale verharde oppervlak. Gezien de oppervlakte van de vervangende nieuwbouw afneemt en circa de helft van dit gebouw wordt voorzien van een vegetatiedak.

Rondom de ondergrondse parkeergarage en het gebouw is een park gesitueerd. Gezien de omgeving en de plaatselijke samenstelling van de ondergrond (zandgrond en minimale grondwaterstand op 1,0 m-mv) rond de parkeergarage, zal naar alle waarschijnlijkheid infiltratie van het af te voeren hemelwater niet tot problemen leiden. Afwijking van de toekomstige beleidsregel, met 0,1 meter, is derhalve toelaatbaar.


6 Conclusie

Cauberg-Huygen heeft in opdracht van de Provincie Noord-Holland onderzoek uitgevoerd hoe op de locatie van het te renoveren provinciehuis, aan de Dreef te Haarlem, met hemelwater kan worden omgegaan. Een deel van de renovatie heeft betrekking op vervangende nieuwbouw. De dokterswoning en het entreegebouw worden wel gerenoveerd, maar niet uitgebreid. Wij hebben ons met betrekking tot het onderzoek tot de vervangende nieuwbouw beperkt, aangezien het verhardingsoppervlak van het overig deel van het gebouw niet wijzigt. Te meer ook omdat het bestemmingsplan Frederikspark overwegend consoliderend van aard is. In het plan wordt geen ruimte geboden voor grootschalige stedenbouwkundige ontwikkelingen. De afbakening van het onderzoeksgebied tot uitsluitend de vervangende nieuwbouw van het provinciehuis achten wij daarom als toelaatbaar.

Uit het beleid van Hoogheemraadschap Rijnland blijkt dat er voor de vervangende nieuwbouw van het provinciehuis geen compenserende maatregelen noodzakelijk zijn.

De bovenzijde van de ondergrondse parkeergarage wordt afgedekt met een laag van 0,5 meter grond. Een deel van de nieuw te bouwen ondergrondse parkeergarage wordt gecompenseerd door de afname van het totale verharde oppervlak. Gezien de omgeving en de plaatselijke samenstelling van de ondergrond rond de parkeergarage, zal naar alle waarschijnlijkheid infiltratie van het af te voeren hemelwater niet tot problemen leiden. Afwijking van de toekomstige beleidsregel, met 0,1 meter, is derhalve toelaatbaar.

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV



de heer ir. J.W. Ponsteen
Adviseur

Bijlagen

Bijlage I	Omgevingskaart
Bijlage II	Bestaande situatie
Bijlage III	Nieuwe situatie

Bijlage I

Omgevingskaart

oplossingen zijn ons vak

Omgevingskaart



Deze kaart is noordgericht.

Schaal 1: 12500

Hier bevindt zich Kadastraal object HAARLEM K 3219

Dreef 3, 2012 HR HAARLEM

© De auteursrechten en databankenrechten zijn voorbehouden aan de Topografische Dienst Kadaster.

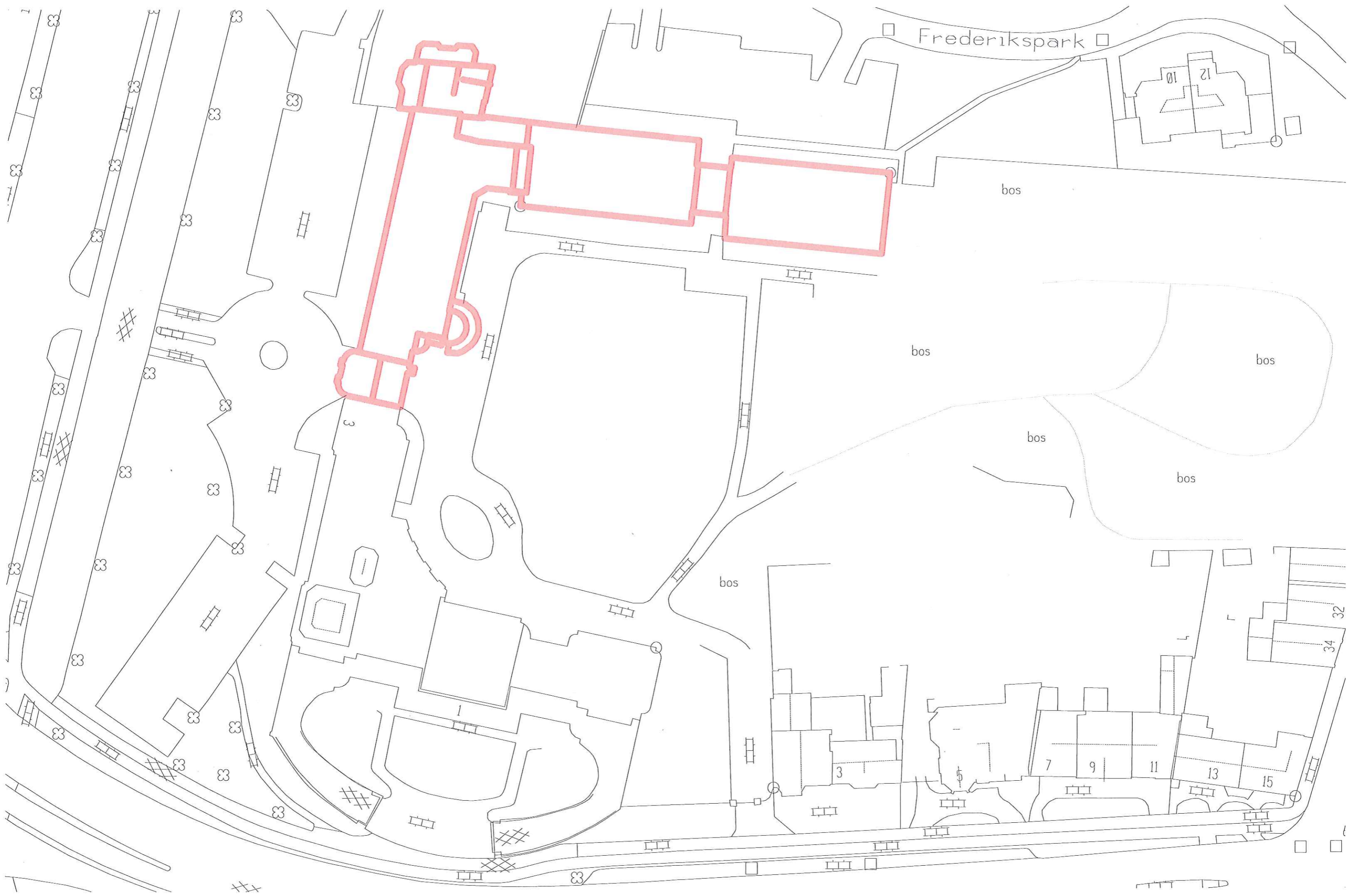


<p>bebouwd gebied a huizenblok, groot gebouw b huizen c hoogbouw d kas</p> <p>wegen autoonnelweg hoofdweg met gescheiden rijbanen hoofdweg regionale weg met gescheiden rijbanen regionale weg lokale weg met gescheiden rijbanen lokale weg weg met losse of slechte verharding onverharde weg straat/overige weg wandelgebied fietspad pad, voetpad weg in aanleg weg in ontwerp viaduct tunnel vaste brug beweegbare brug brug op pijlers</p>	<p>spoorwegen spoorweg: enkelspoor spoorweg: dubbelspoor spoorweg: driespoorg spoorweg: vierspoorg a etalon b lesperron tram a metro bovengronds b metrostation</p> <p>hydrografie waterloop: smaller dan 3 m waterloop: 3-6 m breed waterloop: breder dan 8 m a schutsluis b brug c vonder d koedam a grondluis b sluw c duiker d sluis</p> <p>bodemgebruik a weide met sloten b bouwland met greppels c boomgaard d fruitkwekerij e boomkwekerij f weide met populieren g loofbos h naaldbos i gemengd bos j griend k heide l zand m gras en riet n hegen en houtwal</p>	<p>overige symbolen a kerk, moskee b toren, hoge koepel c kerk, moskee met toren d markant object e waterloren f vuurtoren</p> <p>a + b c d a gemeentehuis b postkantoor c politiebureau d wegwijzer</p> <p>a b c d a kapel b kruis c viampijp d telescoop</p> <p>a b c d a windmolen b watermolen c windmolenje d windturbine</p> <p>a b c d a otepompinstallatie b seinmast c zendmast</p> <p>a b c a hunebed b monument c poldergermaal</p> <p>a b c d a begraafplaats b boom c paal d opslagtank</p> <p>a b c d a kampeertrein b sportcomplex c ziekenhuis</p> <p>— — — — — schietbaan</p> <p>— — — — — afrastering</p> <p>— — — — — hoogspanningsleiding met mast</p> <p>— — — — — muur</p> <p>— — — — — geluidswering</p>
--	---	--

Bijlage II

Bestaande situatie

oplossingen zijn ons vak



Frederikspark

bos

bos

bos

bos

bos

bos

3

1

3

7

9

11

13

15

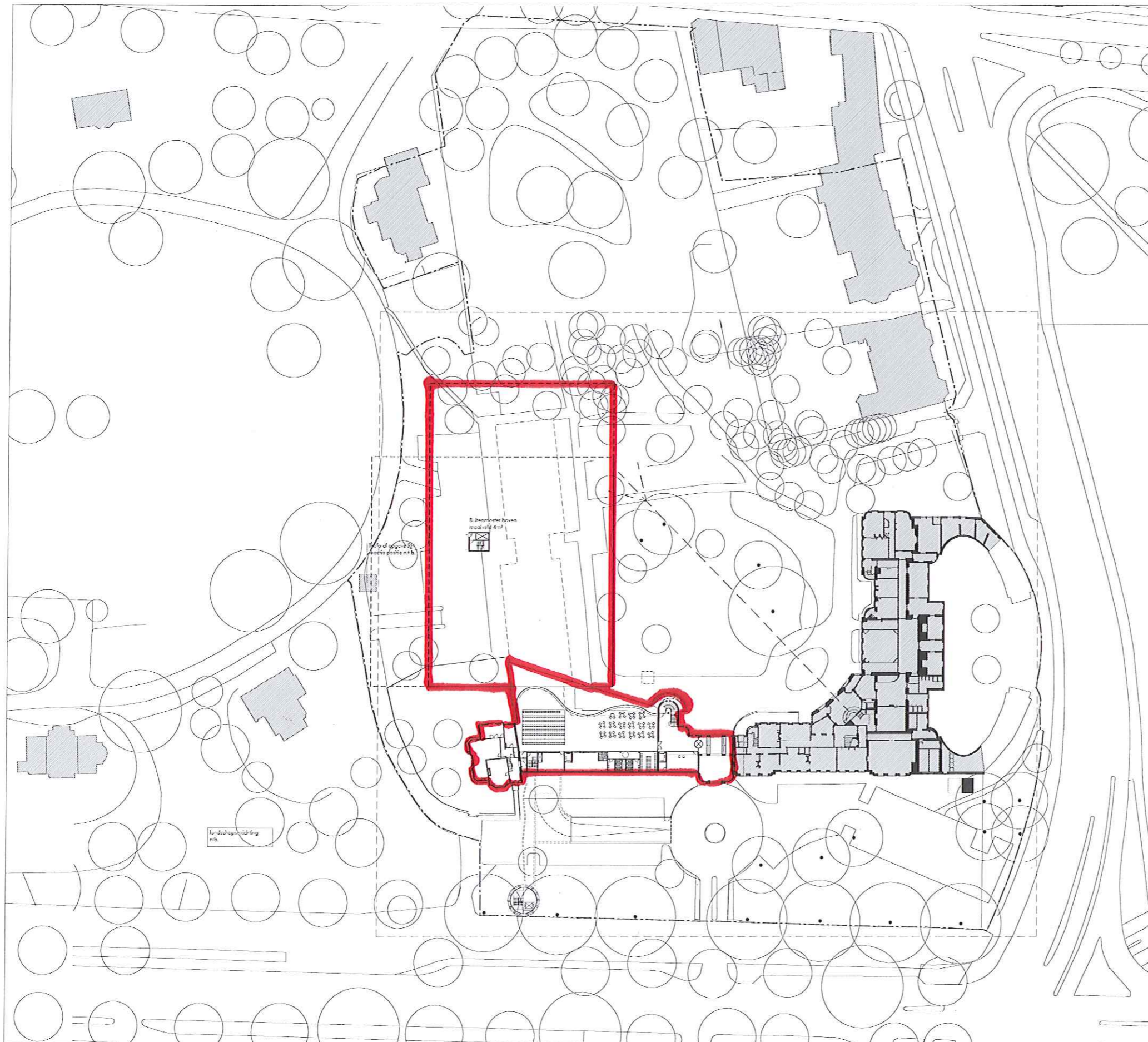
32

34

Bijlage III

Nieuwe situatie

oplossingen zijn ons vak



bomen of inmeet tekening



Tekeningnummer

519D100

Situatie tekening

Omschrijving

Provinciehuis noord holland - Dreef

Werk

DO	CKA 519	A1	1:500
Fase	Nummer	Formaat	Schaal

Provincie noord holland

Opdrachtgever

16 juli 2010

Datum/ Getekend

Claus en Kaan Architecten Amsterdam
 Postbus 1913
 1000 BX Amsterdam
 Krijn Teconikade 444
 1037 HW Amsterdam
 Telefoon 020 626 03 79
 Telefax 020 627 84 09

CLAUS EN KAAN ARCHITECTEN

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

Bijlage 4 Luchtkwaliteit

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

Notitie 20090030-23

**Herziening bestemmingsplan Frederikspark te Haarlem;
 aanvullende gegevens geluid, luchtkwaliteit en watertoets parkeergarage**

Datum	Referentie	Uw referentie	Behandeld door
15 december 2010	20090030-23		M. Blankvoort/Rlj

1 Inleiding

In opdracht van provincie Noord-Holland zijn door Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV diverse onderzoeken uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan Frederikspark te Haarlem. Het betrof ondermeer een akoestisch onderzoek, onderzoek luchtkwaliteitseisen en watertoets.

Door de gemeente Haarlem is een verzoek om aanvullende gegevens verzonden. Navolgend zijn de aanvullende gegevens vermeld.

2 Akoestisch onderzoek

Per abuis is op pagina 10 van rapport 20090030-20 d.d. 27 augustus 2010 dat het beleid inzake het verlenen van hogere grenswaarden alleen in concept is vastgesteld. Dit is onjuist. Het college van B&W heeft de Beleidsregels op 8 september 2009 vastgesteld. Na publicatie op 29 oktober 2009 zijn de regels in werking getreden. Inhoudelijk leidt deze wijziging niet tot aanpassing of andere conclusies van het akoestisch onderzoek.

3 Onderzoek luchtkwaliteitseisen

Door de gemeente Haarlem zijn een aantal opmerkingen gemaakt over notitie 20090030-21 d.d. 27 augustus 2010 betreffende het onderzoek luchtkwaliteitseisen. De opmerkingen betreffen het aandeel middelzwaar en zwaar vrachtverkeer, de AMvB gevoelige bestemmingen alsmede de parkeerplaatsen van de parkeergarage. De opmerkingen zijn verwerkt in notitie 20090030-21v2 d.d. 15 december 2010, welke als bijlage is bijgevoegd. Volledigheidshalve wordt hiernaar verwezen.

4 Watertoets

Door de gemeente Haarlem zijn een aantal opmerkingen gemaakt over notitie 20090030-19 d.d. 27 augustus 2010 betreffende de watertoets. De opmerkingen hebben betrekking op het ontbreken van vragen – te stellen door het Hoogheemraadschap Rijnland – omtrent de invloed van de parkeergarage op de grondwaterstand. Omwille van de duidelijkheid worden navolgend enkele aspecten behandeld ten aanzien van de watertoets in relatie tot de parkeergarage, welke als *aanvulling* dienen op notitie 20090030-19 d.d. 27 augustus 2010.

De aanvullende aspecten hebben betrekking op:

- A. Veiligheid
- B. Regionale en lokale wateroverlast
- C. Rioleringsstelsel
- D. Bouwmethodiek en grondwater
- E. Oppervlaktewater- en grondkwaliteit
- F. Verdroging

Ad A. Veiligheid

De parkeergarage is niet gepland in een gebied dat moet worden gevrijwaard van ruimte voor de afvoer van overtollig water of voor veiligheid tegen overstromingen. De locatie is eveneens niet gepland nabij bestaande waterkeringen. De veiligheid is daarmee niet in het geding.

Ad B. Regionale en lokale wateroverlast

De geplande parkeergarage ligt niet in een gebied dat is aangewezen voor regionale waterberging. Voorts is de parkeergarage van dermate omvang dat geen sprake is van nadelige effecten op de beperking van lokale wateroverlast.

Ad C. Rioleringsstelsel

Ten opzichte van de oude situatie is er minder verhard oppervlak aanwezig en zal minder hemelwater hoeven worden afgevoerd via het rioolstelsel, zie tevens laatste alinea hoofdstuk 5 notitie 20090030-19 d.d. 27 augustus 2010.

Ad D. Bouwmethodiek en grondwater

Voor de aanleg van de ondergrondse parkeergarage wordt gekozen voor een bedrijfszekere aanlegmethode waarbij geen of zo min mogelijke grondwater aan het stelsel wordt onttrokken. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan het streven van de provincie om duurzaam met het grondwater om te gaan. Bij de aanleg zijn geen negatieve effecten te verwachten op de grondwaterhuishouding.

Ad E. Oppervlaktewater- en grondkwaliteit

De voor de parkeergarage te hanteren constructiematerialen zijn, conform het Besluit bodemkwaliteit, zodanig dat geen verslechtering van de oppervlaktewater en grondwaterkwaliteit optreedt. Van verslechtering is derhalve geen sprake.

Ad F. Verdroging

Als gevolg van de aanleg en het in gebruik hebben van de ondergrondse parkeergarage wordt geen verdroging verwacht.

Met de voornoemde behandeling van de aanvullende aspecten wordt verondersteld dat in voldoende mate invulling is gegeven aan de watertoets.

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV
b.a.



de heer ir. J.W. Ponsteen
Adviseur

Bijlagen

Bijlage I Notitie 20090030-21v2 d.d. 15 december 2010 inzake onderzoek luchtkwaliteitseisen
ter vervanging van notitie 20090030-21 d.d. 27 augustus 2010

Bijlage I

Notitie 20090030-21v2

oplossingen zijn ons vak

Notitie 20090030-21v2
Herziening bestemmingsplan Frederikspark te Haarlem;
luchtkwaliteitsaspecten

Datum	Referentie	Behandeld door
15 december 2010	20090030-21v2	ir. P. van der Wal/Rlj

1 Inleiding

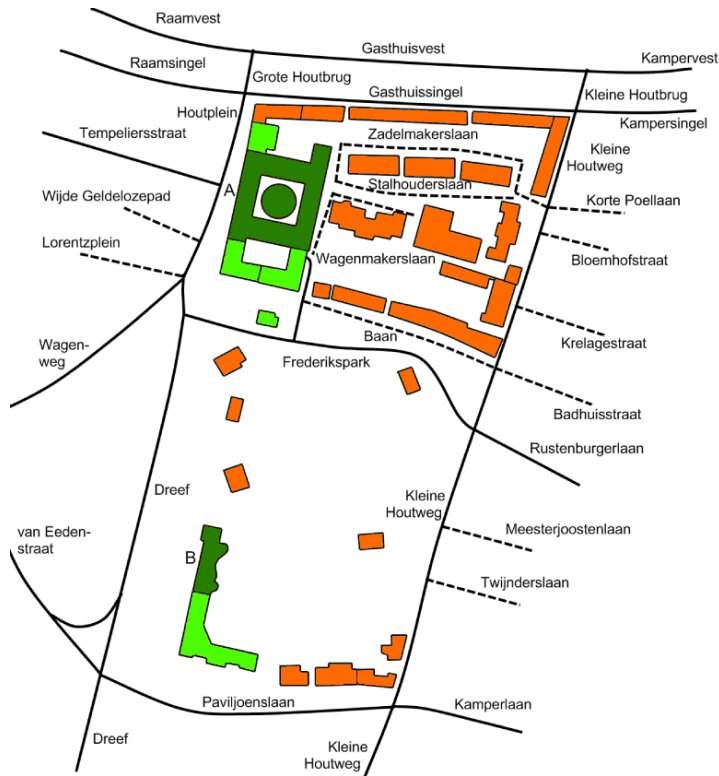
In opdracht van Provincie Noord-Holland (hierna PNH) is voor de herziening van het bestemmingsplan Frederikspark te Haarlem een luchtkwaliteitsonderzoek verricht.

De opdrachtgever heeft gekozen voor een nieuw huisvestingsconcept, waarbij de ambtelijke organisatie in het kantoorpand aan het Houtplein gehuisvest zal worden en de bestuurlijke organisatie in het, te renoveren, kantoorpand aan de Dreef. Mede hierdoor dient het bestemmingsplan herzien te worden.

Om de herziening planologisch mogelijk te maken dient een besluit te worden genomen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Bij de besluitvorming in deze procedure dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteitsaspecten die samenhangen met het plan in acht te nemen. Concreet betekent dit dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit dienen te worden getoetst aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Naar verwachting zal in 2011 het plan worden gerealiseerd, waardoor ook het peiljaar van voorliggend onderzoek is vastgesteld op 2011.

In de voorliggende notitie is nader onderbouwd dat de luchtkwaliteitseisen uit de 'Wet luchtkwaliteit' (titel 5.2) geen belemmering vormen voor het onderhavige plan. Hierbij is aansluiting gezocht bij de Handreiking Luchtkwaliteit en RO 2009 van Platform Lucht Limburg. Via de hierin opgenomen beslissboom zijn de toenamen van de concentraties fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) in de directe omgeving van het plan bepaald en getoetst aan het 'in betekenende mate' criterium uit het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.

In onderstaande figuur wordt een impressie van het plan gegeven.



A = renovatie kantoorpand Houtplein (bestemming artikel 07)

B = renovatie kantoorpand Dreef (bestemming artikel 07) en realisatie parkeergarage (bestemming artikel 21)

Het plan omvat de volgende bestemmingen (artikelnummer en aantallen), zie bijlage I:

- W(oondoeleinden) (artikel 06).
- K(antoren) (artikel 07).
- KW (kantoren en woondoeleinden) (artikel 08, 6 stuks).
- Ga (gemengde doeleinden) (artikel 09, 20 stuks).
- H(otel) (artikel 10, 1 stuk).
- M(aatschappelijke) doeleinden (artikel 11, 5 stuks).
- V(erkeersdoeleinden) (artikel 18).
- B (autoboxen/bergingen) (artikel 20, 3 stuks).
- Ondergrondse parkeergarage (P1/P2) (artikel 21).

Conform hoofdstuk 2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan Frederikspark is het algemene uitgangspunt gehanteerd dat de gronden en de bestaande bebouwing in principe conform het huidige gebruik bestemd zullen worden, mits dit gebruik wenselijk is binnen de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Dit impliceert dat het bestemmingsplan voornamelijk consoliderend van aard is. Als uitzondering hierop geldt de vervangende nieuwbouw van het provinciehuis langs Dreef en Houtplein. Navolgend worden de van toepassing zijnde wijzigingen toegelicht, die relevant zijn voor de lokale luchtkwaliteit.

2 Wijziging binnen bestemmingsplan Frederikspark en uitgangspunten

Het pand aan het Houtplein zal worden gemoderniseerd en deels uitgebreid. De gebruiksoppervlakte (GBO) van het pand wordt verhoogd van 29.625 m² tot 30.625 m², een toename van 1.000 m² of 3,4%. Voor de uitgangspunten van deze oppervlakten wordt verwezen naar de diverse andere onderzoeken met betrekking tot het bouwplan.

Het pand aan de Dreef zal worden gerenoveerd en voorzien van een (ondergrondse) parkeergarage met circa 240 parkeerplaatsen, waarbij op de doordeweekse dag 120 plaatsen voor provinciedeskambelers (waarvan 95 plaatsen voor openbaar publiek tijdens koopavonden) en 120 plaatsen voor openbaar publiek zijn bestemd. De bestaande parkeerplaatsen op het maaiveld zullen verdwijnen. Het GBO van het pand wordt verlaagd van circa 1.700 m² tot 650 m², een afname van 1.050 m² of 62%.

NB Op basis van het Bouwbesluit vallen onderhavig kantoorpanden onder bezettingsgraad B3, waardoor rekening dient te worden gehouden met een GBO van 5 m² per werknemer. Met andere woorden, in het gebouw Houtplein kan worden gesteld dat circa 200 extra werknemers worden ondergebracht en in het pand aan de Dreef circa 200 werknemers minder.

De veranderingen binnen bestemmingsplan Frederikspark zijn in principe alleen toe te schrijven aan de kantoorpanden en de parkeergarage. Hierdoor wordt geconcludeerd dat de extra verkeersaantrekkende werking van zwaar en middelzwaar vrachtwagenverkeer wordt beperkt tot 1% (toelevering goederen aan kantoren).

Verkeersbewegingen Houtplein

Op basis van de door gemeente Haarlem aangeleverde verkeersgegevens (zie het akoestisch onderzoek) wordt voor het jaar 2011 het aantal verkeersbewegingen met betrekking tot Houtplein geprognosticeerd op circa 2.640. Gesteld wordt dat de extra verkeersaantrekkende werking ten gevolge van het bouwplan met 3,4% (toename GBO) toeneemt, derhalve 90 bewegingen voor 200 extra werknemers (maximaal 1% zwaar en middelzwaar vrachtwagenverkeer).

Verkeersbewegingen Dreef

De verkeersbewegingen met betrekking tot het pand aan de Dreef zijn niet sluitend genoeg, zie figuur op pagina 2. Derhalve zal aansluiting worden gezocht met de prognose voor het Houtplein. Doordat het aantal werknemers (net als bij Houtplein) met circa 200 zal verminderen, wordt gesteld dat het aantal verkeersbewegingen ook met 90 zal afnemen (maximaal 1% zwaar en middelzwaar vrachtwagenverkeer).

Voor het publiek wordt een openbare parkeergarage opengesteld, waar tegen betaling gebruik kan worden gemaakt. Het aantal beschikbare plaatsen wordt gesteld op 120 stuks continu en 95 stuks tijdens koopavonden. De verkeersaantrekkende werking wordt als volgt berekend:

Op basis van de in 'Handleiding CAR Parking' rapport 722101031 van Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu Bilthoven d.d. november 1997 gestelde algemene openbare gebruiksfunctie draagt de verblijfstijd 2 uren per parkeerder.

Met behulp van een geschatte gemiddelde gebruikstijd van 10 uren (4 uren koopavond) en een bezettingsgraad van 50% komt het aantal verkeersbewegingen op:
 $[(120 \text{ plaatsen} \times 2 \text{ bewegingen} \times 6 \text{ bezettingen}) + (95 \text{ plaatsen} \times 2 \text{ bewegingen} \times 2 \text{ bezettingen}) \text{ en een bezettingsgraad van } 50\%] = 720 + 190 = 910 \text{ verkeersbewegingen (maximaal 1\% zwaar en middelzwaar vrachtwagenverkeer ten behoeve van levering goederen).}$

Resumerend, veranderingen bestemmingsplan Frederikspark

De totale extra verkeersaantrekkende werking met betrekking tot de wijziging binnen het Frederikspark bedraagt derhalve $(90 - 90 + 910) = 910$ verkeersbewegingen met ten hoogste 1% zwaar en middelzwaar vrachtwagenverkeer.

3 Toetsing 'Wet luchtkwaliteit'

3.1 Beslisboom

Om het aspect luchtkwaliteit met betrekking tot onderhavige herziening van het bestemmingsplan Frederikspark te beschouwen is de beslisboom, conform de 'Handreiking Luchtkwaliteit en RO' van Platform Lucht Limburg, gevolgd. In bijlage II is de beslisboom opgenomen. Het betreft een lijst van ten hoogste 11 vragen die met ja of nee dienen te worden beantwoord. De beslisboom eindigt hiermee bij de conclusie *'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor planrealisatie of Besluit kan niet worden genomen op basis van de 'Wet luchtkwaliteit'.*

Stap 1. Is de 'Wet luchtkwaliteit' van toepassing? Aangezien meerdere artikelen uit de Wet milieubeheer en Wet ruimtelijke ordening van toepassing zijn wordt stap 1 met *Ja* beantwoord.

Stap 2 a-b-c. Is het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) van toepassing? De vraag wordt met *Ja* beantwoord. In bijlage I is opgenomen dat panden met 'gemengde doeleinden' en 'maatschappelijke doeleinden' mogelijk zijn. Hieronder kunnen vallen: scholen, kinderdagverblijven, verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Deze functies vallen binnen het 'Besluit gevoelige bestemmingen'. Hierna: Het aantal personen met verhoogde gevoeligheid in een gebied met (dreigende) grenswaarde overschrijdingen neemt niet toe, waardoor stap 3 volgt.

Stap 3. Leidt het plan tot een toename van de emissie(bronnen) en daardoor tot een toename van schadelijke luchtverontreinigende stoffen? Door de realisering van een nieuwe (openbare) parkeergarage zal het aantal verkeersbewegingen in het plan toenemen. De vraag wordt met *Ja* beantwoord.

Stap 4. Is de toename van de concentratie verwaarloosbaar? Deze vraag kan niet zondermeer met *Ja* worden beantwoord, gezien de grootte van voornoemde parkeergarage en het gebruik hiervan. Derhalve is gekozen om deze vraag met *Nee* te beantwoorden.

Stap 5. Is de toename van de concentratie 'zeker niet in betekenende mate' op basis van de MR Niet in betekenende mate (NIBM)? Om deze vraag te kunnen beantwoorden is de volgende systematiek toegepast.

In de Ministeriële regeling 'niet in betekenende mate bijdragen' zijn voor verschillende categorieën van projecten grenzen gesteld aan de projectomvang waaronder een project met zekerheid NIBM bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht. Ook in gevallen waarin op basis van berekeningen aannemelijk is gemaakt dat een ontwikkeling NIBM bijdraagt aan de concentraties hoeft geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden.

Ingevolge de AMvB 'niet in betekende mate bijdragen' bedraagt de niet in betekende mate grens 3% van de jaargemiddelde grenswaarde van de betreffende stof. Voor de voor luchtkwaliteit maatgevende stoffen fijn stof en stikstofdioxide komt dit overeen met een bijdrage aan de jaargemiddelde concentraties van $1,2 \mu\text{m}^3$.

3.2 Berekening bijdrage concentraties PM_{10} en NO_2

De toename van de concentraties fijn stof en stikstofdioxide vanwege de extra verkeeraantrekkende werking van het plan is bepaald aan de hand van het zogenoemde NIBM-tool (Een rekeninstrument om eenvoudig en snel te onderbouwen dat een plan niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit), opgesteld door SenterNovem/Infomil en het Ministerie van VROM. Deze tool is te downloaden van de site 'www.infomil.nl' en betreft een Excel-sheet d.d. mei 2010.

In het tabblad 'invoer en conclusie' dient het aantal extra verkeersbewegingen te worden ingevuld in combinatie met het te verwachten percentage vrachtverkeer.

Uit de berekeningen volgt dat het extra verkeer door de veranderingen binnen het bestemmingsplan Frederikspark leidt tot een toename van de jaargemiddelde concentraties fijn stof en stikstofdioxide met respectievelijk $0,22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en $0,87 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze toename is lager dan NIBM-grens van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De berekeningen zijn opgenomen in bijlage III.

Door het variërend invoeren van het aantal extra verkeersbewegingen en het percentage vrachtverkeer bedraagt de grens van NIBM 1250, 1060 en 930 extra verkeersbewegingen bij respectievelijk 1, 2 en 3% vrachtverkeer, zie bijlage IV.

Stap 5 van de beslisboom wordt daarom met *Ja* beantwoord. De 'Wet luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor planrealisatie, zelfs bij een worstcase invulling van diverse relevante uitgangspunten.

3.3 Benzeen en parkeergarages

Bij zeer grote parkeerterreinen en parkeergarages kunnen als gevolg van de parkeerbewegingen verhoogde benzeenconcentraties optreden. Gelet op het aantal parkeervoorzieningen in de geprojecteerde parkeergarage is het niet aannemelijk dat het gebruik ervan leidt tot een (dreigende) overschrijding van de benzeengrenswaarden.

4 Conclusies

In opdracht van PNH zijn de luchtkwaliteitsaspecten geïventariseerd die samenhangen met de voorgenomen verandering van het huisvestingsconcept van de organisatie in het Frederikspark te Haarlem. De ambtelijke organisatie zal worden gehuisvest in het kantoorpand aan het Houtplein en de bestuurlijke organisatie in het te renoveren kantoorpand aan de Dreef.

Hiervoor dient het bestaande bestemmingsplan herzien te worden. Om deze herziening planologisch mogelijk te maken dient een besluit te worden genomen in het kader van de 'Wet ruimtelijke ordening'.

Uit het onderzoek volgt dat:

- de luchtkwaliteitsaspecten aldaar alleen onderhavig zijn aan de verandering van de verkeer-aantrekkende werking binnen het bouwplan;
- bovengenoemde verkeersaantrekkende werking 'niet in betekenende mate bijdraagt' als bedoeld in artikel 5.16 van de 'Wet luchtkwaliteit'.

Gelet op bovenstaande bevindingen vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de herziening van het bestemmingsplan.

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV
 b.a.



de heer ir. J.W. Ponsteen
 Adviseur

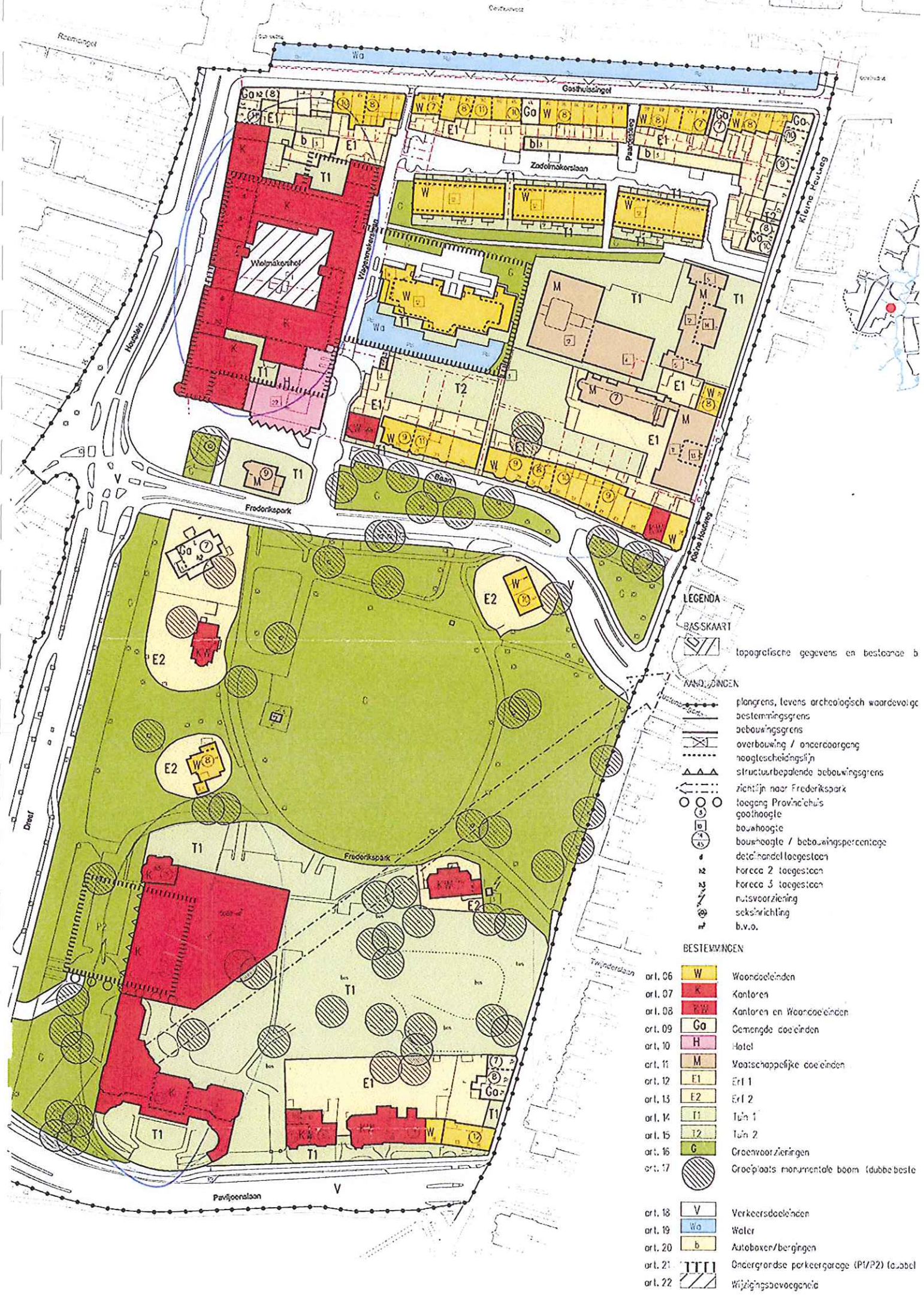
Bijlagen

- | | |
|-------------|--|
| Bijlage I | Overzicht bestemmingsplan Frederikspark |
| Bijlage II | Beslisboom 'Handreiking Luchtkwaliteit en RO' |
| Bijlage III | Resultaat NIBM-berekening |
| Bijlage IV | Resultaat NIBM-berekening worstcase invulling. |

Bijlage I

Overzicht bestemmingsplan Frederikspark

oplossingen zijn ons vak



LEGENDA

BASSKAART

topografische gegevens en bestaande b

MAATSTAVINGEN

- plangrens, levens archeologisch waardevolle
- bestemmingsgrens
- bebouwinggrens
- overbouwing / onderoorgang
- hoogteafdelingslijn
- structuurbepalende bebouwinggrens
- zichtlijn naar Frederikspark
- toegang Provinciehuis
- goothoogte
- boeihoogte
- boeihoogte / bebouwingpercentages
- detahandelltoegestaan
- horreca 2 toegestaan
- horreca 3 toegestaan
- nutsvoorziening
- seksrichting
- b.v.o.

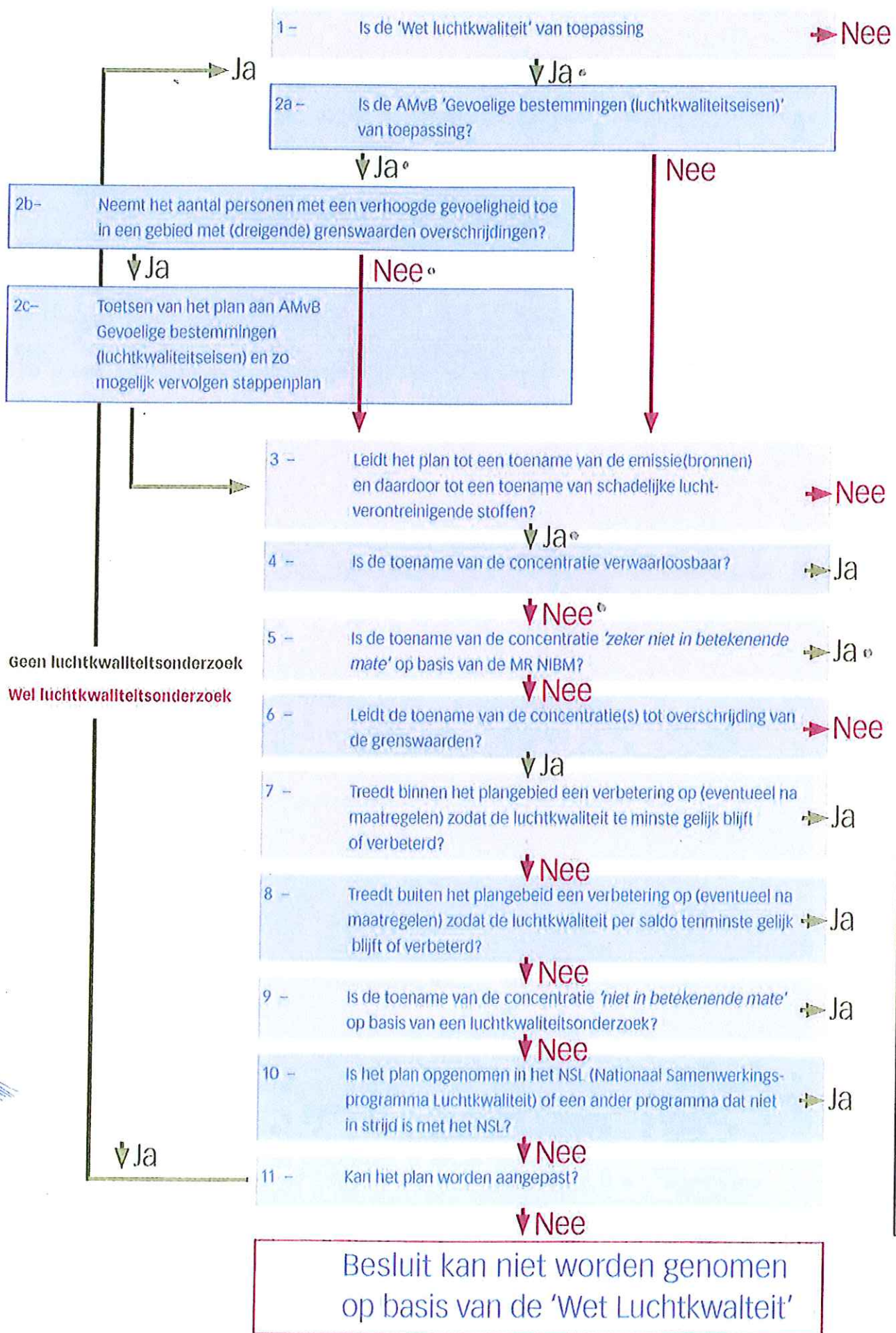
BESTEMMINGEN

- | | | |
|---------|------------|---|
| art. 06 | W | Woonaandelen |
| art. 07 | K | Kantoren |
| art. 08 | W-K | Kantoren en Woonaandelen |
| art. 09 | Go | Gemengde aandelen |
| art. 10 | H | Hotel |
| art. 11 | M | Maatschappelijke aandelen |
| art. 12 | E1 | Erf 1 |
| art. 13 | E2 | Erf 2 |
| art. 14 | T1 | Tuin 1 |
| art. 15 | T2 | Tuin 2 |
| art. 16 | G | Groenvoorziening |
| art. 17 | | Groenplaats monumentale boom (dubbele bestemming) |
| art. 18 | V | Verkeersaandelen |
| art. 19 | Wa | Water |
| art. 20 | b | Autobakken/bergingen |
| art. 21 | | Ondergrondse parkeergarage (P1/P2) (a-abel) |
| art. 22 | | Wijzigingsbevoegdheid |

Bijlage II

Beslisboom 'Handreiking Luchtkwaliteit en RO'

oplossingen zijn ons vak



'Wet Luchtkwaliteit' geen belemmering voor planrealisatie

Bijlage III

Resultaat NIBM-berekening

oplossingen zijn ons vak

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (wekdaggemiddelde)		910
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,87
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,22
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Bijdrage verandering
binnen bestemmings-
plan Frederickspark

Bijlage IV

Resultaat NIBM-berekening worst case invulling

oplossingen zijn ons vak

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1250
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,20
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,31
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Grenswaarde o.b.v. percentage vrachtwagenverkeer

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (wekdaggemiddelde)		1060
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,19
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,28
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Grenswaarde o.b.v. percentage vrachtwagenverkeer

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		930
Aandeel vrachtverkeer		3,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,20
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,26
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Grenswaarde o.b.v. percentage vrachtwagenverkeer

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

**Bijlage 5 Ecoscan Provinciehuis Frederikspark en
Griffietuin te Haarlem d.d. 04-11-2010**

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)



**Eco-scan Provinciehuis Frederikspark en
Griffietuin te Haarlem**
Toetsing aan de Flora- en faunawet

Provincie Noord-Holland

4 november 2010

Eindrapport

9W1653A0

HASKONING NEDERLAND B.V.
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Entrada 301
Postbus 94241
1090 GE Amsterdam
+31 (0)20 569 77 00 Telefoon
Fax
info@amsterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Eco-scan Provinciehuis Frederikspark en
Griffietuin te Haarlem

Verkorte documenttitel Eco-scan Provinciehuis en Griffietuin te
Haarlem

Status Eindrapport

Datum 4 november 2010

Projectnaam Natuurwaardenonderzoek Provinciehuis
Frederikspark te Haarlem


Projectnummer 9W1653A0


Opdrachtgever Provincie Noord-Holland

Referentie 9W1653A0/R/902925/Amst

Auteur(s) Harm Kossen

Collegiale toets Jeroen Groenendijk

Datum/paraaf ...04/11/2010..... 

Eindrapport Vrijgegeven door Frans Jorna  9W1653A0/R/902925/Amst
Datum/paraaf ...04/011/2010..... 4 november 2010

INHOUDSOPGAVE

	Blz.	
1	INLEIDING	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Ligging plangebied	1
1.3	Omschrijving plangebied en relatie met de ingreep	2
2	JURIDISCHE KADER NATUURWETGEVING	3
2.1	Vigerend natuurbeleid	3
2.1.1	Natuurbeschermingswet	3
2.1.2	Flora- en faunawet	3
2.2	Beoordelingskader Flora- en faunawet	5
3	WERKWIJZE	9
4	STAP 1: VELDBEZOEK EN HABITATANALYSE	10
4.1.1	Vaatplanten	10
4.1.2	Zoogdieren	10
4.1.3	Broedvogels	12
4.1.4	Reptielen, amfibieën en vissen	13
4.1.5	Overige diersoorten	13
5	STAP 2: VASTSTELLING VAN DE EFFECTEN	14
5.1	Voorgenomen werkzaamheden	14
5.2	Mogelijke effecten	14
5.3	Huidig en toekomstig gebruik	14
6	STAP 3: BESCHRIJVING VAN DE EFFECTEN OP BESCHERMDE SOORTEN	15
6.1	Vaatplanten	15
6.2	Zoogdieren	15
6.2.1	Vleermuizen	15
6.3	Broedvogels	16
6.4	Vaste nesten	16
7	STAP 4: CONCLUSIES EN CONSEQUENTIES	17
7.1	Algemeen	17
7.2	Vleermuizen	17
7.3	Broedvogels	18
7.4	Vaste nesten	19
8	AANBEVELINGEN	20
	LITERATUURLIJST	21

1 INLEIDING

1.1 Algemeen

Voor de herinrichting van het Provinciehuis op locatie Frederikspark te Haarlem, bestaan plannen om een gebouw te renoveren en bomen te verplaatsen ten einde een ondergrondse parkeergarage te realiseren. Deze ruimtelijke wijziging maakt onderdeel uit van het nieuwe bestemmingsplan Frederikspark.

Alle ruimtelijke ontwikkelingsprojecten dienen getoetst te worden op effecten in het kader van de Flora- en faunawet. Veel planten en dieren zijn beschermd door deze wet. Activiteiten met effecten die leiden tot vernietiging of verstoring van populaties en leefgebieden van beschermde soorten zijn niet toegestaan zonder ontheffing. Of deze effecten kunnen optreden wordt in eerste instantie beoordeeld middels een verkennende toets, de zogenaamde Quicksan of Eco-scan.

Deze Eco-scan heeft tot doel de waarde van het gebied voor beschermde flora en fauna in kaart te brengen en te voorzien in een eerste inschatting van mogelijke effecten. Op basis hiervan worden de voorgenomen werkzaamheden getoetst aan de Flora- en faunawet. Als resultaat hiervan kunnen maatregelen omschreven worden die effecten kunnen voorkomen, zodat overtreding van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet voorkomen kunnen worden. Indien nodig wordt aanvullend onderzoek voorgeschreven dat verdere duidelijkheid kan bieden of effecten op (specifieke) beschermde soorten mogelijk zijn. Indien uit de toetsing blijkt dat ontheffingen noodzakelijk zijn, wordt aangegeven of deze in het kader van de voorgestelde ingreep te verkrijgen zijn. Tenslotte is op basis van de ligging van het plangebied nagegaan of toetsing aan de Natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur voor deze ingreep aan de orde is.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door een stadspark, namelijk het Frederikspark en aan de zuidzijde door de Paviljoenslaan (met aan de overzijde de Haarlemmerhout). De westelijke begrenzing wordt gevormd door het parkeerterrein aan de Dreef. De oostgrens van het plangebied wordt gevormd door de Kleine Houtweg.

Op twee kilometer afstand van de projectlocatie ligt het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Over deze afstand is elke verstoring in het plangebied reeds opgegaan in de achtergrondverstoring, te meer omdat het plangebied van het Natura 2000-gebied gescheiden wordt door grotere wegen en de bebouwing van Haarlem. Hetzelfde geldt voor de EHS, waarvan het dichtstbijzijnde onderdeel op ca. 1,5 kilometer afstand ligt. Het plangebied heeft zodoende geen relatie met omliggende Natura 2000-gebieden, Staatsnatuurmonumenten of de (P)EHS. Toetsing aan de Natuurbeschermingswet dan wel de kaders behorend bij de EHS is dan ook niet noodzakelijk.

1.3 Omschrijving plangebied en relatie met de ingreep

Het plangebied ligt binnen de bebouwde kom van Haarlem. De planlocatie sluit aan bij het Frederikspark en ligt in een parkachtige, groene omgeving met bomen en grasvelden. Het Frederikspark en de Griffietuin zijn omsloten door wegen en er zijn verschillende gebouwen aanwezig.

Meerdere gebouwen zijn in gebruik bij de Provincie Noord-Holland. Zie voor een overzicht de situatieschets in bijlage 2. Voor het meest noord-westelijke gebouw (het zogenaamde A-gebouw met aansluitend de zogenaamde dokterswoning) bestaan plannen dit te slopen en een nieuw gebouw op te bouwen, aan het zuidelijke gebouw (paviljoen Welgelegen) vinden geen ingrepen plaats. Aan de zuidzijde liggen verder een viertal villas, ook hier vinden geen veranderingen plaats.

Het middendeel van de Griffietuin (half omsloten door de twee gebouwen van de Provincie) bestaat uit goed onderhouden grasveld met verspreid staande (jongere) bomen. Een deel van de ingreep is erop gericht om onder dit grasveld een ondergrondse parkeergarage te bouwen. Er is uitgegaan van de variant Copijn zoals deze in de bomeneffectanalyse van Copijn is beschreven (Copijn Boomspecialisten, 2010). Voor de realisatie hiervan is het nodig enkele middelgrote bomen te verplaatsen en enkele te verwijderen (zie bijlage 3).

Aan de oostzijde van de Griffietuin bevindt zich een stuk parkachtig bos met oudere bomen. Hier vinden geen ingrepen plaats.

2 JURIDISCHE KADER NATUURWETGEVING

2.1 Vigerend natuurbeleid

Bij het verrichten van ruimtelijke ingrepen in het landschap dienen in het kader van (inter)nationale wet- en regelgeving de effecten onderzocht te worden die deze ingrepen hebben op beschermde natuurwaarden. Het gaat hierbij om zowel planten- en diersoorten als om gebieden met bijzondere habitats. Gebieden worden beschermd via de Natuurbeschermingswet. Daarnaast is in het Nederlandse natuurbeleid aangegeven dat de verschillende bijzondere en beschermde natuurgebieden verbonden dienen te worden, hetgeen tot uiting komt in de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur ((P)EHS). Bescherming van plant en dier is geregeld in de Flora- en faunawet.

2.1.1 Natuurbeschermingswet en (P)EHS

Met de Natuurbeschermingswet 1998 worden de gebieden uit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn (Natura 2000 gebieden) in de nationale wetgeving beschermd.

Gebieden die bescherming genieten onder de Natuurbeschermingswet of onderdeel maken van de (P)EHS komen in of nabij het plangebied niet voor. In dit rapport wordt om deze reden niet verder ingegaan op de Natuurbeschermingswet of het kader van de (P)EHS.

2.1.2 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van planten en dieren in Nederland door middel van een aantal verbodsbepalingen (zie tabel 1-1). In de wet zijn soorten opgenomen die op landelijk dan wel op Europees niveau zeldzaam en/ of bedreigd zijn of worden. De Flora- en faunawet beoogt niet het instandhouden van een statische populatiegrootte, maar wel het functioneren van de betreffende populatie. Zo kan in sommige gevallen ook met een kleiner aantal individuen de populatie duurzaam blijven voortbestaan. Dit is onder andere afhankelijk van de talrijkheid van de soort, maar ook van zijn flexibiliteit om andere gebieden te bereiken en te koloniseren.

Beschermingscategorieën

Afhankelijk van zeldzaamheid en bedreiging zijn de soorten verdeeld over drie beschermingscategorieën. Op 23 februari 2005 is de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) artikel 75 in werking getreden, waarmee drie beschermingsregimes zijn vastgesteld. Hiertoe zijn de beschermde planten en dieren onderverdeeld in drie categorieën of tabellen.

De 1^e categorie betreft beschermde soorten die in Nederland algemeen voorkomen. Voor verstoring van deze soorten bij uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig onderhoud, beheer of gebruik, of bij ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, waaronder de geplande werkzaamheden vallen, geldt een algemene vrijstelling en is geen ontheffing nodig. Voor deze soorten is er geen noodzaak voor inventarisaties. Soorten van de tweede en derde categorie zijn strenger beschermd. Voor deze soorten geldt een ontheffingsplicht bij werkzaamheden in het kader van ruimtelijke ontwikkeling.

Bij het afwegingskader is informatie over de verspreiding van de betreffende soort noodzakelijk.

Voor de soorten, genoemd in tabel 2 van de AMvB artikel 75 van de Flora- en faunawet, is een "lichte toets noodzakelijk". In de lichte toets moet er voor worden gezorgd dat de gunstige staat van instandhouding wordt gegarandeerd en de activiteit moet een redelijk doel dienen.

Voor soorten, genoemd in tabel 3 van de AMvB artikel 75 en bijlage IV van de Habitatrichtlijn, geldt een "zware toets". Er mag hierin geen andere bevredigende oplossing zijn voor de geplande activiteit, de gunstige staat van in standhouding dient te worden gewaarborgd en er moet sprake zijn van een bij de wet genoemd belang. De gunstige staat van instandhouding van soorten uit Bijlage IV van de Habitatrichtlijn dient lokaal beoordeeld te worden. Voor de overige soorten uit tabel 3 is de landelijke populatie van belang.

Vogels

De bescherming van vogels nemen binnen de Flora- en faunawet een aparte positie in. In de Flora- en faunawet is de bescherming van de meeste vogelsoorten gericht de nesten van op broedvogels. Dit houdt in dat de nesten van broedvogels gedurende het broedseizoen zijn beschermd. Het is gedurende het broedseizoen verboden om de nesten van broedvogels te verstoren en/of weg te nemen.

De vogelnesten vallen alleen tijdens het broedseizoen onder de bescherming van artikel 11 van de Flora- en faunawet. Buiten het broedseizoen zijn nesten van de meeste vogelsoorten niet beschermd. Een ontheffing is niet noodzakelijk als de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats vinden en ook niet als er maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat er zich vogels vestigen op de bouwplaats. De Flora- en faunawet kent echter geen standaardperiode voor het broedseizoen (zie kader).

Broedseizoen

Voor een begrip als 'broedseizoen' is geen standaardperiode te hanteren. Afhankelijk van de soort en weersomstandigheden in een bepaald jaar kunnen soorten veel eerder of juist later broeden dan normaal het geval zou zijn. Dit kan zelfs per regio verschillen. Voor de wet is van belang of een broedgeval verstoord wordt, ongeachte de datum. De vaak geciteerde periode 15 maart t/m 15 juli is dus slechts een indicatie. De periode tot begin oktober kan theoretisch door broedvogels nog gebruikt worden als een broedperiode. Voor aanvang van de werkzaamheden dient altijd op broedgevallen gecontroleerd te worden.

Voor een aantal vogelsoorten geldt een uitzonderingspositie op het bovenstaande. Deze vogelsoorten zijn ingedeeld in een aantal categorieën en deze zijn gedurende het gehele seizoen beschermd en dan gelden de verbodsbepalingen van artikel 11 van de flora- en faunawet:

- 1) Nesten die, behalve gedurende het broedseizoen als nest, buiten het broedseizoen in gebruik zijn als vaste rust- en verblijfplaats (voorbeeld steenuil);
- 2) Nesten van koloniebroeders die elk seizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing of biotoop. De (fysieke)

voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (roek, gierzwaluw en huismus);

- 3) Nesten van vogels (geen kolonievogels), die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (kerkuil, ooievaar, slechtvalk);
- 4) Vogels die jaar in jaar uit gebruik maken van hetzelfde nest en die niet of nauwelijks in staat zijn een nest te bouwen (boomvalk, buizerd, ransuil).
- 5) Nesten van vogels, die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het jaar ervoor hebben gebroed of de directe omgeving ervan, maar dan wel over voldoende flexibiliteit beschikken om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen. Deze soorten zijn tijdens het broedseizoen niet beschermd, maar vragen wel extra onderzoek, omdat ze wel jaarrond zijn beschermd als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dit rechtvaardigen.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de soorten die vallen binnen bovenstaande beschermingscategorieën. Twee belangrijke vragen bij de beoordeling of er voor de soorten uit de bovenstaande categorieën een ontheffing noodzakelijk is zijn de volgende:

- Is er voor de soort voldoende gelegenheid om zelfstandig een natuurlijk alternatief nest te vinden?
- Is er voor de soort voldoende mogelijkheid om met succes een kunstmatig alternatief nest aan te bieden?

Zorgplicht

Naast bovenstaande verplichtingen voor beschermde soorten geldt bovendien voor alle van nature in Nederland voorkomende soorten de zorgplicht. In de zorgplicht is opgenomen dat alle planten en dieren een intrinsieke waarde hebben en onvervangbaar zijn. De zorgplicht is een fatsoenseis en houdt in dat bij menselijk handelen voldoende zorg in acht genomen wordt om in het wild levende planten en dieren zoveel mogelijk te beschermen.

2.2 Beoordelingskader Flora- en faunawet

De activiteiten in de inrichtingsfase en die in de eindfase worden getoetst aan de geldende verbodsbepalingen Flora- en faunawet (Artikel 8 tot en met 13). Voorts geldt te allen tijde de zogenaamde Zorgplicht (Artikel 2). Hieronder is de wettekst van de verschillende artikelen weergegeven.

Tabel 1-1. Relevante verbodsbepalingen Flora- en faunawet.

Artikel 2 (zorgplicht)	<p>1. Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving.</p> <p>2. De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in ieder geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voorzover zulks in redelijkheid kan worden gevergd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te</p>
------------------------	--

	voorkomen of, voorzover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan temaken.
Artikel 8	Het is verboden planten, behorende tot een beschermde inheemse plantensoort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen.
Artikel 9	Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.
Artikel 10	Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten.
Artikel 11	Het is verboden nesten, hollen of andere voortplanting- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.
Artikel 12	Het is verboden eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.
Artikel 13	Het is verboden planten of producten van planten, of dieren dan wel eieren, nesten of producten van dieren, behorende tot een beschermde inheemse of beschermde uitheemse plantensoort onderscheidenlijk een beschermde inheemse of beschermde uitheemse diersoort, ..., te vervoeren, ten vervoer aan te bieden, af te leveren, te gebruiken voor commercieel gewin, ..., binnen of buiten het grondgebied van Nederland te brengen of onder zich te hebben.

Indien er beschermde soorten aanwezig zijn in het plangebied en de activiteiten hebben een mogelijk negatief effect, dient te worden vastgesteld of het project kan worden uitgevoerd, waarbij een overtreding van de Flora- en faunawet wordt voorkomen door het nemen van voorzorgsmaatregelen.

Mitigerende maatregelen

Het is mogelijk om een overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen door, vóórdat de werkzaamheden van start gaan, voorzorgsmaatregelen te treffen. Het gaat dan om het behoud van de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats van de soort. Het betreft de functies van het leefgebied die ervoor zorgen dat de soort succesvol kan rusten of voortplanten. Mitigerende maatregelen zijn gericht op het voorkomen van de negatieve gevolgen van een activiteit. Dit moet gebeuren binnen het plangebied en voor de soorten die daar voorkomen. Het dient te worden voorkomen dat de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats van de soort wordt aangetast.

Er zijn 10 punten die kunnen worden gebruikt ter ondersteuning van de vraag of de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats van de betreffende soort behouden blijft door het nemen van mitigerende maatregelen:

- 1) De plek of het gebied wordt met een zekere mate van bestendigheid gebruikt. Er is geen sprake van incidenteel gebruik, maar van een vaste rust- en verblijfplaats;
- 2) De plek of het gebied blijft voorzien in alles wat nodig is voor een specifiek individueel dier in dat gebied en voor alle exemplaren van de populatie ter plekke, om succesvol te kunnen voortplanten of om te kunnen rusten;
- 3) Er is op geen enkel moment, ook niet tijdelijk, een achteruitgang van de ecologische functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en

- verblijfplaats. De diverse functies die een gebied heeft dienen behouden te blijven;
- 4) Door mitigerende maatregelen worden negatieve effecten uitgesloten. Dit kunnen negatieve effecten zijn op zowel de kwaliteit als de kwantiteit van functies in het gebied;
 - 5) Mitigerende maatregelen zijn preventief. Dit houdt dus in dat in voorkomende gevallen de mitigatie niet alleen aanwezig is, maar ook functioneert;
 - 6) Mitigerende maatregelen moeten leiden tot een verbetering of behoud van de ecologische functionaliteit van het gebied (kwantitatief/kwalitatief) voor de betreffende soort;
 - 7) Het positieve effect van mitigatie geeft in evenredige ruimte voor de negatieve effecten van de ingreep. De duurzame ecologische functionaliteit mag op geen enkel moment slechter worden.
 - 8) Het succes van mitigerende maatregelen moet met een hoge mate van zekerheid vóóraf vaststaan en wordt beoordeeld aan de hand van ecologische criteria.
 - 9) De staat van instandhouding en de zeldzaamheid van een diersoort zijn van belang bij het treffen van mitigerende maatregelen;
 - 10) De controle op het effect van de maatregelen is een onderdeel van het ecologisch werkprotocol.

Indien er voor het uitvoeren van mitigerende maatregelen dieren gevangen en verplaatst moeten worden, is dat geen overtreding van artikel 9 (vangen) en 13 (verplaatsen). Het is namelijk niet de bedoeling om dieren aan de natuur te onttrekken. Het is toegestaan om soorten te verplaatsen uit de directe gevarenszone naar een vergelijkbaar habitat in de directe omgeving. Dit moet gebeuren binnen de daarvoor benodigde tijd. De soorten dienen ook in één keer te worden verplaatst, zonder onnodig oponthoud. Het vangen en verplaatsen dient te gebeuren buiten de kwetsbare periode van de betreffende soort. Het vangen en verplaatsen dient te gebeuren door of onder de begeleiding van een ter zake kundige. Dit bovenstaande geldt niet voor stressgevoelige dieren, zoals muizen, vleermuizen en vogels.

Ontheffingsplicht

Er geldt een ontheffingsplicht als de functionaliteit van voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats van de beschermde soort uit tabel 2 en 3 niet kan worden gegarandeerd door het nemen van mitigerende maatregelen. Belangrijke vragen voor het verkrijgen van een ontheffing zijn:

- 1) In welke mate wordt de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats aangetast door de werkzaamheden?
- 2) Is er een wettelijk belang (niet van toepassing bij soorten uit tabel 2 van de AMvB artikel 75)?
- 3) Hebben de werkzaamheden een redelijk doel (niet van toepassing bij soorten uit tabel 3 van de AMvB artikel 75)?
- 4) Is er een andere bevredigende oplossing (niet van toepassing bij soorten uit tabel 2 van de AMvB artikel 75)?
- 5) Komt de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar?

Er is in onderstaande tabel weergegeven voor welk wettelijk belang een ontheffing kan worden aangevraagd. Dit verschilt tussen Bijlage IV-soorten van de Habitatrichtlijn, Vogelsoorten en Bijlage 1-soorten van de AMvB artikel 75 (alleen nationaal beschermd).

Tabel 1-2: Ontheffing op grond van het wettelijk belang

Wettelijk belang	Bijlage 1 AMvB soorten	Bijlage IV HR soorten	Vogelsoorten
Bescherming van flora en fauna	x	x	x
Veiligheid van het luchtverkeer	-	-	x
Volksgezondheid/Openbare veiligheid	x	x	x
Dwingende redenen van groot openbaar belang	x	x	-
Ruimtelijke inrichting/ontwikkeling	x	-	-

3 WERKWIJZE

Om na te gaan wat het belang van het plangebied is voor beschermde soorten is het volgende stappenplan gevolgd:

Stap 1: Veldbezoek en habitatanalyse

Om een indruk te krijgen van het voorkomen van beschermde dieren en planten in het plangebied zijn twee veldbezoeken uitgevoerd. Deze veldbezoeken zijn uitgevoerd op 6 en 30 juni 2010. Aangezien de ingreep in het kader van ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, geldt een vrijstelling voor soorten die beschermd zijn in tabel 1 van de Flora- en faunawet. De ecoscan richt zich daarom niet specifiek op al deze afzonderlijke soorten met een volledig overzicht, maar licht er per soortgroep wel enkele mogelijk voorkomen soorten uit. De zorgplicht geldt immers wel voor deze soorten (overigens geldt de zorgplicht voor alle in Nederland levende dieren).

Het veldbezoek is geen volledige inventarisatie aangezien voor dit laatste voor elke soortgroep een eigen methodiek (en geschikt jaargetijde) vereist is. Het veldbezoek is wel geschikt om een indruk te krijgen van de aanwezige habitats en de mogelijk aanwezige soorten of potenties voor soorten.

Er is wel een gerichte inventarisatie naar broedplaatsen van gierzwaluwen uitgevoerd, die met name gericht was op het te renoveren gebouw. Onderzoek naar deze soort vond beide dagen in de vroege avond en vroege ochtend plaats.

Stap 2. Vaststelling van de effecten

Om vast te stellen of het project effect heeft op beschermde flora en fauna, is een beknopte analyse gemaakt van het project in relatie tot de habitateisen van de doelsoorten uit het gebied.

Stap 3. Beschrijving van de effecten op beschermde soorten

Door de resultaten van stap 1 en stap 2 te koppelen zijn de effecten van het voorgestelde project op de aanwezige natuurwaarden inzichtelijk gemaakt.

Stap 4: Conclusie en consequenties

In deze stap wordt bepaald of het waarschijnlijk is dat het project in het licht van de wet- en regelgeving ten aanzien van beschermde soorten doorgang kan vinden. Hierbij wordt rekening gehouden met de onder de Flora- en faunawet vastgestelde criteria ten aanzien van onder andere de gunstige staat van instandhouding van de soort, eventuele alternatieven en bij wet genoemde belangen. Indien nodig om zekerheid te krijgen over de aanwezigheid van beschermde soorten om zodoende een volledige effectinschatting te kunnen maken, wordt aanvullend onderzoek aanbevolen.

4 STAP 1: VELDBEZOEK EN HABITATANALYSE

Het voorkomen, of mogelijk voorkomen, van beschermde soorten zal hieronder per taxonomische groep besproken worden.

4.1.1 Vaatplanten

Op het grasveld van de Griffietuin, onder de verspreid staande bomen, kunnen zich op basis van aanwezig biotoop groeiplaatsen van algemeen beschermde (tabel 1) plantensoorten bevinden, te denken valt met name aan stinzenplanten (planten van landgoederen). Tijdens het veldbezoek zijn deze niet aangetroffen, omdat deze ten tijde van het veldonderzoek niet meer bovengronds zichtbaar zijn.

Groeiplaatsen van overige beschermde soorten van tabel 2 van de Flora- en faunawet zijn mogelijk in het stukje parkbos in het westen van het plangebied. Te denken valt aan soorten van een (droog) (bos)milieu, zoals Ruig klokje en Daslook.



Figuur 1. Deel van de Griffietuin met grasveld en de rand van het stukje parkbos

4.1.2 Zoogdieren

Vanwege de grote verschillen in ecologie en beschermingsstatus worden vleermuizen en grondgebonden zoogdieren hieronder afzonderlijk behandeld.

Vleermuizen

Aan de hand van het veldbezoek wordt geconcludeerd dat soorten die hun verblijfplaats vinden in holten in gebouwen in het plangebied voor kunnen komen. Het metselwerk bevat open voegen en ventilatiespleten en er is geschikt foerageergebied in de nabije omgeving beschikbaar (onder andere de parken). Door de open voegen kunnen de dieren de spouwmuren van het gebouw betreden en hier kunnen zich dan ook vaste verblijfplaatsen van vleermuizen bevinden. De soort die hier het meest waarschijnlijk verwacht kan worden, is de gewone dwergvleermuis, maar ook de laatvlieger is niet uit te sluiten. Deze laatste soort kan ook gebruikmaken van de (ingeklapte) zonneschermen als tijdelijke verblijfplaats.

De te verplaatsen bomen van de Griffietuin hebben geen holten waarin zich verblijfplaatsen van vleermuizen kunnen bevinden. Deze bomen zijn nog te jong om

geschikt te zijn als potentiële verblijfplaats voor vleermuizen (zie figuur 4 en 5). In het stukje parkbos zijn wel bomen aanwezig waarvoor dit het geval kan zijn; dit betreft vooral oudere loofbomen als eik en beuk (zie figuur 6 en 7).

Op basis van het veldbezoek overdag kan niet worden aangetoond dan wel uitgesloten dat vleermuizen gebruik maken van het te renoveren en/of nabijgelegen gebouwen en/of in nabijgelegen bomen.



Figuur 2. Voorzijde van het te renoveren A-gebouw, gezien vanaf de parkeerplaats



Figuur 3. Het te renoveren pand, gezien vanaf achterzijde



Figuur 4 en 5. Te verplaatsen platanen in de Griffietuin



Figuur 6 en 7. Oude bomen met holten in bosgedeelte van de Griffietuin dat niet wordt betrokken in de herinrichting.

Daarnaast kan het gehele plangebied dienst doen als foerageergebied voor verschillende soorten vleermuizen. Structuren in de vorm van gebouwen en bosrand kunnen gevolgd worden als vliegroute.

Grondgebonden zoogdieren

Tijdens het veldbezoek zijn geen sporen van grondgebonden zoogdieren aangetroffen. Op basis van het aanwezige biotoop kan wel worden gesteld dat algemeen beschermde (tabel 1) grondgebonden zoogdieren in het plangebied voorkomen. Vooral verschillende soorten muizen (bijvoorbeeld Bosmuis, Rosse woelmuis) vinden hun habitat in plantsoenen en bosjes. Eekhoornnesten (tabel 2) zijn niet aangetroffen. Voor andere zwaarder beschermde grondgebonden zoogdieren (tabel 2 en 3) is het plangebied ongeschikt als leefgebied.

4.1.3 Broedvogels

Op basis van aanwezige begroeiing en structuren is er een reële kans dat er vogels op het terrein broeden. Alle opgaande begroeiing biedt geschikt leefgebied voor broedvogels. Algemene soorten kunnen een nest maken in deze beplanting. Vooral het stukje parkbos biedt geschikt broedbiotoop voor vogels van stad en park

De te verplaatsen en verwijderen bomen hebben geen holten waarin zich nesten van jaarrond beschermde vogelsoorten (de zogenaamde “vaste nesten”) kunnen bevinden. Deze bomen zijn te jong om geschikt te zijn als potentiële nestplaats voor boomholtebewonende vogels. Echter, in het stukje parkbos zijn wel geschikte bomen aanwezig. Tijdens het bezoek is een Bosuil waargenomen; dit is een soort waarvan het nest jaarrond beschermd is.

Er zijn geen gierzwaluwen aangetroffen die een binding hadden met één van de gebouwen. Alle waargenomen gierzwaluwen vlogen hoog over en foerageerden boven de stad. Het daktype van het te renoveren A-gebouw was ook niet bijzonder geschikt als potentiële broedplaats voor gierzwaluwen. De aanwezige open voegen zijn te smal voor

gierzwaluwen en bieden geen toegang tot ruimtes onder of achter daklijsten en kozijnen. De constructie van het dak van het A-gebouw zelf biedt ook geen geschikte mogelijkheden voor nestplaatsen, bijvoorbeeld doordat het niet uit dakpannen bestaat.

4.1.4 Reptielen, amfibieën en vissen

De in het plangebied aanwezige habitats en de omgeving (plangebied omsloten door stedelijk gebied) zijn ongeschikt voor deze soortgroepen. Het voorkomen van in tabel 2 en 3 beschermde reptielen, amfibieën en vissen kan met zekerheid worden uitgesloten. De soorten Bastaardkikker en Gewone pad van tabel 1 zullen mogelijk aanwezig zijn in het bosgedeelte.

4.1.5 Overige diersoorten

Overige beschermde diersoorten worden niet in het plangebied verwacht. De aanwezige habitats en de omgeving (plangebied omsloten door stedelijk gebied) zijn ongeschikt voor dergelijke soorten.

5 STAP 2: VASTSTELLING VAN DE EFFECTEN

5.1 Voorgenomen werkzaamheden

De voorgenomen activiteit omvat sloop van het A-gebouw en herbouw. Dit betekent dat het A-gebouw wordt afgebroken en een nieuw gebouw wordt opgebouwd, terwijl de aansluitende dokterswoning blijft bestaan. Deels onder het nieuwe gebouw en deels onder het grasveld van de Griffietuin wordt een parkeergarage aangelegd. Dit betekent dat hier gegraven wordt en dat enkele van de bestaande bomen verplaatst worden en enkele verwijderd worden (zie bijlage 3).

5.2 Mogelijke effecten

De in paragraaf 5.1 beschreven werkzaamheden leiden tot zowel permanente als tijdelijke effecten. De permanente effecten bestaan uit een verandering in bouwtype van het A-gebouw en het bestaan van een ondergrondse parkeergarage. De herbouw kan een directe fysieke verandering betekenen, die invloed heeft op het voortbestaan van mogelijk aanwezige verblijfplaatsen van vogels en/of vleermuizen doordat het nieuwe gebouw mogelijk minder mogelijkheden voor deze verblijfplaatsen biedt.

Voor het realiseren van de ondergrondse parkeergarage zal bronbemaling moeten worden toegepast. Dit heeft tot gevolg dat de grondwaterstand gedurende lange periode zal dalen. Indirect effect in de vorm van verdroging is daarmee mogelijk. Het uitvoeren van een vochtmonitoringsplan (Copijn, 2010) zal inzicht bieden in de exacte effecten en de eventueel te nemen maatregelen ter bestrijding van verdroging.

De tijdelijke effecten zijn vooral aan de orde tijdens de aanlegfase en het gevolg van sloop- en bouwwerkzaamheden. De volgende tijdelijke effecten op populaties van beschermde soorten worden onderscheiden:

- Verstoring door aanwezigheid van mensen en (groot) materieel;
- Verstoring door geluid, licht en trillingen;
- Tijdelijk ongeschikt worden van leefgebied;
- Doden of verwonden van individuen van een populatie.

5.3 Huidig en toekomstig gebruik

Na herinrichting van het plangebied zullen de bestemmingen parkeren, kantoor en tuin onderling verschuiven. De functie van het plangebied verandert niet wezenlijk als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Er wordt geen intensivering van het gebruik voorzien.

6 STAP 3: BESCHRIJVING VAN DE EFFECTEN OP BESCHERMDE SOORTEN

In dit hoofdstuk wordt een effectbeschrijving gegeven van de werkzaamheden (beschreven in hoofdstuk 5) op de soorten (beschreven in hoofdstuk 4). Hierbij wordt alleen aandacht besteed aan de soorten die voorkomen dan wel verwacht worden binnen het plangebied (tabel 4.3) en vermeld staan in tabel 2 of 3 van de Flora- en faunawet (inclusief broedvogels). Het gaat hierbij om vaatplanten, vleermuizen, broedvogels en vaste nesten. Soorten van tabel 1 worden hier verder niet behandeld omdat de activiteit onder ruimtelijke ontwikkeling en inrichting valt, waarvoor voor deze soorten een vrijstelling van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet geldt. Hieronder worden de effecten per soortgroep inzichtelijk gemaakt.

6.1 Vaatplanten

In het stukje parkbos van de Griffietuin zijn groeiplaatsen van beschermde (tabel 2) planten mogelijk aanwezig. Echter de werkzaamheden vinden niet plaats in dit stukje parkbos, zodat directe effecten zijn uit te sluiten. Verdroging als indirect effect is echter niet uit te sluiten. Het effect is dan met name mogelijk op een soort van vochtig milieu als de Daslook. Aangezien de effecten op dit moment niet goed te duiden zijn, dient het door Copijn voorgestelde vochtmonitoringsplan uitsluitel te bieden: hiervandaan kunnen ook maatregelen ter voorkoming van effecten geformuleerd worden. Ook moet dan duidelijk zijn of de verdroging over een zodanig lange tijd plaatsvindt, dat het lokale voortbestaan van soorten in gevaar kan komen.

6.2 Zoogdieren

6.2.1 Vleermuizen

Het te slopen A-gebouw en nabijgelegen structuren (dus inclusief de dokterswoning) en bomen kunnen in potentie geschikte verblijfplaatsen van vleermuizen herbergen, zodat de renovatie van het gebouw mogelijk negatieve invloed op aanwezige vleermuissoorten heeft. De sloop is een direct effect, terwijl als gevolg hiervan tijdelijke effecten in de vorm van licht en geluid mogelijk zijn op nabijgelegen verblijfplaatsen (die niet verloren gaan). Indien dit het geval is, betekent de sloop een overtreding van de Flora- en faunawet en is een ontheffing nodig. Om hier uitsluitel over te geven is aanvullend onderzoek naar de aanwezigheid van verblijfplaatsen noodzakelijk. Het gaat hier om onderzoek naar vleermuisverblijven zowel in het te slopen gebouw, als in de gebouwen en het stukje parkbos nabij het te slopen gebouw.

Dit gerichte onderzoek wordt in het najaar van 2010 afgerond en in een aparte rapportage besproken (concept te verwachten oktober 2010).

Foeragerende vleermuizen boven het grasveld en het gedeelte bos op het terrein zullen in ieder geval niet beïnvloed worden door de herinrichting en daarvoor benodigde werkzaamheden. Het bosgedeelte wordt niet in de herinrichting betrokken en ondervindt 's nachts geen invloed van de werkzaamheden. Het tijdelijk openleggen van het gedeelte gras als gevolg van de aanleg van de parkeergarage heeft geen invloed, aangezien in de directe omgeving van het terrein ruim voldoende alternatief foerageergebied aanwezig is.

6.3 Broedvogels

Broedvogels maken met zekerheid gebruik van het plangebied. Voor bepaalde werkzaamheden geldt dat indien niet gewerkt wordt buiten de broedperiode, verstoring van broedvogels op kan treden. Het gaat dan met name om die werkzaamheden die tot meer licht, geluid en aanwezigheid van mensen leiden, dan in de huidige situatie het geval is. Pas wanneer kort voorafgaand aan werkzaamheden aangetoond kan worden dat geen broedvogels nabij de activiteit aanwezig zijn, kunnen negatieve effecten uitgesloten worden. Uiteraard leidt dat wel tot risico's bij de planning.

Negatieve effecten op broedvogels, en dus een overtreding van verbodsbepalingen, kunnen dus optreden als gevolg van de werkzaamheden. Deze effecten kunnen evenwel voorkomen worden door maatwerk of door buiten het vogelbroedseizoen te werken (zie hoofdstuk 7).

6.4 Vaste nesten

Vaste nesten bevinden zich niet in de bomen die verplaatst of verwijderd worden of in het gebouw dat gesloopt wordt. Vaste nesten zijn alleen mogelijk in het gedeelte (park)bos van de Griffietuin. De waarneming van een bosuil bevestigt het vermoeden dat er vaste nesten in het bosgedeelte kunnen zijn. In dit bosgedeelte vinden geen veranderingen of werkzaamheden plaats. Indien aanwezig, zijn effecten op deze vaste nesten alleen mogelijk door de externe invloed van de werkzaamheden. Te denken valt aan licht en geluid, maar ook de aanwezigheid van meer mensen nabij het bos dan nu het geval is. Negatieve effecten op vaste nesten, en dus een overtreding van verbodsbepalingen, kunnen dus optreden als gevolg van de werkzaamheden. Echter, negatieve effecten zijn te voorkomen (zie hoofdstuk 7).

7 STAP 4: CONCLUSIES EN CONSEQUENTIES

7.1 Algemeen

- Het plangebied is van belang voor zwaarder beschermde soorten, te weten broedvogels en mogelijk vleermuizen en jaarrond beschermde vogelnesten. Ook komen algemeen beschermde soorten van Tabel 1 voor, waarvoor voor deze activiteit een vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet geldt;
- Te allen tijde dient de zorgplicht in acht te worden genomen.

7.2 Vaatplanten

Indien uit het uit te voeren vochtmonitoringsplan (Copijn, 2010) blijkt dat verdroging optreedt, zijn effecten op vochtminnende soorten van tabel 2 (Daslook) niet geheel uit te sluiten. Deze effecten kunnen door bronbemaling optreden tijdens de bouw van de parkeergarage. Als vervolgens blijkt dat geen maatregelen te nemen zijn die de verdroging kunnen voorkomen en de verdroging over een zodanige lange periode plaatsvindt dat effecten op de groeiplaatsen op kunnen treden, zou een ontheffing van de Flora- en faunawet voor de soorten van tabel 2 aangevraagd moeten worden. Voor het verkrijgen van deze ontheffing zullen mitigerende en compenserende maatregelen geformuleerd moeten worden. Met deze maatregelen kunnen dan in principe ook soorten van tabel 1 meeliften (in het kader van de zorgplicht), ook al geldt een vrijstelling voor deze soorten.

Bij het verwijderen en verplanten van de bomen dient rekening gehouden te worden met de zorgplicht door voorafgaand aan de herbepanting of kap eventueel aanwezige bijzondere plantensoorten (tabel 1 of andere bijzondere plantensoorten) door een deskundige te laten verplaatsen naar een geschikte locatie in de nabijheid.

7.3 Vleermuizen

Alle in Nederland voorkomende vleermuissoorten zijn zwaar beschermd (tabel 3 van de AMvB artikel 75 van de Flora- en faunawet). Dit betekent dat, wanneer verblijfplaatsen of leefgebied van vleermuizen wordt aangetast, het noodzakelijk is dat het voorkomen van deze soorten is aangetoond dan wel kan worden uitgesloten. Een veldbezoek zoals uitgevoerd voor deze quickscan is hiervoor geen geschikt instrument. Voor aanvang van de sloopwerkzaamheden is daarom aanvullend onderzoek naar het al dan niet voorkomen van verblijfplaatsen van vleermuizen in de te slopen gebouwen noodzakelijk. Het is belangrijk hierbij te bedenken dat dergelijk onderzoek alleen gedurende bepaalde periodes plaats kan vinden. Mocht uit het onderzoek blijken dat schadelijke effecten op vleermuissoorten zullen optreden, dan is een ontheffingsaanvraag van de Flora- en faunawet noodzakelijk.

Aanvullend onderzoek naar vleermuizen

Vleermuizen gebruiken gedurende het jaar een netwerk van verschillende verblijfplaatsen. Doorgaans worden hierbij kraamverblijven (mei-juni), paarverblijven (augustus-oktober) en winterverblijven (oktober-april) aangemerkt als vaste verblijfplaatsen. Deze vaste verblijfplaatsen zijn streng beschermd en het onderzoek hiernaar is gebonden aan bepaalde periodes. Kraamverblijven moeten worden geïnventariseerd gedurende de periode mei-juni, paarverblijven gedurende augustus-september en winterverblijven moeten in september - begin oktober worden geïnventariseerd (afhankelijk van de soorten die in het plangebied verwacht kunnen worden). Dit kan grote consequenties hebben voor de uitvoeringstermijn van projecten, omdat een volledig onderzoek naar de aanwezigheid van vleermuizen en het aanvragen van de benodigde ontheffing (ruim) een jaar duurt.

Wanneer een verblijfplaats wordt aangetoond, kan deze niet zonder meer gesloopt worden. Jurisprudentie in de vorm van een uitspraak van de Raad van State heeft tot gevolg dat er geen ontheffing verleend kan worden voor ruimtelijke ingrepen (belang j). Hierdoor moet gegarandeerd worden dat de functionaliteit van de verblijfplaats gegarandeerd wordt. Indien dit niet gegarandeerd kan worden is een ontheffing noodzakelijk. Het project moet hiervoor voldoen aan een belang dat gemeld wordt in de Habitatrichtlijn, te weten:

- Bescherming van flora en fauna (b)
- Volksgezondheid of openbare veiligheid (d)
- Dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu wezenlijke gunstige effecten (e)

Overigens is het dan noodzakelijk om aan te tonen dat er geen alternatieven voor handen zijn en dat er sprake is van een dwingende reden van openbaar belang. Uiteraard is hiervoor ontheffing noodzakelijk.

Worden er geen verblijfplaatsen gevonden, kunnen de werkzaamheden uiteraard zonder ontheffing doorgang vinden. Uitsluitel hierover dient het in oktober af te ronden vleermuisonderzoek te geven.

7.4 Broedvogels

Alle broedvogels zijn beschermd middels de Flora- en faunawet. Voor verstoring van broedvogels (overtreding artikel 11) wordt geen ontheffing verleend voor activiteiten in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Maatregelen ter voorkoming van effecten zijn daarom noodzakelijk om overtreding van verbodsbepalingen te voorkomen.

Om effecten te voorkomen dienen de werkzaamheden óf buiten het broedseizoen (globaal 15 maart – 15 juli) te worden uitgevoerd om zo verstoring van broedvogels te voorkomen óf voor het broedseizoen te worden *begonnen* en continu te worden doorgezet waardoor de huidige broedlocaties ongeschikt zijn en vogels op zoek gaan naar andere broedplaatsen in de omgeving. In de directe omgeving van het plangebied zijn hiervoor voldoende alternatieven aanwezig in onder meer tuinen en plantsoenen. Een andere mogelijkheid is de situatie voor broedvogels ongeschikt te maken (bijvoorbeeld door verwijdering van vegetatie) voordat zij met broedactiviteiten beginnen.

Indien al deze maatregelen niet mogelijk zijn, kan alleen gewerkt worden indien door middel van veldinspecties van een deskundig persoon kort voor de start van een (onderdeel van) activiteit aangetoond kan worden dat “activiteitsspecifieke” effecten geen invloed hebben of dat er geen broedende vogels nabij de activiteit aanwezig zijn. Uiteraard betekend dit een risico voor de planning indien toch broedende vogels aanwezig blijken zijn of wanneer een effect toch niet uit te sluiten valt. Door met deze zaken vooraf goed rekening te houden, kunnen deze risico’ s toch beperkt worden.

Broedseizoen

Voor een begrip als ‘broedseizoen’ is geen standaardperiode te hanteren. Afhankelijk van de soort en weersomstandigheden in een bepaald jaar kunnen soorten veel eerder of juist later broeden dan normaal het geval zou zijn. Dit kan zelfs per regio verschillen. Voor de wet is van belang of een broedgeval verstoord wordt, ongeachte de datum. De vaak geciteerde periode 15 maart t/m 15 juli is dus slechts een indicatie. Voor aanvang van de werkzaamheden dient altijd op broedgevallen gecontroleerd te worden. Ook de fase van nestbouw geldt als een broedgeval.

7.5 Jaarrond beschermde vogelsoorten (“vaste nesten”)

Er komen geen vaste nesten te verdwijnen als gevolg van de ingreep. Effecten zijn alleen mogelijk door een uitstralende werking van de activiteiten. Deze effecten zijn op dezelfde manier te voorkomen als beschreven is bij de broedvogels, met dien verstande dat een nestlocatie van een jaarrond beschermde soort niet zonder ontheffing ongeschikt gemaakt mag worden.

Uitstralende effecten zijn vooral mogelijk als gevolg van werkzaamheden die veel geluid (bijvoorbeeld de sloop van gebouwdelen) en licht (indien dit meer invloed op het bosgedeelte heeft dan nu het geval is) met zich meebrengen, en wanneer er meer aanwezigheid van mensen nabij het parkbos in de Griffietuin is dan nu het geval is. Voor licht en de aanwezigheid van mensen zijn ook maatregelen te nemen die het bosgedeelte afschermen van deze invloeden. Dit zou bijvoorbeeld kunnen gebeuren door het plaatsen van schermen (van voldoende hoogte – dit afhankelijk van de exacte aard van de werkzaamheden).

Het broedseizoen varieert per soort (zie box), maar kan voor de aanwezige bosuil ongeveer van half januari tot half augustus lopen.

Net als bij broedvogels is maatwerk mogelijk bij het treffen van maatregelen ter voorkoming van effecten. Zo zijn sommige onderdelen van een activiteit niet altijd even verstorend. Zo kan door middel van veldinspecties van een deskundig persoon kort voor de start van een (onderdeel van) activiteit aangetoond worden dat een bepaalde activiteit geen invloed zal hebben op een eventueel broedende vogel, of zelfs dat er geen broedende vogels nabij de activiteit aanwezig zijn. Uiteraard betekend dit een risico voor de planning indien een effect of broedende vogel (op vast nest) toch niet uit te sluiten valt. Door met deze zaken vooraf goed rekening te houden, kunnen deze risico’ s zoveel mogelijk beperkt worden.

8 AANBEVELINGEN

- Voor de ingreep dient eerst het gerichte onderzoek naar aanwezigheid van vleermuizen eind oktober afgerond te worden. Het verdient grote aanbeveling om reeds in een vroeg stadium bij de plannen voor nieuwbouw rekening te houden met vleermuizen, door in of aan het nieuwe gebouw verblijfplaatsen mogelijk te maken voor deze dieren en vleermuiskasten op geschikte locaties te laten plaatsen. Dit met het oog op een eventuele noodzaak van ontheffingsaanvraag bij aanwezigheid vleermuizen en het feit dat met de in het kader van deze activiteit gemoeide belang (ruimtelijke ontwikkeling en inrichting) geen ontheffing te verkrijgen valt voor vleermuizen.

LITERATUURLIJST

Broekhuizen, S., B. Hoekstra, V. van Laar, C. Smeenk & J. B. M. Thissen, 1992. Atlas van de Nederlandse Zoogdieren. Stichting KNNV, Utrecht.

Copijn Boomspecialisten B.V., 2010. Bomen Effect Analyse Griffiertuin / Haarlem. Rapportnr. 2246.5

Limpens, H., K. Mostert & W. Bongers, 1997. Atlas van de Nederlandse vleermuizen. Onderzoek naar verspreiding en ecologie. KNNV Uitgeverij, Utrecht.

=0=0=0=

Bijlage 1

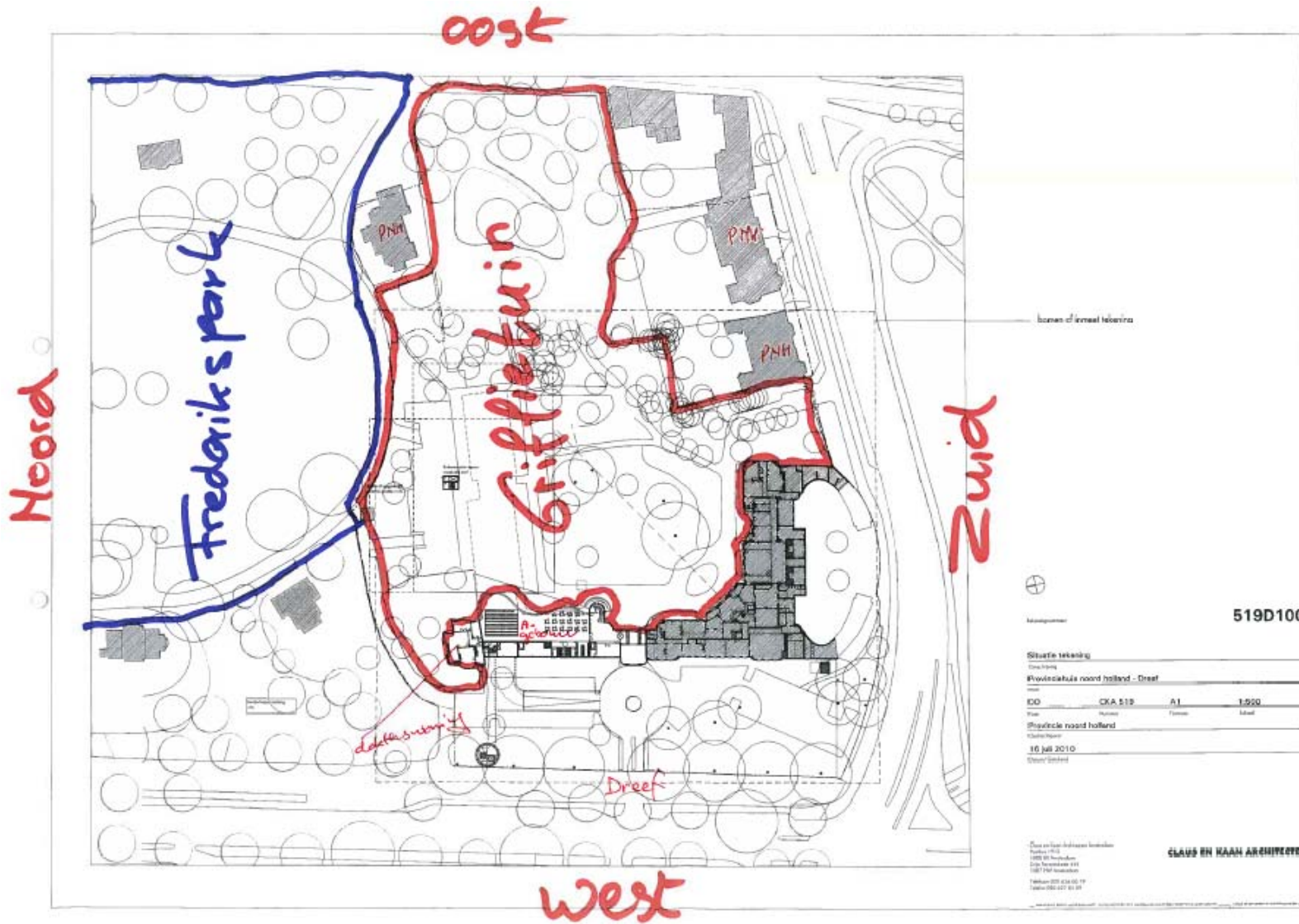
Jaarrond beschermde vogelsoorten, onderverdeeld in 5 categorieën

Soort	Koloniebroeder	In bebouwde omgeving aanwezig?	Aanwezig in (beschermde) natuurgebieden?	Categorie vast nest
Steenuil	Nee	Ja	Nee	1
Gierzwaluw	Ja	Ja	Nee	2
Roek	Ja	Ja	Nee	2
Huismus	Ja	Ja	Nee	2
Grote gele kwikstaart	Nee	Nee	Ja	3
Kerkuil	Nee	Ja	Nee	3
Oehoe	Nee	Nee	Ja	3
Ooievaar	Nee	Ja	Nee	3
Slechtvalk	Nee	Ja	Ja	3
Boomvalk	Nee	Nee	Ja	4
Buizerd	Nee	Nee	Ja	4
Havik	Nee	Nee	Ja	4
Ransuil	Nee	Nee	Ja	4
Sperwer	Nee	Nee	Ja	4
Wespendief	Nee	Nee	Ja	4
Zwarte wouw	Nee	Nee	Ja	4
Blauwe reiger	Ja	Ja	Ja	5
Boerenwaluw	Nee	Ja	Nee	5
Bonte vliegenvanger	Nee	Ja	Ja	5
Boomklever	Nee	Ja	Ja	5
Boomkruiper	Nee	Ja	Ja	5
Bosuil	Nee	Nee	Ja	5
Brilduiker	Nee	Nee	Ja	5
Draaihals	Nee	Nee	Ja	5
Eidereend	Nee	Nee	Ja	5
Ekster	Nee	Ja	Nee	5
Gekraagde roodstaart	Nee	Ja	Ja	5
Glanskop	Nee	Ja	Ja	5

Soort	Koloniebroeder	In bebouwde omgeving aanwezig?	Aanwezig in (beschermde) natuurgebieden?	Categorie vast nest
Grauwe vliegenvanger	Nee	Ja	Ja	5
Groene specht	Nee	Nee	Ja	5
Grote bonte specht	Nee	Nee	Ja	5
Hop	Nee	Nee	Ja	5
Huiswaluw	Nee	Ja	Nee	5
IJsvogel	Nee	Nee	Ja	5
Kleine bonte specht	Nee	Nee	Ja	5
Kleine vliegenvanger	Nee	Ja	Ja	5
Koolmees	Nee	Ja	Ja	5
Kortsnavelboomkruiper	Nee	Ja	Ja	5
Oeverwaluw	Nee	Ja	Ja	5
Pimpelmees	Nee	Ja	Ja	5
Raaf	Nee	Nee	Ja	5
Ruigpootuil	Nee	Nee	Ja	5
Spreeuw	Nee	Ja	Ja	5
Tapuit	Nee	Nee	Ja	5
Torenvalk	Nee	Ja	Ja	5
Zeearend	Nee	Nee	Ja	5
Zwarte kraai	Nee	Ja	Ja	5
Zwarte mees	Nee	Ja	Ja	5
Zwarte roodstaart	Nee	Ja	Ja	5
Zwarte specht	Nee	Nee	Ja	5

Bijlage 2

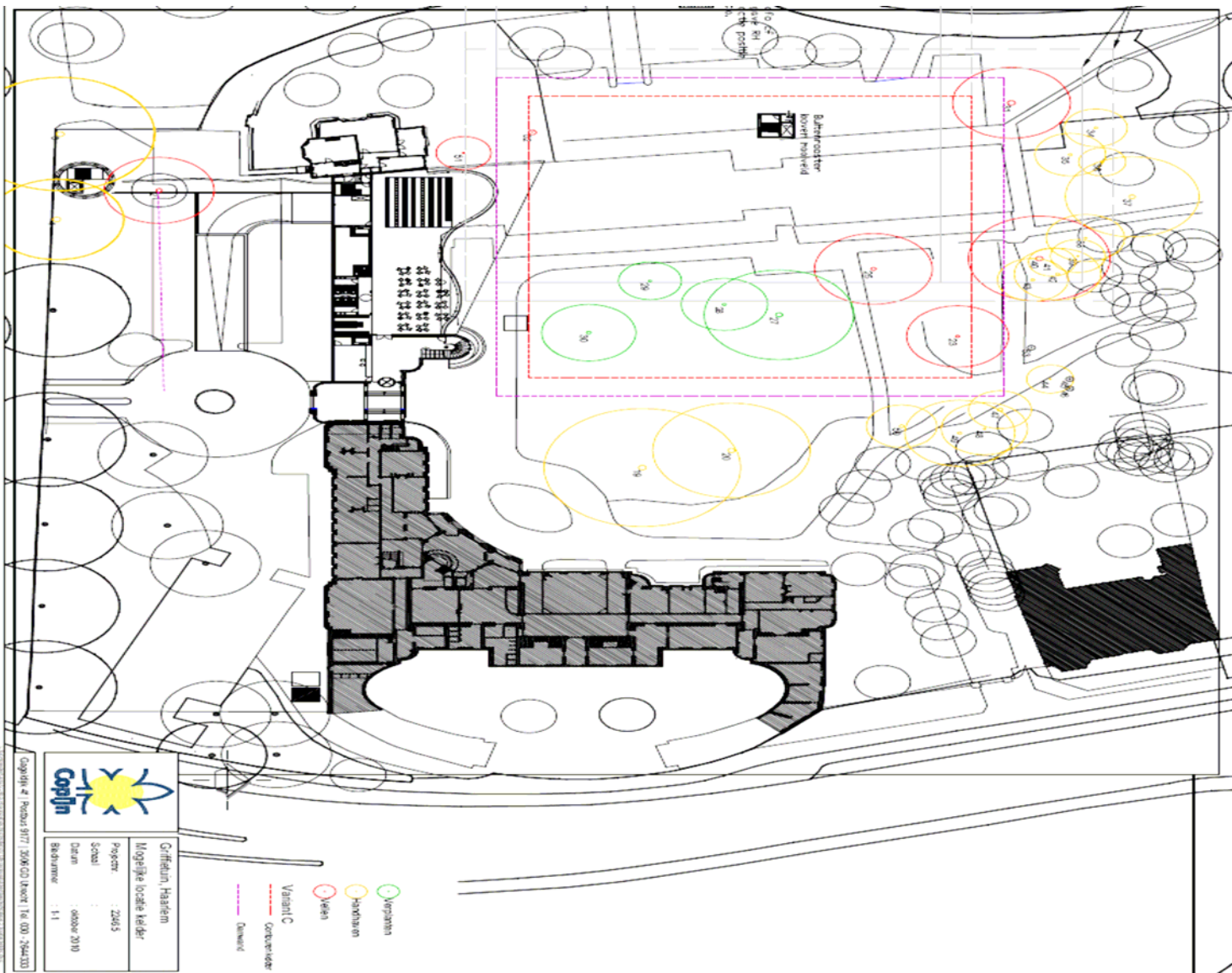
Situatieschets gebouwen en Griffietuin



9W1653A0/R/902925/Amst
4 november 2010

Bijlage 3 Te verwijderen en te verplanten bomen (variant Copijn)

Rood: te verwijderen bomen
Groen: te verplanten bomen
Oranje: te behouden bomen



bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

Bijlage 6 Natuurwaarden

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)



Natuurwaarden Provinciehuis Frederikspark en Griffietuin te Haarlem

Vleermuizenonderzoek

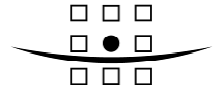
Provincie Noord-Holland

24 december 2010

Eindrapport

9W1653

A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

**HASKONING NEDERLAND B.V.
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING**

Entrada 301
Postbus 94241
1090 GE Amsterdam
+31 (0)20 569 77 00 Telefoon
Fax
info@amsterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Natuurwaarden Provinciehuis Frederikspark
en Griffietuin te Haarlem
Vleermuizenonderzoek
Verkorte documenttitel Vleermuizenonderzoek Provinciehuis
Frederikspark
Status Eindrapport
Datum 24 december 2010
Projectnaam Natuurwaardenonderzoek Provinciehuis
Frederikspark te Haarlem
Projectnummer 9W1653
Opdrachtgever Provincie Noord-Holland
Referentie 9W1653/R/902925/Amst

Auteur(s) Harm Kossen
Collegiale toets Jeroen Groenendijk 
Datum/paraaf ...22/10/2010.....
Vrijgegeven door Frans Jorna 
Datum/paraaf ...24/12/2010.....

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Algemeen	1
1.2 Doel en scope van dit rapport	1
1.3 Leeswijzer	1
2 METHODE	2
3 RESULTATEN	3
4 CONCLUSIES	4
5 CONSEQUENTIES	5
LITERATUURLIJST	6

1 INLEIDING

1.1 Algemeen

Voor de herinrichting van het Provinciehuis op locatie Frederikspark te Haarlem bestaan plannen om een gebouw te renoveren en bomen te verplaatsen ten einde een ondergrondse parkeergarage te realiseren. Deze ruimtelijke wijziging maakt onderdeel uit van het nieuwe bestemmingsplan Frederikspark.

Alle ruimtelijke ontwikkelingsprojecten dienen getoetst te worden op effecten in het kader van de Flora- en faunawet. Veel planten- en diersoorten zijn beschermd door deze wet. Activiteiten die leiden tot vernietiging of verstoring van populaties en leefgebieden van beschermde soorten zijn niet toegestaan zonder ontheffing. Of deze effecten kunnen optreden is in eerste instantie beoordeeld middels een verkennende toets, de zogenaamde Quicksan of Eco-scan (Royal Haskoning, 2010). Deze Eco-scan heeft aanvullend onderzoek naar vleermuizen voorgeschreven, omdat aanwezigheid van verblijfplaatsen van deze soortgroep niet kon worden uitgesloten. De hier voorliggende rapportage geeft de uitkomsten van dit aanvullende onderzoek.

1.2 Doel en scope van dit rapport

Dit rapport biedt duidelijkheid of effecten op vleermuizen als gevolg van de ingreep mogelijk zijn. Zo ja, dan wordt aangegeven of en hoe deze effecten te voorkomen zijn. Zo nee, dan is de aanvraag van ontheffing noodzakelijk. In dat geval wordt aangegeven of deze in het kader van de voorgestelde ingreep voor genoemde soorten te verkrijgen zijn.

1.3 Leeswijzer

Voor de ligging en beschrijving van het plangebied, de relatie met de ingreep en het hier geldende juridische kader, te weten de Flora- en faunawet, wordt verwezen naar het eco-scan rapport (RH, 2010). In het hier voorliggende rapport worden de methode (H2) en resultaten (H3) bondig weergegeven. Voor de duidelijkheid wordt de beschrijving van de effecten als gevolg van de ingreep uit het eco-scan rapport (RH, 2010) in dit rapport in hoofdstuk 4 herhaald. Naar aanleiding van deze effectbeschrijving en de resultaten van het vleermuisonderzoek worden in het hoofdstuk 5, "Conclusies", de effecten gegeven die mogelijk zijn op vleermuizen. In het laatste hoofdstuk, "Consequenties", wordt aangegeven of er noodzaak bestaat tot het aanvragen van ontheffingen of dat maatregelen ter voorkoming van effecten genomen kunnen/dienen te worden.

2 METHODE

Het onderzoek was gericht op het aantonen van de aanwezigheid van vleermuisverblijven op het terrein. Deze onderzoeken vonden plaats volgens de door de Gegevensautoriteit Natuur (GaN) en het Netwerk Groene Bureaus (waar Royal Haskoning deel van uitmaakt) vastgelegde protocollen voor gedegen vleermuisonderzoek. Deze onderzoeken zijn door twee onderzoekers uitgevoerd op 30 juni, 6 juli, 31 augustus en 13 september 2010. De onderzoeken vonden plaats tijdens (volgens de protocollen genoemde) geschikte weersomstandigheden (op 30 juni 2010: 23-19 C, windkracht 0, droog; op 6 juli 14-11 C, wind 0, droog; op 31 augustus: 16-14 C, windkracht 0-1, droog; 13 september: 11 C, wind 1-2, af en toe regen).

De onderzoeken in het voorjaar zijn met name gericht op kraamverblijven (met name door het vaststellen van zwermende dieren in de ochtend), terwijl de onderzoeken in de nazomer vooral gericht zijn op paarverblijven van Gewone dwergvleermuizen (door het vaststellen van wervende/roepende mannetjes). Daarnaast kan onderzoek in juli-augustus aanwijzingen geven voor de aanwezigheid van winterverblijven van (met name) Gewone dwergvleermuizen, indien zwermgedrag wordt waargenomen.

Er is bij het gebouw gepost met behulp van een bat-detector, zaklamp en verrekijker bij de te verplaatsen bomen en het te slopen gebouw. De onderzoeken zijn uitgevoerd door twee onderzoekers en besloegen alle onderzoeksdagen een halve nacht. In het voorjaar is beide nachten gepost tijdens de invliegperiode in de late nacht/vroege ochtend: op het moment dat de kans op zwermende dieren (en dus de waarnemingskans) het grootst is. In de nazomer is dat één nacht gebeurd terwijl de nadruk hier ook lag op het middendeel van de nacht, als de activiteit van wervende mannetjes van de Gewone dwergvleermuis het grootst is.

3 RESULTATEN

Voorjaarsbezoeken

Er zijn beide dagen foeragerende vleermuizen waargenomen in de tuin en bij het gebouw. Het ging om 1-3 Gewone dwergvleermuizen (beide dagen). Deze dieren zijn waargenomen ruim nadat deze soorten over het algemeen uitvliegen en ruim voordat zij normaal gesproken invliegen. Het is dan ook zeer aannemelijk dat deze exemplaren elders een verblijfplaats hebben. Als enige boombewonende vleermuissoort is de Rosse vleermuis éénmaal overvliegend waargenomen. Er zijn geen invliegende vleermuizen op het terrein gezien noch waarnemingen gedaan die aangeven dat vleermuizen verblijfplaatsen hebben op het terrein.

Nazomerbezoeken

Roepende mannetjes van de Gewone dwergvleermuis zijn beide dagen gehoord op het terrein. Twee tot drie exemplaren waren aanwezig in het bosgedeelte in de oosthoek van het terrein. Eén exemplaar vloog dikwijls op zijn ronde langs de achterzijde van het A-gebouw. Roepende mannetjes van de Gewone dwergvleermuis vertonen hun gedrag in vlucht en roepen zelden of nooit vanuit hun paarverblijfplaats: de exacte verblijfplaats is daarmee moeilijk vast te stellen. Op basis van het feit dat het exemplaar nabij het A-gebouw dikwijls langs de noordhoek van het gebouw (zie foto 1) vloog, is het mogelijk dat dit dier zijn paarverblijf aan die zijde van het gebouw heeft (de dokterswoning wordt hierbij als behorend bij dat deel van het gebouw beschouwd). De twee tot drie roepende mannetjes van het bosgedeelte zullen naar verwachting hun paarverblijf in één van de woningen in de (wijdere) omgeving van het bosgedeelte hebben. Gezien het feit dat er nauwkeurig bij het A-gebouw gepost is, en geen uit- of invliegende dieren zijn waargenomen, is de kans klein dat al deze dieren in het A-gebouw een verblijfplaats hebben. Daarnaast is in de omgeving van het plangebied zeer veel geschikt alternatief aanwezig.

Foeragerende Gewone dwergvleermuizen waren wederom met 1-3 exemplaren aanwezig in de tuin en vlogen hier op een tijdstip dat ruim na uitvlieg- en ruim voor de gebruikelijke invliegtijd van die soort lag. Andere vleermuissoorten zijn niet waargenomen.



Foto 1. Noordzijde van het gebouw (aan de rechterkant de dokterswoning)

4 CONCLUSIES

Er zijn geen kraam- en/of zomerverblijven en winterverblijven in het gebouw en het omliggende terrein aanwezig gezien het feit dat geen in- of uitvliegende dieren zijn waargenomen en geen zwermactiviteit is waargenomen tijdens de onderzoeksdagen. De foeragerende vleermuizen die zijn waargenomen hebben, gezien het tijdstip dat deze dieren werden waargenomen, naar alle waarschijnlijkheid in de omliggende gebouwen hun verblijfplaats. Deze gebouwen bieden over het algemeen op basis van bouwwijze en constructie ook een aantrekkelijker alternatief voor verblijven.

Gezien het feit dat roepende mannetjes Gewone dwergvleermuis zelden vanuit hun werkelijke paarverblijf roepen, is deze verblijfplaats dikwijls lastig exact vast te stellen. Eén roepend mannetje van de Gewone dwergvleermuis leek binding met de noordaknt van het A-gebouw (inclusief dokterswoning) te hebben. Gezien het feit dat dit dier dikwijls aan de noordkant van het A-gebouw aan het roepen was, wordt er voor de zekerheid vanuitgegaan dat dit dier in het gebouw een paarverblijf heeft. De overige waargenomen exemplaren in het bosgedeelte hadden geen binding met het gebouw en zullen in de ruimere omgeving van het plangebied hun paarverblijf hebben. Het effect van de renovatie is dat één paarverblijf van de Gewone dwergvleermuis in ieder geval tijdelijk en mogelijk permanent verloren gaat. Ook wanneer het waargenomen dier in de intact te laten dokterswoning zijn paarverblijf heeft, is het goed mogelijk dat de sloopwerkzaamheden (tijdelijke) verstoring kunnen geven op dit verblijf. Omdat de daadwerkelijke paarplaats zeer lastig te vinden is, dient uitgegaan te worden van het *worst case scenario* van permanent verlies van een paarverblijf.

De ingreep leidt niet tot een zodanige verandering van het foerageergebied van vleermuizen rondom het gebouw en de tuin dat dit een negatieve invloed zou kunnen hebben. Er is bij deze uitspraak vanuitgegaan dat de aanlichting van het nieuwe gebouw en tuin niet wezenlijk verschilt van de huidige situatie.

5 CONSEQUENTIES

De sloop van het gebouw kan een overtreding van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet voor wat betreft de verstoring van vleermuizen met zich mee brengen. Deze verstoring beperkt zich tot het vernietigen van één paarverblijf van de Gewone dwergvleermuis. In principe moet er voor het verkrijgen van deze ontheffing een bij de wet genoemd belang met de ingreep gemoeid zijn. In dit geval zal dan een dwingende reden van groot openbaar belang nodig zijn. De kans dat deze ingreep hiervoor in aanmerking komt is echter gering, zodat ontheffingverlening niet waarschijnlijk wordt geacht.

Echter, door het ophangen van drie tot vier grote vleermuiskasten aan of nabij het nieuwe gebouw (of de intact gelaten dokterswoning) kan een nieuwe mogelijkheid voor paarverblijven geboden worden. De kans dat deze vleermuiskasten als paarverblijf door Gewone dwergvleermuizen gebruikt worden is vrij groot (mits op de juiste locaties door een expert opgehangen). Deze kasten dienen voor aanvang van de werkzaamheden opgehangen te worden; tijdens sloop en herbouw zullen deze dan mogelijk op een tijdelijke locatie (bijvoorbeeld een nabijgelegen boom, de intact gelaten dokterswoning etc) op aanwijzingen van een deskundige worden opgehangen. Ook kan het gebouw door zijn ontwerp in de nieuwe situatie mogelijkheden voor vleermuisverblijven bieden: welke aanpassingen hiervoor nodig zijn dient dan door een expert aangegeven te worden.

De sloop van het gebouw dient in ieder geval niet plaats te vinden op het moment dat een paarverblijf in gebruik is. Dit om te voorkomen dat een nog in het gebouw aanwezig dier wordt gedood, aangezien de kans aanwezig is dat het dier zijn paarverblijf in het gebouw niet inruilt voor de vleermuiskast zolang het oude gebouw nog overeind staat. Dit betekent dat de aanvang van de sloop niet in de periode half augustus – half oktober valt.

Indien bovengenoemde maatregelen uitgevoerd worden, vind er geen overtreding van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet plaats en zijn er dus strikt genomen geen ontheffingen hiervan noodzakelijk. Echter, het kan overwogen worden een ontheffing voor het paarverblijf van de Gewone dwergvleermuis bij Dienst Regelingen aan te vragen. In dat geval is de verwachting dat Dienst Regelingen zal reageren met een positieve afwijzing; dit betekent dat zij een ontheffing niet nodig achten zolang aan voorwaarden wordt voldaan (zoals deze hier beschreven zijn). Deze positieve afwijzing kan nuttig blijken bij eventuele handhavingverzoeken of bezwarenprocedures.

LITERATUURLIJST

Royal Haskoning, 31 augustus 2010. Eco-scan Provinciehuis Frederikspark en Griffietuin te Haarlem. Toetsing aan de Flora- en faunawet. In opdracht van: Provincie Noord-Holland.

Sachteleben, J. & O. von Helversen 2006. Songflight behaviour and mating system of the pipstrelle bat (*Pipistrellus pipistrellus*) in an urban habitat. *Acta Chiropterologica* 8 (2):391-401.

=0=0=0=

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

Bijlage 7 Redengevende omschrijving orde 2

bestemmingsplan "Frederikspark" (vastgesteld)

Bijlage 7 Redengevende omschrijving orde 2

Door de architectuurhistoricus van de gemeente Haarlem is een redegevende omschrijving gemaakt van alle orde 2 panden. Deze matrix geeft per pand of ensemble een omschrijving van de karakteristieke onderdelen.

Straat	Huis nr.	Korte omschrijving
Frederikspark	2	<p>De villa die oorspronkelijk op deze plek stond werd in 1865 gebouwd, waarschijnlijk naar ontwerp van J. van Ek. Van deze villa is slechts een foto bekend. In 1930 al werd er een bouwplan voor een villa ingediend waarbij de oude werd gesloopt. De nieuwe villa, uitgevoerd naar ontwerp van de architect J. Ph. Peper week totaal af van de bestaande villa's in het park. Het in donker metselwerk opgetrokken pand heeft twee bouwlagen onder een hoge, ver overstekende, kap met gesmoorde pannen. Het pand heeft een hoofdzakelijk rechthoekige plattegrond.</p> <p>In de jaren '80 van de 20^{ste} eeuw werd het woonhuis in gebruik genomen als chinees restaurant waarbij er ook nog luifels en een serre in Chinese stijl werden aangebracht. Temeer daar het pand door een later aangebrachte weg van het park is afgesneden is er geen verband meer met de oorspronkelijke villa's en valt het visueel buiten het Frederikspark.</p>
Gasthuissingel	2	<p>Oorspronkelijk woonhuis dat in 1971 deel is gaan uitmaken van het naastgelegen restaurant. (Houtplein1) de verdieping is in gebruik als woning. Het pand betreft herenhuis in baksteen met lijstgevel van vier vensterassen breed. Twee verdiepingen onder een afgeplat omlopend schilddak. Markant zijn de gepolychromeerde sluitstenen. De indeling op de begane grond is een aantal maal gewijzigd. De brede ontlastingsboog aan de rechterzijde doet vermoeden dat het hier oorspronkelijk een dubbel woonhuis betrof.</p>
Gasthuissingel	4	<p>Eenvoudig pand met lijstgevel. Twee bouwlagen onder een plat dak met schijnkapje. Bovenlichten met glas-in-lood. Op de begane grond een winkelpui uit 1942. Opmerkelijk is het feit dat het pand al in de jaren '30 van de 20^{ste} eeuw in gebruik was als kapperszaak.</p>
Gasthuissingel	6	<p>Aanvankelijk gebouwd als dwarshuis van twee lagen onder een mansardekap. Oorspronkelijk was de voorgevel van het pand geheel symmetrisch met een centrale ingangspartij en drie ramen op de verdieping. Verder was het een zeer ondiep pand met daarachter een grote tuin. In 1938 werd de begane grond in gebruik genomen als garage en werd daarvoor tevens de tuin volgebouwd. Momenteel zijn er op de begane grond twee garagedeuren en een opgang naar de bovenwoning.</p>
Gasthuissingel	8-10	<p>Hoewel ze met name in de detaillering behoorlijk van elkaar verschillen, hebben de panden Gasthuissingel 8 en 10 gedeeltelijk een gezamenlijke geschiedenis. Tot 1912 was dit één pand van twee verdiepingen onder een dwars geplaatst schilddak met daarin een philibertspant. Hoewel het gedurende enige tijd van één eigenaar was, waren het wel twee aparte huizen, waarbij nr. 8 iets breder was dan nr. 10. In 1912 werden de voorgevels van de panden opgetrokken. Tevens werd de gevel van nr. 8 nog verder gewijzigd. Zo werd er onder meer een erker op de eerste verdieping aangebracht en het huis werd gesplitst in een boven- en een benedenwoning. Op een gegeven moment zijn ook de achtergevels opgetrokken en zijn de Philibertspanten geheel verdwenen. De panden zijn nu plat afgedekt.</p> <p>In de gevels vallen een aantal verschillen op. Zo is er beide panden gebruik gemaakt van een ander type baksteen, heeft nr. 8 sierbanden in geglazuurde baksteen en bovendien een overstekende bakgoot. Tenslotte zijn hier kunststof kozijnen geplaatst, die afbreuk doen aan de samenhang en het oorspronkelijke karakter.</p>

Gasthuissingel	12-14-16	Rij van drie boven- en benedenwoningen, gebouwd in 1916. Het blok bestaat uit drie verdiepingen onder een plat dak met voor- en zijgeveldakschild met tuile-du-nord pannen. Nr. 12 en nr. 14 hebben een topgevel en nr. 16 heeft een hoektorentje. De ramen hebben een kleine roedenverdeling. De kozijnen worden geaccentueerd door natuurstenen blokjes op de hoeken en op de hoogte van de wisseldorpel. De woningen zijn zeer gaaf bewaard gebleven. Door het schoonmaken van de gevel van nr. 16 wijkt deze iets af van de rest. Het bouwblok kwam in de plaats van een dubbel woonhuis met een naastgelegen bergplaats voor rijtuigen.
Gasthuissingel	18-20	Dubbel woonhuis uit 18?? met gespiegelde voorgevel. Opvallend is aan weerszijden de iets terugspringende ingangspartij. Dit terugwijken van de rooilijn is uitzonderlijk in de verder zo vlakke Gasthuissingel. Het pand was het resultaat van een ingrijpende verbouwing van een bestaand badhuis. Bij deze verbouwing werden ook drie woningen aan de Wagenmakerslaan gebouwd, die in 19.. werden afgebroken. Het pand heeft drie bouwlagen onder een plat dak met voor- en zijgeveldakschild.. Twee dakkapellen uit de bouwtijd. Detaileringen zoals speklagen en sluit-en geboortestenen zijn verdwenen onder verflaag van recente datum.
Gasthuissingel	22-24	Twee woonhuizen, die niet identiek zijn, maar wel sterk op elkaar lijken. Nr. 24 is gebouwd als enkel woonhuis en is drie vensterassen breed. Na enige tijd in gebruik te zijn geweest als dubbel woonhuis is het nu weer een enkel woonhuis. Nr. 22 is altijd een dubbel woonhuis geweest en is vier vensterassen breed. De panden hebben twee bouwlagen onder ieder een eigen mansardekap. De lijst loopt wel door. Opvallend is verder de schuine situering van de percelen, en dan met name nr. 24, ten opzichte van de Gasthuissingel.
Gasthuissingel	26-28-30	Rij van drie monumentale woonhuizen. Gebouwd in 1889 als twee woonhuizen en een beneden- en bovenwoning. Deze werden gebouwd op het terrein van Polman Mooij, die hier zijn bloemisterij had. De gevels van nr. 28 en nr. 30 zijn gespiegeld. Nr. 26 wijkt iets af; de kap is hoger en het perceel is groter en loopt schuin weg. De panden bestaan uit drie bouwlagen onder een flauw hellend zadeldak. Op de nrs. 28 en 30 is de bovenste bouwlaag opgezet als mezzanino. Waterlijsten met bloktandprofiel. Overstekende bakgoot op consoles. De eenheid en architectuurhistorische waarde is aangetast door wijzigingen aan de ramen en ook de schoongemaakte en nieuw gevoegde gevel van nr. 28 verstoort de samenhang.
Gasthuissingel	32-34	Twee bijzondere dubbele woonhuizen. De monumentaliteit van de panden wordt versterkt doordat de gevels gespiegeld zijn en de buitenste ramen op de verdieping een extra accent hebben door een houten raamomlijsting met voluten. Verder een pilaster in het midden en een zware kroonlijst op consoles. De panden bestaan uit twee bouwlagen onder een kap. Door een wijziging aan de kap op nr. 32 is de eenheid van het dak helaas verloren gegaan.
Gasthuissingel	36-38	Twee gespiegelde dubbele woonhuizen in baksteen met lijstgevel. De panden hebben twee bouwlagen onder een gezamenlijk schilddak. Boven de raam- en deuropeningen bijzondere hanekammen.
Gasthuissingel	40	Dubbel woonhuis in baksteen met lijstgevel. De eerste steen vermeld het jaartal 1871. Het pand bestaat uit twee bouwlagen onder een mansardekap gedekt met shingles. Oorspronkelijk was dit een enkel woonhuis, maar bij een verbouwing uit 1945 is het gesplitst.
Gasthuissingel	42	Woonhuis in baksteen met lijstgevel. De eerste steen vermeldt het jaartal 1873. Het pand bestaat uit twee bouwlagen onder een schilddak.

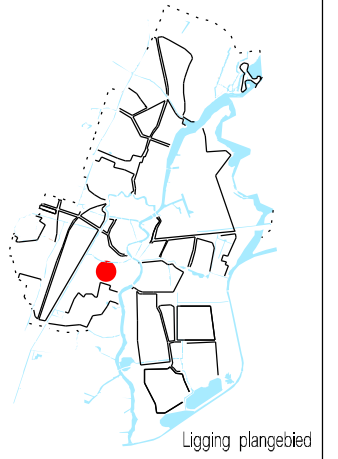
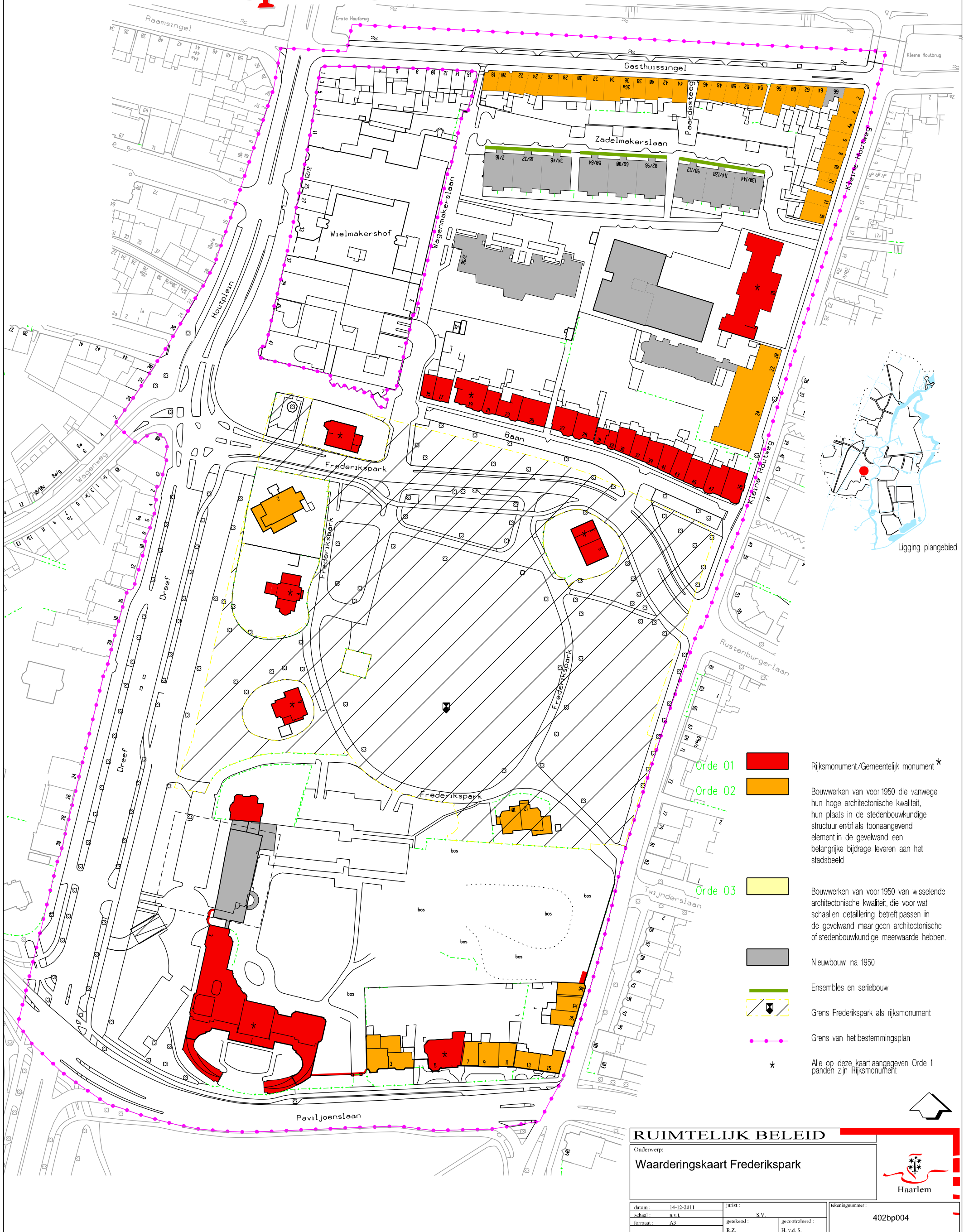
Gasthuissingel	44	Woonhuis in baksteen met lijstgevel. In 1927 werd het oorspronkelijke dubbel woonhuis ingrijpend verbouwd. De rechterdeur werd hierbij vervangen door een raam. Tevens werd het bestaande schilddak gewijzigd in een plat dak met voorgeveldakschild. In de bovenlichten expressionistisch glas-in-lood.
Gasthuissingel	48-46	Twee woonhuizen die vrijwel identiek zijn behalve qua breedte van de gevel. De panden hebben twee bouwlagen onder ieder een schilddak. Nr. 48 is een dubbel woonhuis en is een stuk breder. De gevel is symmetrisch ingedeeld met twee omlijste ingangspartijen aan weerszijden. Nr. 46 is een enkel woonhuis met een identiek omlijste voordeur.
Gasthuissingel	50	Pand in baksteen met lijstgevel. Twee bouwlagen onder een mansardekap. De huidige verschijningsvorm is het resultaat van een ingrijpende verbouwing uit 1908. Het bestaande pandje van één laag onder een kap werd toen opgehoogd. Het is tekenend voor de schaalvergroting die aan de Gasthuissingel plaatsvond begin 20 ^{ste} eeuw.
Gasthuissingel	52	Pand met lijstgevel, uitgevoerd in baksteen. Twee lagen onder een mansardekap met fraaie dakkapel. Schuiframen met glas-in-lood in de bovenlichten. Muurankers
Gasthuissingel	54	Statigl woonhuis daterend omstreeks eind 19 ^{de} eeuw. Het pand heeft twee lagen onder een mansardekap en een forse kroonlijst op consoles. Op het dak de oorspronkelijke rijk uitgevoerde dakkapel. De zijgevel heeft een zeer grote, storende dakkapel. De gevels zijn opgetrokken in baksteen met diverse accenten in natuur/kunststeen zoals speklagen geboorte- en sluitstenen. De boogvelden hebben een invulling van gekleurde tegels. Het rechterdeel van de gevel, met daarin de ingangspartij, risaleert iets.
Gasthuissingel	56	Dubbel woonhuis van twee lagen onder een mansardekap met forse lijst. Uitgevoerd in baksteen, waarvan de pui is witgeschilderd. Sierankers. T-vensters, waar op de verdieping voorzietramen voor zijn geplaatst. Met name de begane grond heeft fraai glas-in-lood in de bovenlichten.
Gasthuissingel	60-62-64	Gaaf bewaard gebleven blok van drie dubbele woonhuizen. Het werd gebouwd in 1916 in plaats van een grote bollenschuur. De woningen zijn uitgevoerd in baksteen met elementen uit de chaletstijl, zoals grote dakoverstekken. Het blok bestaat uit drie lagen onder een plat dak met voorgeveldakschild. De verdieping heeft drie, driezijdig erkers. De tweede verdieping drie topgevels met grote dakoverstekken. Sierbanden in geglazuurde baksteen. De bovenlichten zijn voorzien van een kleine roedeverdeling.
Houtplein	1	Hoekpand waarvan de huidige verschijningsvorm grotendeels dateert uit 1901. In dat jaar werd er op het perceel grootscheeps verbouwd, wat leidde tot de bouw van een winkel met bovenwoning en aan de Gasthuissingel een sigarenmakerij. Opvallend is het verschil qua vormgeving van de twee bouwdelen. Alleen het doorlopende dak wijst op de samenhang. Het hoekgedeelte is vrijwel symmetrisch opgezet met de ingang op de afgeschuinde hoek. Deze hoek krijgt extra accent door de uitstekende tuitgevel en een balkonnetje met siersmeedwerk. Het pand is uitgevoerd in baksteen met detailleringen zoals speklagen, een waterlijst een sluit- en geboortestenen in natuursteen. Het bouwvolume aan de Singel is gepleisterd in blokverband, maar was oorspronkelijk in baksteen uitgevoerd. Het linker gedeelte van het bouwdeel aan de Singel was bestaand en de rest van het bouwdeel werd in dezelfde trant aangebouwd. Het is een breed pand van twee bouwlagen onder een afgeplat schilddak. Op de verdieping schuiframen. De raaminvullingen op de begane grond zijn vernieuwd.

Kleine Houtweg	2	<p>Hoekpand gebouwd in 1902 met opvallend hoekaccent. Oorspronkelijk gebouwd als winkelpand (voor een fotograaf) met bovenwoning. In dezelfde bouwstroom werd ook het naastgelegen woonhuis met atelier (ook voor fotografie) gebouwd. Dit gebouwtje, op de Gasthuissingel 66 was deels in hout uitgevoerd en werd eind 20^{ste} eeuw gesloopt.</p> <p>Het pand heeft een grotendeels rechthoekige plattegrond en heeft twee verdiepingen en een afgeplat omlopend dakschild met aan de Kleine Houtstraat een topgevel. De hoek heeft op de verdieping een houten erker die op de tweede verdieping los van de gevel staat en oorspronkelijk was voorzien van een torentje. De hoekingang op de begane grond is niet oorspronkelijk. Tegenwoordig is het metselwerk op de begane grond geschilderd. De boogvelden boven ramen op de verdieping zijn ingevuld met geglazuurde tegeltjes. De bovenlichten van de schuiframen zijn voorzien van glas-in-lood.</p>
Kleine Houtweg	4	<p>Dubbel woonhuis in baksteen met kroonlijst op consoles. Het pand heeft een rechthoekige plattegrond en drie verdiepingen onder een plat dak. De voorgevel is drie vensterassen breed. Telkens boven de schuiframen segmentbogen met geprofileerde sluitsteen. De bruine baksteen van de voorgevel wordt afgewisseld met lagen in gele baksteen.</p>
Kleine Houtweg	4a	<p>Gaaf bewaard gebleven boven- en benedenwoning, gebouwd in 1908 naar ontwerp van ???. Het pand heeft een rechthoekige plattegrond en bestaat uit een souterrain met daarboven drie verdiepingen. Het dak is plat en heeft een klein voorgeveldakschild en een topgevel. De voorgevel is opgetrokken in een rode verblendsteen met detailleringen in groene geglazuurde baksteen. Het souterrain is uitgevoerd in natuursteen en heeft drie ramen met siersmeedwerk. De verdieping heeft een opengewerkt ingangsportaal voorzien van fraaie tegels. De twee voordeuren zijn voorzien van siersmeedwerk met jugendstilmotieven. De tweede verdieping heeft een erker. De bovenste verdieping heeft een topgevel met neo-gotische elementen als kantelen en spitsbogen boven de ramen.</p> <p>Een goed bewaard gebleven pand voorzien van rijke detailleringen.</p>
Kleine Houtweg	6-8-10	<p>Rij van drie woonhuizen, uitgevoerd in de stijl van de Hollandse Renaissance. Karakteristiek is het gebruik van rondbogen boven de ramen met geboorte- en sluitstenen, hoekblokjes en verschillende topgeveltjes. Ieder huis heeft een rechthoekige plattegrond en bestaat uit twee bouwlagen en een kap.</p> <p>De voorgevels hebben ieder telkens een middengedeelte dat risaleert. De ingang ligt telkens in een portiek met een hardstenen stoep ervoor. De buitenste panden hebben ieder een rijk versierde halsgevel en met middelste pand heeft een tuitgevel. Opvallend is verder de verschillende kleurrijke booginvullingen.</p> <p>Een eerste steen vermeldt het jaartal 1886.</p>
Kleine Houtweg	12	<p>De huidige verschijningsvorm van Kleine Houtweg 12 dateert uit 1925 toen het pand na een grondige verbouwing in gebruik werd genomen als bakkerij. De jaren ervoor was eerst in gebruik als toneelzaal en later enige jaren als bioscoop. Bij de verbouwing tot bakkerij werd een winkelpui aangebracht in Art Deco stijl. Het pand heeft in oorsprong een bijna vierkante plattegrond en bestaat uit twee bouwlagen onder een plat dak. De achterliggende bebouwing van de oorspronkelijke toneelzaal/bakkerij is inmiddels vrijwel geheel verdwenen. Opvallend is verder een kleine tweezijdige erker op de verdieping. Op de begane grond mooi glas-in-lood. De naastgelegen poort is voorzien van tegels met daarop de tekst "Bakkerij".</p>

Kleine Houtweg	14-16	Groot monumentaal huis, gebouwd als woonhuis voor de bloembollenhandelaar Polman-Mooij, waarschijnlijk omstreeks 1870-1875. Het pand heeft drie verdiepingen, waarvan de bovenste is opgezet als mezzanino, onder een hoog zadeldak. De voorgevel is symmetrisch ingedeeld met een centrale iets risalerende ingangspartij. Deze middenrisaliet krijgt extra nadruk, door de witte pleister, het balkon en doordat de lijst ook mee risaleert. Sierankers. Op de begane grond lopen de waterlijsten door als omlijsting van de bovenlichten. Omstreeks 1990 werd het pand verbouwd tot appartementen.
Kleine Houtweg	20-22	Dubbel woonhuis in 1934 gebouwd naar ontwerp van de Heemstedse architect K. Jonkheid. Het terrein werd destijds gekocht van de regenten van het weeshuis van de Doopsgezinden, waarop een statig herenhuis was gelegen. Middels een poortje was het verbonden met het naastgelegen weeshuis. Het ontwerp van 1934 was heel traditioneel van opzet in de stijl van de Delftse school. Het pand heeft een rechthoekige plattegrond en twee bouwlagen onder een dwars geplaatst steil schilddak. De voorgevel is symmetrisch ingedeeld met zes vensterassen. De schuiframen met roede verdeling en de deuren hebben een omlijsting van zandsteen. (De oorspronkelijk stalen ramen zijn vervangen door die van hout)
Kleine Houtweg	24	In 1914 als Roomskatholieke M.U.L.O. school voor meisjes gebouwd door de Haarlemse architect C.L.M. Robbers. Het pand heeft in hoofdopzet een rechthoekige plattegrond en ligt iets terug in de rooilijn. De school heeft twee verdiepingen onder een plat dak, met uitzondering van een klein zoldertje in het middelste gedeelte. De vrijwel symmetrische voorgevel is opgetrokken in bruine baksteen en bestaat uit vijf gevelassen, die zowel in hoogte als in diepte iets van elkaar verspringen. De oorspronkelijke fraaie schoolramen met roede verdeling zijn gewijzigd. In 1931 werd de school uitgebreid met een Fröbelschool die als een langgerekte uitbouw aan de rechterzijde werd gesitueerd. In 1960 werd deze Fröbelschool sterk verbouwd o.a. door er een verdieping op te plaatsen.
Paviljoenslaan	7-9-11	Oorspronkelijk stond op deze plek één buitenplaats, "Houtvrede". De tuin ervan strekte zich uit tot de Kleine Houtweg. Omstreeks 1880 moet sloop van de buitenplaats hebben plaats gehad en ontstond het huidige pand, waarin onder één dak, drie herenhuizen zijn ondergebracht. Het ontwerp kwam van de architect D.E.L. van de Arend. Vrijwel symmetrisch ingedeeld woonblok met drie herenhuizen uitgevoerd in een sobere chaletstijl. Het blok heeft twee bouwlagen onder een overstekend schilddak. De dakrand is versierd met houtsnijwerk. Het middelste pand heeft een topgevel aan de straatkant en heeft pilasters aan weerszijden. Het linker pand heeft een iets risalerende entreepartij die gepleisterd is in blokverband. Het rechterpand heeft een erker op de verdieping en is aan één zijde gepleisterd in blokverband.
Paviljoenslaan	13-15	Oorspronkelijk stond hier de buitenplaats "Houtvreugd" Deze werd waarschijnlijk omstreeks 1870 gesloopt en vervangen door twee herenhuizen onder één dak. De bouwstijl sluit aan op die van de panden aan de Kleine Houtweg. Groot hoekpand met twee herenhuizen onder één dak uitgevoerd in baksteen met (imitatie)natuursteen sierlementen. De gemeenschappelijke entreepartij ligt net niet centraal en wordt geaccentueerd door de stoep en d.m.v. van twee pilasters die ook in de kroonlijst naar voren springen. Het pand heeft een souterrain een bel-etage en nog twee verdiepingen onder een flauw schilddak.

Frederikspark

Waarderingskaart



- Orde 01 Rijksmonument/Gemeentelijk monument *
- Orde 02 Bouwwerken van voor 1950 die vanwege hun hoge architectonische kwaliteit, hun plaats in de stedenbouwkundige structuur en/of als toonaangevend element in de gevelwand een belangrijke bijdrage leveren aan het stadsbeeld
- Orde 03 Bouwwerken van voor 1950 van wisselende architectonische kwaliteit, die voor wat schaal en detaillering betreft passen in de gevelwand maar geen architectonische of stedenbouwkundige meerwaarde hebben.
- Nieuwbouw na 1950
- Ensembles en seriebouw
- Grens Frederikspark als rijksmonument
- Grens van het bestemmingsplan
- * Alle op deze kaart aangegeven Orde 1 panden zijn Rijksmonumenten

RUIMTELIJK BELEID			
Onderwerp: Waarderingskaart Frederikspark			
datum : 14-12-2011	jurist :	tekeningnummer :	
schaal : n.s.t.	S.V.	Haarlem	
formaat : A3	geïkond. : R.Z.		