

<p><b>Onderwerp</b></p> <p>Instellen beroep en verzoek om voorlopige voorziening op bestemmingsplan Spaarnebuiten 2012</p>	<p>Bestuurlijk behandelvoorstel (2013/299930)</p> <p>STZ/OGV</p>
<p><b>Collegebesluit</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het college besluit met bijgaande brief beroep in te stellen en schorsing aan te vragen bij de Raad van State tegen vaststelling van het bestemmingsplan "Woongebied Spaarnebuiten2012"</li> <li>2. Het college besluit de gemeenteraad van Haarlem en de gemeenteraad en het college van Haarlemmerliede en Spaarnwoude hierover per brief te informeren</li> <li>3. Het besluit heeft geen financiële consequenties.</li> </ol>	<p><b>Auteur:</b> Kool, F.</p> <p><b>Email:</b></p> <p><b>Telefoonnr</b> 023-5113378</p>
<p><b>Samenvatting/Doel/grond besluit</b></p> <p>De gemeenteraad heeft het college in haar vergadering van 4 juli 2013 met de motie "Beroep tegen bestemmingsplan Spaarnebuiten" opgedragen om beroep aan te tekenen tegen dit bestemmingsplan bij de Raad van State voor 15 augustus 2013</p>	<p><b>B&amp;W vergadering</b></p> <p>Vergadering BenW d.d. 13-8-2013</p> <hr/> <p><b>Bijlagen</b></p>



# Collegebesluit

**Onderwerp: Instellen beroep tegen vaststelling bestemmingsplan Woongebied Spaarnebuiten 2012 en aanvragen voorlopige voorziening i.v.m. coördinatiebesluit omgevingsvergunningen**  
**BBV nr: 2013/299930**

## 1. Inleiding

De in januari jl. door het college ingediende zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan “Woongebied Spaarnebuiten 2012” heeft niet tot noemenswaardige aanpassing van het bestemmingsplan geleid. Het bestemmingsplan maakt de bouw van 320 woningen, commerciële ruimtes, een jachthaven en een groengebied op de gronden van het voormalige bedrijventerrein van Volker Wessels Stevin gelegen op de oostoever van de Mooie Nel mogelijk. Middels een coördinatiebesluit kan direct gebruik gemaakt worden van omgevingsvergunningen voor de bouw van 46 appartementen, een commerciële ruimte en 36 eengezinswoningen. Een eerdere versie van een bestemmingsplan voor deze locatie is november 2011 door de Raad van State vernietigd.

Het kernpunt van de door het college ingediende zienswijze was dat de toename van ca. 20% meer verkeer op de dijk in Spaarndam-West als gevolg van de uitvoering van het plan ongewenst is, omdat de huidige route nu al te overbelast is. In essentie was dat ook één van de argumenten op basis waarvan de Raad van State het vorige bestemmingsplan vernietigde. De gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude stelt zich echter op het standpunt dat het verkeersvolume binnen de normen blijft.

In haar vergadering van 4 juli 2013 heeft Haarlemse gemeenteraad een motie aangenomen waarin het college wordt opgedragen tegen het bestemmingsplan voor 15 augustus 2013 in beroep te gaan. Een na deze datum ontvangen beroep zal niet meer in behandeling genomen worden.

## 2. Besluitpunten college

1. Het college besluit met bijgaande brief beroep in te stellen en schorsing aan te vragen bij de Raad van State tegen vaststelling van het bestemmingsplan “Woongebied Spaarnebuiten2012”
2. Het college besluit de gemeenteraad van Haarlem en de gemeenteraad en het college van Haarlemmerliede en Spaarnwoude hierover per brief te informeren

## 3. Beoogd resultaat

Tijdig (voor 15 augustus 2013) instellen van beroep en voorkomen dat gebruik gemaakt kan worden van de middelen een coördinatiebesluit voorgenomen verstrekking van omgevingsvergunningen.

2013/299930 Instellen beroep tegen vaststelling bestemmingsplan Woongebied Spaarnebuiten 2012 en aanvragen voorlopige voorziening i.v.m. coördinatiebesluit omgevingsvergunningen

2

#### **4. Argumenten**

##### *Leefbaarheid en bereikbaarheid Spaarndam-West behouden*

Uitvoering van het plan zal volgens bij het bestemmingsplan gevoegde verkeersonderzoek leiden tot ca. 20 % meer mvt/etmaal op de route over de dijk. Dit tast de toch al onder druk staande leefbaarheid en bereikbaarheid van Spaarndam-West verder aan. De raadsmotie van 4 juli noemt ontwikkeling een bedreiging voor het pittoreske Stadsdorp.

##### *Beantwoording maatschappelijk ongenoegen*

De beoogde ontwikkeling heeft in de gemeenschap van Spaarndam tot groot ongenoegen geleid. De Dorpsraad heeft de gemeente gevraagd om beroep aan te tekenen.

##### *Slagingskans beroep groot*

De (infrastructurele) omstandigheden op de dijk zijn sinds de eerdere uitspraak van de Raad van State in november 2011 niet gewijzigd. De argumenten van de Raad van State zijn nog steeds van toepassing.

#### **5. Kanttekeningen**

Het verplichte vooroverleg heeft niet tot een bevredigend resultaat geleid. De gemeente heeft geen gebruik gemaakt van haar inspreekrecht omdat de zaak daar wettelijk gezien geen aanleiding toegaf. Dat kan mogelijk een aandachtspunt in de verdere procedure zijn. De gemeente was in de procedure die geleid heeft tot de uitspraak van november 2011 namelijk geen partij in het conflict omdat het in essentie een privaatrechtelijke aangelegenheid is. Het betreft een bestemmingsplan van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude.

#### **6. Uitvoering**

Het beroep tegen het bestemmingsplan en het verzoek schorsing worden met de noodzakelijk spoed uiterlijk op 15 augustus 2013 bezorgd bij de Raad van State.

#### **7. Bijlagen**

Brief 2013/300258 instellen beroep en aanvraag schorsing met bijlagen

- Zienswijze van 15 januari 2013; kenmerk WZ/OGV/2013/000904
- Uitspraak Raad van State 9 nov 2011; zaaknr. 201002780/1/R1
- Ambtelijke brief d.d.11 sept. 2012; kenmerk 2012/357916
- Antwoordbrief vooroverleg Haarlemmerliede en Spaarnwoude 17 okt 2013; kenmerk 2898
- SWOV-Factsheet; verblijfsgebieden in de bebouwde kom
- handboek verkeersveiligheid (CROW pub; 261 pag. 259)

Brief 2013/300362. Beantwoording motie "Beroep tegen bestemmingplan Spaarnebuiten"

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester

Gemeente Haarlem,

## College

Retouradres Postbus 511, 2003 PB Haarlem

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State  
Postbus 20019  
2500 EA DEN HAAG

Datum 13 augustus 2013  
Ons kenmerk STZ//OGV/2013/300258  
Contactpersoon FR Kool  
Doorkiesnummer 023-5113378  
E-mail fkool@haarlem.nl  
betreft beroep en verzoek om voorlopige voorziening i.v.m. vaststellen van bestemmingsplan Woongebied Spaarnebuiten 2012

Geachte heer, mevrouw,

### Inleiding

Bij besluit van 25 juni 2013 heeft de gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude het bestemmingsplan “Woongebied Spaarnebuiten 2012” ongewijzigd vastgesteld. In samenhang met het bestemmingsplan liggen er, conform een eerder coördinatiebesluit van 13 november 2012, concept omgevingsvergunningen voor 46 appartementen, een commerciële ruimte en 36 eengezinswoningen ter inzage.

### Beroep en verzoek om schorsing

Met deze brief tekenen wij beroep aan tegen het vaststellen van het bestemmingsplan “Woongebied Spaarnebuiten 2012” door de gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude.

Tevens verzoeken wij u het besluit van de gemeenteraad tot vaststelling te schorsen totdat er door uw Raad besloten is op het beroep, om daarmee te voorkomen dat het bestemmingsplan inwerking treedt en de gelijktijdig ter visie gelegde omgevingsvergunningen gebruikt kunnen gaan worden. Wanneer er namelijk gebruik gemaakt kan worden van de omgevingsvergunningen ontstaat er een onomkeerbare situatie.

### Gronden van het beroep

Gedurende de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan hebben wij een zienswijze ingediend op het ontwerpbestemmingsplan (zie bijlage: brief WZ/OGV/2013/000904 d.d. 15 januari 2013). Aan het kernpunt van onze zienswijze is niet tegemoet gekomen ondanks een eerdere uitspraak door uw Raad van 9 november 2011 (zaaknr. 201002780/1/R1) waarin uw Raad onder meer in

par. 2.7.7.4 vaststelde dat de huidige route Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg binnen de bebouwde kom al te druk is voor het bestaande krappe profiel zonder voetgangersvoorzieningen. Bij dergelijke omstandigheden is het onwenselijk in te stemmen met een ruimtelijke ontwikkeling die deze situatie verder verslechtert en is het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Infrastructureel is er anno 2013 geen verandering aangebracht ten opzichte van de bij u bekende situatie, noch bestaan er plannen om verandering aan te brengen op genoemde route. Wij zijn van mening dat uw overwegingen in uw uitspraak bekend onder eerder genoemd zaaknummer nog steeds van toepassing zijn.

De uitbreidingsplannen van Haarlemmerliede en Spaarnwoude op het voormalige bedrijventerrein van de Koninklijke Volker Wessels Stevin veroorzaken in de gemeenschap van Spaarndam grote onrust. Bewoners zijn bevreesd dat de verkeersoverlast die nu al wordt ervaren verder zal toenemen. Het westelijke deel van Spaarndam ligt op grondgebied van de gemeente Haarlem. In haar rol als wegbeheerder is de gemeente Haarlem aanspreekbaar op en verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van het oude dorp langs de dijk. Al in het voortraject is ambtelijk kenbaar gemaakt dat in het nieuwe bestemmingsplan de verkeersproblematiek, die hierop van invloed is, onvoldoende werd beantwoord.

Tot onze spijt heeft de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude toen geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot verder vooroverleg. Op onze ambtelijke brief volgde op 17 oktober 2012 een bestuurlijk antwoord (brief kenmerk 2898) van Burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude, waarin zij de toename van het verkeersvolume als aanvaardbaar verklaart op grond van louter en alleen de theoretisch bepaalde grenswaarden van de CROW-normen, waarbij voorbijgegaan werd aan de door ons aangevoerde bijzondere omstandigheden. Wel hebben een aantal van de ambtelijk schriftelijke gemaakte opmerking geleid tot verbetering van het verkeersonderzoek. Al in onze brief van 11 sept 2012 met kenmerk 2012/357916 voerden wij argumenten aan waarom de wegen van Spaarndam-West o.i. nog steeds – in lijn met de eerdere beoordeling door uw Raad in genoemd zaaknummer - ongeschikt zijn om het extra verkeer dat de nieuwe woonwijk genereert te verwerken. De brief van 11 september 2012 had aanleiding moeten zijn om verder met elkaar in gesprek te komen.

In onze zienswijze van 15 januari 2013 met kenmerk WZ/OGV/2013/000904 op het ontwerpbestemmingsplan zijn onze bezwaren van gelijke strekking opnieuw verwoord. Desondanks koos de gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude er voor in haar bestemmingsplan de theoretische bovengrens van de CROW-norm te hanteren en vond zij een verkeersaanbod van 5-6000 mvt. per etmaal verdedigbaar. Hierin ligt o.i. de kern van het verschil van inzicht tussen beide gemeentebesturen. Wij zijn van oordeel dat de dijk door haar aard niet geschikt is om dergelijke aantallen te verwerken. Dit zullen wij hierna verder toelichten.

De dijk waarop de route Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg is gelegen is een oude historische dijk waarvan de precieze samenstelling van het dijklichaam niet precies bekend is. De waterkerende functie van het dijklichaam is

nog steeds functioneel. Het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan (HVVP) heeft de wegen in het dorp aangewezen als een erftoegangsweg, waar een snelheid van 30km/uur geldt. De hoofdfunctie is daarmee verblijfsgebied, waar het behouden en verbeteren van het woon- en leefklimaat voorop staat. Op de dijk staan soms nog ongefundeerde woningen van hoge ouderdom. Stoepen en voortuinen ontbreken vaak. De voordeur komt soms letterlijk op straat uit. Smalle en bochtige weggedeeltes hinderen de doorstroming en het overzicht. Het zijwaarts oprijden van de dijk wordt door een steil talud bemoeilijkt. De juistheid van deze observatie wordt bevestigd door de uitspraak van de Raad van State in eerder genoemde zaak.

Het verweer van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude dat de verkeersintensiteit van dit type weg binnen de door het CROW gehanteerde grenswaarde van 5-6000 mvt/etmaal valt, kan naar ons oordeel geen stand houden. Deze grenswaarde heeft betrekking op situaties waarbij verkeer elkaar met 30km/uur ongehinderd kan passeren. Dit is op de Spaarndammerdijk niet nauwelijks mogelijk, door de beperkte breedte van de dijk in combinatie met de hoge parkeerdruk. De beoordeling van gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude houdt onvoldoende rekening met de historische context en de daarbij behorende beperkingen. In dat oordeel voelen wij ons gesterkt door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeerveiligheid (SWOV).

Het SWOV heeft met betrekking tot de omvang van verblijfsgebieden de opvatting (Factsheet; verblijfsgebieden in de bebouwde kom) dat verkeersintensiteiten boven de 5.000 mvt/etmaal in principe ongewenst zijn, omdat een groter aantal motorvoertuigen de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, uitlaatgassen, verkeersvolume) nadelig beïnvloedt. Voor sterk verstedelijkte gebieden is een intensiteit van boven de 5.000 mvt/etmaal wel verdedigbaar, omdat als gevolg van de stedelijke dichtheid de aanrijtijd naar een ontsluitingsweg van een hogere categorie korter zal zijn dan in het meer uitgestrekte buitengebied, waarin het dorp Spaarndam is gelegen. Een kortere aanrijtijd resulteert volgens het SWOV in een betere opvolgingsdiscipline van de maximum toegestane snelheid en daarmee de verkeersveiligheid. De bereidheid om je aan de snelheid te houden neemt af naarmate de verblijfsgebieden groter worden en de rijtijd naar het hoofdwegenstelsel als gevolg daarvan langer wordt. In nieuwe verstedelijkte gebieden kan het wegenstelsel gemakkelijker ontworpen worden op de moderne hedendaagse verkeersvraag. Het oude dorp Spaarndam zich daar en tegen gegijzeld binnen de historische context van een waterkerende dijk die oorspronkelijk alleen gebruikt werd door trekpaard, voetvolk, hondenkar en een incidentele koets.

Ook het handboek verkeersveiligheid (CROW publicatie 261, pagina 259) bevestigt dat de te hanteren bandbreedte van het aantal mvt/etmaal mede afhankelijk is van de stedelijke kenmerken. Zo zijn volgens dit handboek 4.000 mvt/etmaal op een erftoegangsweg voor een plattelandskern al te hoog. In de huidige situatie worden op de dijk van Spaarndam 3.765 mvt/etmaal gemeten. Het huidige ontwerp is niet goed afgestemd op de functie van de weg en het is de vraag of het daar ooit aan zal kunnen voldoen.

Op grond van het verkeersonderzoek wordt een toename van autoverkeer verwacht van ca. 750 mvt/etmaal op een werkdag. Daarmee komt het totaal aantal mvt/etmaal

op 4.500 en dus boven de grens van 4.000 mvt/etmaal te liggen. Het feit dat het aantal geregistreerde ongevallen laag ligt doet niet af aan de zorg die de inwoners van Spaarndam hebben ten aanzien van de beleefde verkeersonveiligheid en de achteruitgang van leefbaarheid aan de dijk. Relatief bedraagt de stijging van het verkeersaanbod als gevolg van het plan ca. 20%, wat geen bescheiden stijging genoemd kan worden.

In de beantwoording van zienswijze 25.4 uit de zienswijzenota behorend bij het bestemmingsplan wordt geconcludeerd dat het reduceren van het doorgaande verkeer via de Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg onvoldoende kan worden afgedwongen door het verruimen van de werking van de flitspaal, zoals deze nu functioneert in de ochtendspits. Wij lezen hierin een verkapte erkenning door onze buurgemeente dat het niet mogelijke is het verkeersvolume met aanvullende maatregelen te beheersen. Deze constatering doet het ergste vrezen.

Ten aanzien van de verkeersruimte voert de gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude aan dat een wegbreedte van 4,05 meter voldoende is en dat deze langs de dijk in ruime mate wordt aangetroffen. Wij brengen daar tegen in dat deze berekening op enkel personenwagens is gebaseerd en dat dat niet strookt met de werkelijkheid van alle dag. De route Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg is de enige toegangsweg tot het oude dorp. Het is een 600 meter lange kronkelige dijk waarlangs de woningen soms op of tegen de kruin van de dijk staan. De voordeur komt dan direct of vrijwel direct op straat uit zonder dat daar een stoep voor ligt. Vanwege de economische activiteiten in het dorp dient de route ook bereden te kunnen worden door vrachtverkeer in twee richtingen. Als gevolg van het open en dicht gaan van de brug over het IJ ontstaan pelotons van dicht achter elkaar rijdend verkeer. Tegemoetkomend verkeer moet elkaar kunnen passeren om te voorkomen dat men over 200 meter of meer achteruit uit moet rijden tot de eerstkomende zijweg om passeerruimte te maken. De dijk kent van wege haar bebouwing en zwakke en steile bermemmers geen uitwijkmogelijkheid buiten het wegprofiel. Ook is de route onderdeel van een buslijn. In verband met voertuigschommelingen en de hiermee benodigde veilige afstand tot gebouwen en wegmeubilair en voertuigen onderling dient de minimum breedte van het wegprofiel o.i. daarom 6 meter te bedragen (2 x 3meter volgens de door de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude zelf gehanteerde tabel 5.2). Daarbij is dan nog geen rekening gehouden met fietsers of voetgangers op de dijk die van dezelfde ruimte gebruik moeten maken. Wij zijn daarom van oordeel dat zelfs een dergelijke breedte (6 meter) nog veel te krap is omdat er dan geen enkele marge resteert voor andere categorieën van weggebruikers. Daarbij komt nog door het ontbreken van de noodzakelijke ruimte er over grote stukken geen parkeerruimte aanwezig kan zijn op de dijk voor de parkeerbehoefte van de hier woonachtigen. Hierdoor is parkeerruimte een schaars goed op de dijk. Op basis van de hiervoor geschetste situatie had de gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude (en haar adviseurs) beter moeten weten en de maximumbreedte voor het vrachtverkeer minstens als uitgangspunt moeten nemen voor haar beoordeling aangaande de geschiktheid van de wegen. Dan had zij moeten constateren dat het huidige wegprofiel al te smal is voor het verkeersaanbod dat nu van de route Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg gebruik maakt.

Omdat deze omstandigheden al belastend zijn voor de woonomgeving zijn door ons al verkeersbeperkende maatregelen op de route ingesteld. Zo geldt er een aslastbeperking tot 2,4 ton en een breedtebeperking voor voertuigen tot 2,2 meter. Ook mag er langs de zuidkant van de dijk niet geparkeerd worden. Langs de noordzijde op de kruin van de dijk geldt eveneens een dergelijk verbod om te parkeren, maar waar dit mogelijk is zijn soms parkeervakken aangebracht waarin wel geparkeerd kan worden. Daarmee is door ons al veel gedaan de schaarse ruimte optimaal te verdelen tussen leef- en woonklimaat enerzijds en de toegankelijkheid voor de (bestaande) economische activiteiten anderzijds.

De Spaarndammerdijk heeft in het zomerseizoen ook een intensieve toeristische functie in verband met de bezienswaardigheid van het dorp en (markt-) evenementen. In deze situaties blijkt uit het langzaam rijdend / veelvuldig stilstaand verkeer nu al dat de verkeerscapaciteit van de Spaarndammerdijk onvoldoende marge biedt voor een groter verkeersaanbod. In het zomerseizoen is als gevolg van de vele pleziervaartuigen ook sprake van een frequentere en langdurige openstelling van de brug over het IJ, waardoor zich op de weg lange rijen met motorvoertuigen opstellen. Die kunnen elkaar in het dorp slechts met grote moeite passeren.

Ook de bereikbaarheid van de Spaarndammerdijk voor nood- en hulpdiensten in geval van calamiteiten is in het geding. In de huidige situatie kunnen wij deze al niet op ieder moment garanderen, gezien de beperkte verkeersdoorstroming. Een verdere toename van verkeer zou dus ook op dit vlak tot een onacceptabele situatie kunnen leiden.

Wij vinden het ongehoord dat de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude onder de heersende omstandigheden meent het verkeersaanbod zonder problemen of gevolgen voor de leefbaarheid van het dorp - dat al zwaar wordt beproefd – met nog eens 20% meent te kunnen laten toenemen.

Spaarndam is vanuit het noorden bereikbaar via de zijkanaal C- weg en vanuit het zuiden via de Lage dijk/ Lageweg. Omdat een van de aanrijroutes over de Lage dijk/ Lageweg ook via Penningsveer loopt - waarvan ook een deel op Haarlems grondgebied ligt - is de inrichting en het functioneren van de Lage dijk/Lageweg van belang voor de bereikbaarheid van het dorp Spaarndam-West en dus voor Haarlem van belang. Voor de route via Penningsveer geldt i.v.m. de draagkracht van de weg als gevolg van de ondergrond eveneens een aslastbeperking voor 2,4 ton. De wegen beschikken hier wel over een berm die onder voorwaarden geschikt te maken is om op uit te wijken. Bovendien is langs deze route geen intensieve aanééngeschakelde en dicht op de weg staande bebouwing aanwezig. In uw eerdere uitspraak stelt uw Raad echter onder paragraaf 2.7.7.2 uit eerder genoemd zaaknummer dat de vereiste verhardingsbreedte van 5m50 nergens werd behaald. De gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude meent dit te kunnen oplossen door een weg aan te leggen met een rijloper van 4m 50 met op geregelde afstand passeerhavens. Wij laten onbeoordeeld of deze oplossing voldoet aan het beeld dat uw Raad er destijds bij had, maar zijn bezorgd in hoeverre de gekozen constructie de benodigde draagkracht biedt aan het eveneens aanwezige vracht- en landbouwverkeer dat ook van deze passeerhavens gebruik moet maken. Deze verantwoordelijkheid komt het Hoogheemraadschap Rijnland toe, maar omdat dit



niet uit de toelichting of de onderliggende onderzoeken blijkt zijn wij bezorgd over het uiteindelijke resultaat daarvan. Uit niets blijkt namelijk dat het Hoogheemraadschap de benodigde vergunningen straks wel zal verstrekken voor het geen wordt voorgesteld om uit te voeren.

Een vergelijkbare kwestie speelt aan de Spaarndammerdijk waarin uw Raad niet overtuigd is (paragraaf 2.7.7.3 uit eerder genoemd zaaknummer) dat het Hoogheemraadschap vergunningen zal verlenen voor de destijds voorgestelde werkzaamheden. Gelet op het feit dat deze dijk een primair waterkerende functie heeft, is het o.i. een redelijke verwachting dat de onderbouwing van het bestemmingsplan inzicht had geboden in de haalbaarheid van de voorgestelde maatregel. Ook hier geldt dat uit niets blijkt dat het Hoogheemraadschap de benodigde vergunningen straks wel zal verstrekken voor het geen wordt voorgesteld om uit te voeren. Mocht het Hoogheemraadschap straks geen vergunningen verstrekken dan heeft dit gevolgen voor de bruikbaarheid van de genoemde routes en dus de verdeling van het wegverkeer over de andere beschikbare routes. Wij vrezen dat Spaarndam-West daar dan - nog erger dan nu al het geval is - de dupe van zal worden.

Voorts maken wij ons zorgen dat de ontwikkeling als op zichzelf staand wordt beschouwd. In het gebied vinden ook ontwikkelingen plaats rond de vakantiewoningen ten noordwesten van Spaarndam en zullen de plannen voor de Zuiderscheg, de IJbaan en de Outlets ook haar verkeerskundige effecten kunnen hebben. Deze effecten zijn niet onderzocht. Voor het dorp zou een stapeling van effecten desastreus kunnen zijn.

Conclusie:

Het is de opvatting van het Haarlemse gemeentebestuur dat het bestemmingsplan niet in stand kan blijven als niet eerst een goede verkeersoplossing met draagvlak wordt gevonden die rekening houdt met al deze ontwikkelingen. Zolang er niet voldaan kan worden aan een adequate, verkeersveilige ontsluiting van het plangebied is er sprake van een plan dat in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Wij verzoeken u dan ook:

1. Ons verzoek om schorsing van het vaststellingsbesluit toe te wijzen;
2. Het bestreden besluit te vernietigen

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

de loco-secretaris

de burgemeester,

drs. R.J.A. van Noort

mr. B.B. Schneiders

Bijlagen:

- Zienswijze van 15 januari 2013; kenmerk WZ/OGV/2013/000904
- Uitspraak Raad van State 9 nov 2011; zaaknr. 201002780/1/R1
- Ambtelijke brief d.d.11 sept. 2012; kenmerk 2012/357916
- Antwoordbrief vooroverleg Haarlemmerliede en Spaarnwoude 17 okt 2013; kenmerk 2898
- SWOV-Factsheet; verblijfsgebieden in de bebouwde kom
- handboek verkeersveiligheid (CROW pub; 261 pag. 259)



Haarlem

Gemeente Haarlem

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

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

Datum 15 januari 2013  
Uw kenmerk Staatscourant 23890, 19 november 2012  
Ons kenmerk WZ/OGV/2013/000904  
Contactpersoon F.R. Kool  
Doorkiesnummer 023-5113378  
E-mail fkool@haarlem.nl  
Onderwerp zienswijze op ontwerp bestemmingsplan "Woongebied Spaarnebuiten 2012"

Geachte Gemeenteraad,

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

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

#### **Adviezen verkeerswerkgroep Spaarnebuiten (2009)**

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

Gaarne bij beantwoording ons kenmerk vermelden.  
Bezoekadres: Stadhuis, Grote Markt, Haarlem  
www.haarlem.nl

Het tweede advies was niet in te zetten op het realiseren van een rondweg. Dit werd als onrealistisch bestempeld en te kostbaar en zou het karakter van de groene buffer te zeer aantasten. Wij stellen naar tevredenheid vast dat aan dit advies is vastgehouden.

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

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

#### **Voorliggende ontwerpbestemmingsplan**

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

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

Uw verweer dat de verkeersintensiteit van dit type weg binnen de door het CROW gehanteerde grenswaarde van 5-6000 mvt/etmaal valt, houdt naar ons oordeel geen stand, omdat die beoordeling onvoldoende rekening houdt met de historische context en de daarbij behorende beperkingen die typisch zijn voor een dorp als Spaarndam. In dat oordeel voelen wij ons gesterkt door de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeerveiligheid). Het SWOV heeft met betrekking tot de omvang van verblijfsgebieden de opvatting (Factsheet; verblijfsgebieden in de bebouwde kom) dat verkeerintensiteiten boven de 5.000 mvt/etmaal in principe ongewenst zijn in verblijfsgebieden, omdat een groter aantal mvt de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, uitlaatgassen) nadelig beïnvloedt. Voor sterk verstedelijkte gebieden zoals bijvoorbeeld de wijk Schalkwijk in Haarlem is een intensiteit van boven de 5.000 mvt/etmaal nog verdedigbaar, omdat als gevolg van de stedelijke dichtheid de aanrijtijd naar een ontsluitingsweg van een hogere categorie korter zal zijn dan in het meer uitgestrekte buitengebied, waartoe het dorp Spaarndam gerekend moet worden. Een kortere aanrijtijd resulteert volgens het SWOV in een betere opvolgingsdiscipline van de maximum toegestane snelheid en daarmee de verkeersveiligheid. De bereidheid om je aan de snelheid te houden neemt af naarmate de verblijfsgebieden groter worden en daarmee de rijtijd naar het hoofdwegenstelsel langer wordt. Ook kan in de nieuwe verstedelijkte gebieden het wegenstelsel makkelijker ontworpen worden op de moderne hedendaagse verkeersvraag, waar het oude dorp Spaarndam zich gegijzeld weet binnen de historische context van een waterkerende dijk die oorspronkelijk alleen bestemd was voor trekpaard, voetvolk, hondenkar en een incidentele koets.

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

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

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

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

Ten aanzien van deze maatregelen merken wij het volgende op:

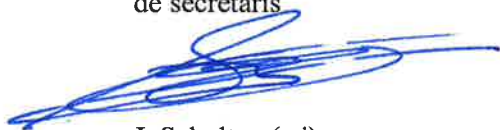
1. Het instellen van éénrichtingsverkeer op de Lage dijk, Kerkweg en Spaarndammerdijk heeft tot gevolg dat het verkeer moet omrijden en aanzienlijk meer kilometers moet afleggen om haar bestemming te bereiken. Dit heeft meer uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen tot gevolg. Dat vinden wij in een tijd waarin overheden zich inspannen deze uitstoot juist te reduceren om de wereldwijde klimaatverandering te keren niet gewenst en onlogisch.
2. Maatregel twee (bermverharding) komt tegemoet aan de door de Raad van State gedane uitspraak
3. Voor Penningsveer houdt u een slag om de arm ten aanzien van welk verkeersmaatregel u precies wilt nemen. Wij zijn van oordeel dat de situatie te Penningsveer een bottleneck gaat vormen. Bij toename van verkeer en zonder wegverbreding is een alternerend verkeerslicht (om en om groen) beslist noodzakelijk. Een dergelijke voorziening heeft echter gevolgen voor de capaciteit van de weg. Hierdoor zouden wachtrijen voor de verkeerslichten kunnen ontstaan. Hierbij speelt afhankelijk van de gekozen inrichting voldoende ruimte voor het fietsverkeer een belangrijke rol. Wij zijn van oordeel dat deze effecten vooraf uitgezocht dienen te zijn en dat de uitkomst voorwaardelijk onderdeel behoort te zijn van een besluit over dit bestemmingsplan.
4. U stelt voor rond het Rijnlandhuis geen verkeersmaatregelen te nemen. Wij zijn van mening dat de omstandigheden voor het langzaam verkeer rond het Rijnlandhuis verbeterd moeten worden in overeenstemming met de gemaakte afspraken in de Verkeerswerkgroep Spaarnebuiten. (zie ook 3<sup>e</sup> alinea van deze brief).
5. Het voorstel m.b.t. de aansluiting van de Spaarndammerdijk met de sluis doet niets af aan de bestemming van het verkeer ter plaatse en is bovendien niet wezenlijk van invloed is op een andere spreiding /route van het verkeer.
6. Het alleen in *overweging* nemen om de flitspaal op de Spaarndammerdijk tevens te laten werken in de avondspits doet geen recht aan de eerder gemaakte bestuurlijke afspraken met de verkeerswerkgroep Spaarnebuiten. De werking in de avondspits van deze flitspaal is voor ons voorwaardelijk, omdat wij geloven dat dit instrument daadwerkelijk doorgaand verkeer zal kunnen weren.
7. Het door u aangedragen 7<sup>e</sup> punt maakt geen deel uit van de eerder gemaakte afspraken. Wij zijn van oordeel dat in het geval u fietsstroken aanbrengt op het weggedeelte naar Penningsveer de inrichting goed moet aansluiten op de situatie op Haarlems grondgebied. Eventuele kosten voor aanpassing van het Haarlemse deel zijn voor uw rekening. De gemeente Haarlem wordt graag betrokken in de uitwerking hiervan.

Haarlem is van mening dat er eerst een goede verkeersoplossing met draagvlak moet komen, voordat het bestemmingsplan voor Spaarnebuiten kan/zal worden vastgesteld. Daarbij dient rekening gehouden te worden met andere ontwikkelingen, die mogelijk in het gebied gaan plaatsvinden, zoals Landal, Zuiderscheg, IJsbahn en Outlets.

Met vriendelijke groeten,

Het college van burgemeester en wethouders.

de secretaris



J. Scholten (a.i)

de burgemeester



mr. B.B. Schneiders

Bijlage:

Rapportage Verkeerswerkgroep Spaarnebuiten.

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





# Oplegvel Collegebesluit

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

## Onderwerp

Spaarne Buiten en verkeersgevolgen in Spaarndam-west

### DOEL: Besluiten

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

---

### B&W

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

# Collegebesluit

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

## 1. Inleiding

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

## 2. Besluitpunten college

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

## 3. Beoogd resultaat

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

## 4. Argumenten

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

## 5. Financiële paragraaf

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

#### **6. Kanttekeningen**

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

#### **7. Uitvoering**

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

#### **8. Bijlagen**

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

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester

**Gemeente  
Haarlemmerliede en Spaarnwoude**

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

**onderwerp** : SpaarneBuiten ontwerp bestemmingsplan

**bijlagen** : div.

**voorstel** :

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

**Procedure:**

**Commissie RBZ** 8 september 2009

**Commissie MBZ** nee

**Gemeenteraad** 29 september 2009

**Toelichting** :

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

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

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

	<b>paraaf:</b>	<b>opmerkingen:</b>	
<b>hoofd afdeling:</b>			
<b>secretaris:</b>			
	<b>akk:</b>	<b>bespr:</b>	<b>opmerkingen:</b>
<b>burgemeester:</b>			
<b>wethouder:</b>			
<b>wethouder:</b>			

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dit voorstel heeft gevolgen voor:

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

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

## **Rapportage Verkeerswerkgroep SpaarneBuiten.**

### **1. Inleiding.**

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

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

### **2. Standpunten.**

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

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

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

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

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

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

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

### 3. (Nader) verkeersonderzoek

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

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

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

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



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

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

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

#### **4. Mogelijke oplossingen**

##### **Langzaam verkeer**

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

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

##### **Maatregelen autoverkeer**

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

##### **a. Rondweg**

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

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

#### **b. Volledig weren van doorgaand verkeer**

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

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

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

#### Technische uitvoerbaarheid en kosten

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

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

#### Externe adviezen.

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

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

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

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

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

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

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

#### Conclusie werkgroep

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

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

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

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

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

### **c. Zoveel mogelijk weren van doorgaand verkeer**

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

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

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

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

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

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

### **Conclusies werkgroep**

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

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

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

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

**d. Bijkomende verkeersmaatregelen.**

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

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

**e. Overige verkeersaspecten.**

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

**5. Conclusies en advies.**

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

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

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

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

LEES VOOR 

HOME PUBLICATIES GROTE LETTERS VEELGESTELDE VRAGEN CONTACT

## Zoeken

Vul hier uw zoekwoord in...

 Zoek in algemene info Zoek in uitspraken Zoek in adviezenZOEK 

[OVER DE RAAD VAN STATE](#)
[ONZE WERKWIJZE](#)
[ADVIEZEN](#)
[UITSPRAKEN](#)
[AGENDA](#)
[PERS](#)
[WERKEN BIJ](#)

U BEVINDT ZICH HIER: [Home](#) - [Uitspraken](#) - [Zoeken in uitspraken](#) - [Zoekresultaat](#)

[← Terug naar resultaten](#)

## Uitspraken

ZAAKNUMMER	201002780/1/R1
DATUM VAN UITSpraak	woensdag 9 november 2011
TEGEN	de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
PROCEDURESÖORT	Eerste aanleg - meervoudig
RECHTSGBIED	Ruimtelijke-orderingskamer - Bestemmingsplannen Noord-Holland 

201002780/1/R1.  
Datum uitspraak: 9 november 2011

AFDELING  
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

- [appellant sub 1], wonend te Spaarndam, gemeente Haarlem,
- [appellante sub 2]A en [appellant sub 2]B, onderscheidenlijk gevestigd en wonend te Spaarndam, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (hierna in enkelvoud: [appellant sub 2]),
- de vereniging Vereniging De Hollandsche Molen, gevestigd te Amsterdam,
- [appellant sub 4], wonend te Spaarndam, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
- [appellant sub 5], wonend te Spaarndam, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
- [appellant sub 6], wonend te Spaarndam, gemeente Haarlem, appellanten,

en

de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, verweerder.

## 1. Procesverloop

Bij besluit van 26 januari 2010, kenmerk RUI 10/002, heeft de raad het bestemmingsplan "Woongebied spaarnebuiten" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 22 maart 2010, [appellant sub 2] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 22 maart 2010, De Hollandsche Molen bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 23 maart 2010, [appellant sub 4] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 23 maart 2010, [appellant sub 5] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 24 maart 2010, en [appellant sub 6] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 24 maart 2010, beroep ingesteld. [appellant sub 1] heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 14 april 2010. [appellant sub 2] heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 14 april 2010. [appellant sub 4] heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 19 april 2010.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

[vergunninghoudster] heeft een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht. [appellant sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 6], de raad en [vergunninghoudster] hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

De raad en het college van gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 4 augustus 2011, waar [appellant sub 1], in persoon, [appellant sub 2], vertegenwoordigd door mr. K. van der Leij, advocaat te Hoofddorp, De Hollandsche Molen, vertegenwoordigd door M. Ravesloot, [appellant sub 4], bijgestaan door mr. C.H. Norde, advocaat te Leiden, [appellant sub 5], vertegenwoordigd door F. Pentenga en J.T. van Lieshout en M.C. van Lieshout-Vink, [appellant sub 6], in persoon en de raad, vertegenwoordigd door mr. W.D. de Vos, advocaat te Amsterdam, H.B. de Bruijn, burgemeester van de gemeente, M.E. Driessen, werkzaam bij de gemeente en H.C. Andriessen, werkzaam bij Goudappel Coffeng, zijn verschenen. Ter zitting zijn het college van gedeputeerde staten, vertegenwoordigd door mr. M.C. Jonkman, advocaat te Zaandam, drs. M.K. van der Klugt-van Asperen en J.A. Oortman Gerlings, beiden werkzaam bij de provincie, en [vergunninghoudster], vertegenwoordigd door mr. J.H.A. van der Grinten, advocaat te Amsterdam, ir. M.G. Otten en R.H.K. Elbers, gehoord.

## 2. Overwegingen

2.1. Het plan heeft betrekking op het voormalig bedrijventerrein van Koninklijke Volker Wessels Stevin dat ten zuiden van het dorp Spaarndam ligt. Het plan heeft tot doel om dit terrein te herontwikkelen tot een nieuw woongebied met ongeveer 320 woningen, enkele commerciële voorzieningen, een jachthaven en een groengebied.

## Formele bezwaren

2.2. [appellant sub 1] en [appellant sub 2] stellen dat het plan door het opnemen van een uiteenzetting van het aanvullende rapport in de plantoelichting dusdanig is veranderd, dat het plan opnieuw ter inzage had moeten worden gelegd.

2.2.1. De raad kan bij de vaststelling van het plan daarin wijzigingen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Slechts indien de afwijkingen van het ontwerp naar aard en omvang zodanig groot zijn dat een wezenlijk ander plan is vastgesteld, dient de wettelijke procedure opnieuw te worden doorlopen.

De door [appellant sub 1] en [appellant sub 2] bedoelde wijziging betreft uitsluitend de plantoelichting. Deze maakt geen deel uit van het plan. Het plan is derhalve ongewijzigd door de raad vastgesteld, zodat de aard en de omvang van het plan niet zijn veranderd.

Het betoog van [appellant sub 1] en [appellant sub 2] faalt.

2.3. [appellant sub 1] en [appellant sub 2] betogen dat ten onrechte geen dan wel geen adequaat overleg is gevoerd met de gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland. Zij stellen wat betreft de gemeente Haarlem dat het geven van een enkele reactie en wat betreft de provincie Noord-Holland dat het uitblijven van een reactie niet als overleg aangemerkt kan worden.

2.3.1. Ingevolge artikel 3.1.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro), voor zover thans van belang, pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg met de besturen van de betrokken gemeenten. Zoals de Afdeling met betrekking tot de verplichting tot het voeren van dit overleg heeft overwogen in haar uitspraak van 11 augustus 2010, in zaak nr. 200909488/1/R1, volgt uit dit artikel niet op welke wijze dit overleg vormgegeven dient te worden. Blijkens de artikelsgewijze toelichting uit de nota van toelichting, blz. 54; Stb. 2008, 145) wordt aan de praktijk overgelaten hoe het overleg wordt gevoerd.

In de plantoelichting staat dat het voorontwerpbestemmingsplan aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem en aan de provincie Noord-Holland is verzonden. Zij zijn derhalve in de gelegenheid gesteld tot het voeren van overleg. Voorts staat in bijlage 14 bij het plan dat de gemeente Haarlem een reactie heeft gegeven en dat de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude hierop heeft gereageerd. De raad heeft toegelicht dat van de provincie Noord-Holland, ook na herhaald verzoek, geen reactie is ontvangen. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het plan is vastgesteld in strijd met artikel 3.1.1, eerste lid, van het Bro.

2.4. Volgens [appellant sub 1] en [appellant sub 2] is het aanvullende rapport van Goudappel Coffeng "Beoordeling verkeersmaatregelen spaarnebuiten" van 22 december 2009 (hierna: de Beoordeling verkeersmaatregelen), dat na afloop van de zienswijzentermijn beschikbaar is gekomen, ten onrechte alleen op de website van de gemeente gepubliceerd.

2.4.1. De beoordeling verkeersmaatregelen is tot stand gekomen na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, die eindigde op 22 november 2009.

Uit de Wet ruimtelijke ordening noch enige andere wettelijke bepaling volgt dat de raad gehouden is indieners van zienswijzen door toezending dan wel terinzagelegging in kennis te stellen van stukken met betrekking tot het plan die na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan aan hem bekend worden. Onder omstandigheden kan echter uit het oogpunt van een zorgvuldige voorbereiding van het plan aanleiding bestaan betrokkenen in kennis te stellen van dergelijke nadere stukken en aan hen gelegenheid te bieden daarop te reageren.

In de plantoelichting staat dat mede naar aanleiding van de zienswijzen door Goudappel Coffeng is onderzocht of met toepassing van de oplossingen die door de ambtelijke Verkeerswerkgroep spaarnebuiten van de gemeente Haarlem, de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en de dorpsraad Spaarndam naar voren zijn gebracht een acceptabele verkeerssituatie kan ontstaan. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in de Beoordeling verkeersmaatregelen en opgenomen in de plantoelichting. In de plantoelichting is de conclusie opgenomen dat met het werven van doorgaand verkeer in de spitsuren de betrokken gemeenten het maximaal mogelijke doen om de verkeerssituatie in Spaarndam, Haarlemmerliede en Penningsveer te reguleren zonder het bestemmingsverkeer onmogelijk te maken. De Beoordeling verkeersmaatregelen is derhalve dragend voor de motivering van het bestreden besluit. Hierbij komt dat in het verweerschrift staat dat de raad gelet op de Beoordeling verkeersmaatregelen meent dat met de door de werkgroep voorgestelde maatregelen de toename van de verkeersintensiteit aanvaardbaar is.

Gelet op het voorgaande lag het naar het oordeel van de Afdeling in de rede de Beoordeling verkeersmaatregelen ter inzage te leggen dan wel deze aan betrokkenen toe te zenden en hen in de gelegenheid te stellen hierop te reageren. Nu de raad dit heeft nagelaten, is het bestreden besluit in zoverre niet genomen met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid. Het besluit kan om die reden niet in stand blijven. De Afdeling ziet evenwel aanleiding om te bezien of er termen bestaan om met toepassing van artikel 8:72, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) de rechtsgevolgen van het besluit in stand te laten. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat [appellant sub 1] en Van Geldorp alsnog in de gelegenheid zijn gesteld de Beoordeling verkeersmaatregelen in te zien en dat zij hun bezwaren met betrekking hiertoe in het kader van deze procedure kenbaar hebben kunnen maken.

2.5. De Hollandsche Molen heeft aangevoerd dat de raad het vastgestelde plan ten onrechte niet binnen veertien dagen ter inzage heeft gelegd. Deze beroepsgrond heeft betrekking op een gestelde onregelmatigheid van na de datum van het bestreden besluit en kan reeds om die reden de rechtmatigheid van het besluit niet aantasten. Deze gestelde onregelmatigheid kan dan ook geen grond vormen voor de vernietiging van het bestreden besluit.

#### Milieueffectrapport

2.6. [appellant sub 1] en [appellant sub 2] betogen dat ten onrechte geen milieu-effectrapport (hierna: MER) is opgesteld, terwijl de woningbouw en de jachthaven die het plan mogelijk maakt daartoe verplichten. Wat betreft de woningbouw voeren zij daartoe aan dat het plan een toename van het aantal woningen in Spaarndam met 30% toestaat, deze woningbouw direct naast een industrieterrein wordt toegestaan en dat de omliggende infrastructuur ontoereikend is. Wat betreft de jachthaven wijzen zij erop dat deze gelet op de oppervlakte de drempelwaarde overschrijdt, dat de jachthaven een kernfunctie in het plan heeft en ook vanwege de ligging en de gevolgen voor de waterkwaliteit aanleiding hadden moeten vormen een MER op te stellen. Zij verwijzen naar het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 15 oktober 2009, Commissie tegen Nederland, C-255/08 ([www.curia.europa.eu](http://www.curia.europa.eu)).

2.6.1. De raad stelt dat het plan de drempelwaarden voor een jachthaven en woningbouw niet overschrijdt, zodat er geen sprake is van een verplichting een MER op te stellen. Volgens hem behoeft ook op grond van andere factoren geen MER te worden opgesteld, omdat het plan per saldo een gunstig effect op het milieu zal hebben: een gebied dat thans voor zware industrie is bestemd krijgt immers een woonbestemming met kleinschalige recreatiemogelijkheden en groenvoorzieningen.

2.6.2. Ingevolge artikel 7.2, eerste lid, onder a, van de Wet milieubeheer (hierna: Wm) in samenhang bezien met artikel 2, eerste lid, van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (hierna: Besluit m.e.r. 1994) worden als activiteiten bij de voorbereiding waarvan een MER moet worden gemaakt, aangewezen de activiteiten die behoren tot een categorie die in onderdeel C van de bijlage behorende bij het Besluit m.e.r. 1994 is omschreven.

Ingevolge artikel 7.2, eerste lid, onder b, van de Wm in samenhang bezien met artikel 2, tweede lid, van het Besluit m.e.r. 1994 worden als activiteiten ten aanzien waarvan het bevoegde gezag moet beoordelen of een MER moet worden gemaakt, aangewezen de activiteiten die behoren tot een categorie die in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. 1994 is omschreven.



In de onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. 1994 wordt in beide gevallen in categorie 10.3, voor zover van belang, bepaald dat een MER dient te worden gemaakt dan wel beoordeeld dient te worden of een MER dient te worden gemaakt in het kader van het bestemmingsplan dat voorziet in de aanleg van een jachthaven met 500 ligplaatsen of meer, dan wel betrekking heeft op 250 ligplaatsen in een gevoelig gebied, onderscheidenlijk betrekking heeft op 100 ligplaatsen of meer.

In de onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. 1994 wordt in beide gevallen in categorie 11.1, voor zover van belang, bepaald dat een MER dient te worden gemaakt dan wel beoordeeld dient te worden of een MER dient te worden gemaakt in het kader van het bestemmingsplan dat voorziet in de bouw van 2.000 woningen of meer buiten de bebouwde kom dan wel 4.000 woningen of meer binnen de bebouwde kom, onderscheidenlijk voorziet in 2.000 woningen of meer binnen de bebouwde kom.

2.6.3. Niet in geding is dat wat betreft de woningbouw waarin het plan voorziet de drempelwaarden niet worden overschreden, zodat op grond daarvan geen MER dient te worden gemaakt dan wel beoordeeld dient te worden of een MER dient te worden gemaakt.

Volgens het deskundigenbericht zal gelet op de afmetingen van het plandeel met de bestemming "Recreatie" waar de jachthaven is voorzien deze jachthaven ruimte bieden aan maximaal 70 ligplaatsen. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de drempelwaarde voor de jachthaven wordt overschreden.

[appellant sub 1] en [appellant sub 2] hebben niet aannemelijk gemaakt dat sprake is van andere factoren als bedoeld in bijlage III van richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (zoals gewijzigd bij richtlijn 97/11/EG van de Raad van 3 maart 1997 en bij richtlijn 2003/35/EG van het Europese Parlement en de Raad van 26 mei 2003) in verband waarmee - gelet op het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 15 oktober 2009, Commissie tegen Nederland, C-255/08 ([www.curia.europa.eu](http://www.curia.europa.eu)) - ondanks het feit dat de omvang van het project aanzienlijk onder de drempelwaarde blijft ook bij het niet overschrijden van een drempelwaarde een mer-beoordeling had moeten worden gemaakt.

Verkeer

2.7. Volgens [appellant sub 1], [appellant sub 2] en [appellant sub 5] is de raad van onjuiste verkeersintensiteiten uitgegaan. Volgens [appellant sub 1] vergelijkt de raad ten onrechte de verkeersintensiteiten als gevolg van het plan met de situatie dat het plangebied als industriegebied in gebruik zou zijn. [appellant sub 4] stelt dat de omliggende wegen niet geschikt zijn voor de ontsluiting van het plangebied. Volgens [appellant sub 1] en [appellant sub 2] zijn de door de raad voorgestelde maatregelen wat betreft de ontsluiting van het plangebied niet uitvoerbaar en zullen hun woningen en bedrijven op bepaalde tijdstippen onbereikbaar worden. [appellant sub 1] meent dat de ontsluiting niet verzekerd is omdat de gemeente Haarlem niet met het plan heeft ingestemd. [appellant sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 4], [appellant sub 5] en [appellant sub 6] vrezen dat het plan zal leiden tot verkeersoverlast en vermindering van de verkeersveiligheid. Tevens vrezen zij geluidsoverlast en een toename van de uitstoot van fijn stof als gevolg van het plan.

2.7.1. De raad stelt dat het plan geen verslechtering van de verkeerssituatie tot gevolg heeft, omdat de planologische mogelijkheden die het voorgaande plan bood een slechtere verkeerssituatie met zich zouden brengen dan het nu voorliggende plan. Voorts stelt hij geen reden te hebben te twifelen aan de verkeersonderzoeken op grond waarvan de verkeersintensiteiten zijn bepaald. De raad acht de voorgestelde verkeersmaatregelen uitvoerbaar, nu een systeem zoals beoogd reeds wordt gebruikt op een ander traject. Omdat de verkeersmaatregelen niet zullen worden toegepast op de weg Zijkanaal C en de Spaarndammerdijk zullen bezoekers en klanten Spaarndam zonder risico op een bekeuring kunnen verlaten, aldus de raad.

2.7.2. Spaarndam ligt in twee gemeenten. Het deel van het dorp ten westen van de sluis tussen het water van de Mooie Nel en het IJ wordt Spaarndam-West genoemd en ligt in de gemeente Haarlem. Het deel van het dorp aan de oostzijde van de sluis wordt Spaarndam-Oost genoemd en ligt in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarwoude. Het plangebied ligt in het deel Spaarndam-Oost.

Ingevolge het vorige bestemmingsplan "Spaarndam Zuid 1970" hadden de gronden overwegend de bestemming "Handel en Nijverheid I" en "Handel en Nijverheid II", ingevolge waarvan bedrijven voor handel en nijverheid waren toegestaan.

Spaarndam-Oost heeft vier ontsluitingsroutes. Dit zijn de route over de Slaperdijk richting Haarlem, die via de route Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg dwars door de oude kern van Spaarndam-Oost en Spaarndam-West leidt, de route over de weg Zijkanaal C die richting het westelijke havengebied van Amsterdam leidt, de route over de Spaarndammerdijk die richting Amsterdam leidt en de route over de Lageweg en de Lagedijk die via Penningsveer naar Haarlem leidt.

2.7.3. De raad heeft ten behoeve van de planvorming een viertal onderzoeken naar de verkeersafwikkeling laten uitvoeren.

In 2002 is door Goudappel Coffeng onderzoek gedaan naar de bestaande verkeerssituatie in Spaarndam. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het onderzoek "'De Mooie Nel' te Spaarndam" van 29 januari 2002 (hierna: het verkeersonderzoek van 2002). Op basis van mechanische telling, visuele telling en kentekenonderzoek is toen de verkeerssituatie in en rond Spaarndam in kaart gebracht. Voorts is een prognose gegeven van de toekomstige verkeersdruk indien de plannen voor de ontwikkeling van het plangebied tot woonwijk al dan niet gerealiseerd worden. Daarbij is uitgegaan van een afname van 259 motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etmaal) als gevolg van het verdwijnen van bedrijven uit het plangebied.

Vervolgens is het verkeersonderzoek van 2002 geactualiseerd met een onderzoek door Goudappel Coffeng. Bij dit onderzoek is tevens het bestaande wegennet beoordeeld op zijn geschiktheid voor de afwikkeling van het extra verkeer van en naar het plangebied. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport "Verkeersonderzoek spaarnebuiten" van 22 oktober 2007 (hierna: het Verkeersonderzoek spaarnebuiten). In het Verkeersonderzoek spaarnebuiten is op basis van mechanische tellingen buiten de bebouwde kom op de vier ontsluitingsroutes van Spaarndam geconcludeerd dat de verkeersintensiteiten vergeleken met 2001 zijn afgenomen. Voorts is geconcludeerd dat de weg Zijkanaal C de verwachte verkeersintensiteiten goed kan verwerken. De Spaarndammerdijk zal de verwachte verkeersintensiteit kunnen verwerken, maar in verband met de slechte bermen vraagt de weg aandacht, aldus het Verkeersonderzoek spaarnebuiten. Voorts is geconcludeerd dat het noordelijke deel van de Lageweg, tussen de Spaarndammerdijk en de Kerklaan, de verwachte verkeersintensiteit goed zal kunnen verwerken, maar dat het zuidelijke deel van de Lageweg, tussen de Kerklaan en de molen De Slokop, opgevaardeerd moet worden tot een weg met een vergelijkbaar profiel als het noordelijke deel van de Lageweg. De Lagedijk is volgens het Verkeersonderzoek spaarnebuiten niet geschikt om de verwachte verkeersintensiteit te verwerken, zodat deze opgevaardeerd dient te worden tot een weg van 5,5 m breed. De wegen binnen de bebouwde kom op de route Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg zijn volgens het Verkeersonderzoek spaarnebuiten evenmin geschikt om de huidige en verwachte verkeersintensiteit, die 1.000 à 1.500 mvt/etmaal hoger is dan buiten de bebouwde kom, te verwerken. Voorts wordt geconcludeerd dat door aanpassingen aan de Spaarndammerdijk, het zuidelijke deel van de Lageweg en de Lagedijk op de verwachte toename van de verkeersintensiteit kan worden geanticipeerd. Tevens wordt geconcludeerd dat de verkeersintensiteit op de route Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg hoger is dan daar gewenst is, maar dat sprake is van een afname ten opzichte van de situatie dat het bestemmingsplan "Spaarndam Zuid 1970" wordt uitgevoerd.

In opdracht van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarwoude is door Goudappel Coffeng voorts onderzoek

gedaan naar de mogelijkheid een nieuwe noordelijke ontsluitingsroute voor het plangebied te creëren. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport "Extra ontsluiting spaarnebuiten" van 19 mei 2008 (hierna: het Extra ontsluitingonderzoek). In het Extra ontsluitingonderzoek staat dat niet verwacht wordt dat een noordelijke ontsluiting van het plangebied effect zal hebben op de verdeling van het verkeer over de Slaperdijkweg, de Spaardammerdijk, de Lagedijk en de weg Zijkanaal C. Voorts is geconcludeerd dat als er dwingende redenen zijn om het noordelijke deel van de Lageweg te ontlasten van autoverkeer, overwogen kan worden om een extra noordelijke ontsluiting aan te leggen en dat in alle andere gevallen wordt aanbevolen om de oorspronkelijke structuur te handhaven.

Goudappel Coffeng heeft ten slotte in opdracht van onder meer de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude onderzoek gedaan naar de verkeerssituatie indien zowel het bestemmingsplan spaarnebuiten als de door de ambtelijke Verkeerswerkgroep spaarnebuiten voorgestelde verkeersmaatregelen zullen worden uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn neergelegd in de Beoordeling verkeersmaatregelen. In de Beoordeling verkeersmaatregelen staat dat door het nemen van verkeersmaatregelen de verkeersintensiteit op een aantal ontsluitingsroutes zal verminderen, maar dat de verkeersmaatregelen geen effect zullen hebben op de verkeersintensiteit op de weg Zijkanaal C en de Spaardammerdijk. Om de verkeersintensiteit goed kunnen verwerken, zullen volgens de Beoordeling verkeersmaatregelen, gelet op het CROW Handboek Wegontwerp erftoegangswegen (hierna: de CROW-richtlijnen), het zuidelijke deel van de Lageweg en de Lagedijk moeten worden aangepast. Wat betreft de route Spaardammerdijk-Ijdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg staat in de Beoordeling verkeersmaatregelen dat ondanks afname van de verkeersintensiteit als gevolg van verkeersmaatregelen deze route door Spaardam-West drukker is dan op een weg met een krap profiel zonder voetgangersvoorzieningen wenselijk is.

2.7.4. De Afdeling stelt voorop dat zij het door de raad ingenomen standpunt dat het voorliggende plan wat betreft de verkeersafwikkeling reeds aanvaardbaar is te achten omdat het vorige plan voorzorg in bestemmingen die grotere verkeersstromen hadden kunnen genereren dan de bestemmingen waarin het nu voorliggende plan voorziet, niet deelt. De raad miskent aldus dat hij in het kader van de beoordeling van het voorliggende plan alle betrokken belangen dient af te wegen, waarbij moet worden bezien in hoeverre dat plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

2.7.5. Wat betreft het betoog dat de raad bij de vaststelling van het plan van onjuiste verkeersintensiteiten is uitgegaan, stelt de Afdeling vast dat de verkeersintensiteiten waarvan de raad is uitgegaan zijn gebaseerd op metingen in het kader van het verkeersonderzoek van 2002 en op metingen in het kader van het Verkeersonderzoek spaarnebuiten. Uit dit laatste onderzoek volgt dat de verwachte verkeersintensiteit op de route Spaardammerdijk-Ijdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg door de oude kern van Spaardam-tussen 1.000 en 1.500 mvt/etmaal meer zal bedragen dan op de Slaperdijkweg buiten de bebouwde kom. Gelet op de totale afname van de verkeersintensiteiten, de invloed van reeds genomen verkeersmaatregelen, de onrechtstreekse relatie tussen de verkeersintensiteiten in de oude kern en op de Slaperdijk en omstandigheden als verplaatsing van voorzieningen van Spaardam-West naar Spaardam-Oost zal de verkeersintensiteit volgens dit onderzoek lager uitvallen dan op basis van het verkeersonderzoek van 2002 werd verwacht. [appellant sub 1], Van Geldorp en [appellant sub 5] hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze metingen gebreken vertonen of dat de raad anderszins hier niet van uit heeft mogen gaan. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet van de op die metingen gebaseerde verkeersintensiteiten heeft mogen uitgaan.

2.7.6. Ten aanzien van het betoog van [appellant sub 1] en [appellant sub 2] dat de raad het aantal verkeersbewegingen per woning heeft onderschat, overweegt de Afdeling dat in het deskundigenbericht staat dat de normen waar [appellant sub 1] en [appellant sub 2] zich op beroepen ten tijde van het opstellen van het Verkeersonderzoek spaarnebuiten nog niet gepubliceerd waren. Bovendien vermeldt het deskundigenbericht dat ook indien van deze normen was uitgegaan, gelet op de woningdichtheid en de voorzieningen in het plangebied, met hetzelfde aantal van zes ritten per woning per etmaal gerekend kan worden. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid heeft mogen uitgaan van het aantal van zes verkeersbewegingen per woning per etmaal.

2.7.7. Met betrekking tot de betwiste geschiktheid van de onderscheiden wegen voor de verwerking van de verwachte verkeersintensiteit overweegt de Afdeling het volgende.

2.7.7.1. In het deskundigenbericht staat dat de conclusies in het Verkeersonderzoek spaarnebuiten worden onderschreven wat betreft de vraag of de weg Zijkanaal C en het noordelijke deel van de Lageweg aan de CROW-richtlijnen voldoen en dat het zuidelijke deel van de Lageweg verbreed kan worden tot 5,5 m, zodat deze wegen - al dan niet na verbreding - het verwachte verkeersaanbod zullen kunnen verwerken. Voorts staat in het deskundigenbericht dat ook de Slaperdijkweg het verwachte verkeersaanbod zal kunnen verwerken. Niet aannemelijk is gemaakt dat deze in het deskundigenbericht neergelegde bevindingen onjuist zijn. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid van de geschiktheid van evenbedeelde wegen heeft mogen uitgaan.

2.7.7.2. Ten aanzien van de Lagedijk wordt in het deskundigenbericht de constatering in het Verkeersonderzoek spaarnebuiten en de Beoordeling verkeersmaatregelen onderschreven dat de Lagedijk niet geschikt is om de verwachte verkeersintensiteit na het treffen van de verkeersmaatregelen te verwerken. In het deskundigenbericht staat dat bij nameting is gebleken dat de Lagedijk een breedte heeft die varieert van 3,8 m tot 4 m en ligt op een regionale waterkering met een kruinbreedte van 5,1 m tot 6,2 m. De Lagedijk is in beheer bij het Hoogheemraadschap van Rijnland (hierna: het Hoogheemraadschap) en voor verbreding van de weg is een keurvergunning nodig. Gelet op het beleid van het Hoogheemraadschap is het volgens het deskundigenbericht niet waarschijnlijk dat een keurvergunning voor de verbreding van de Lagedijk zal worden afgegeven.

Met verwijzing naar het nader in geding gebrachte rapport "Verkeersmaatregelen Spaardam" van 21 januari 2011 (hierna: het rapport Verkeersmaatregelen Spaardam) en het door het Hoogheemraadschap opgestelde memo "Voorwaarden bij wegverbredingen op keringen" van 30 juni 2011 (hierna: het Memo Hoogheemraadschap) stelt de raad dat de Lageweg verbreed kan worden door het aanbrengen van grasbetontegels of door weggezakte grasbetontegels te herstellen. In het Memo Hoogheemraadschap staat dat bij het verbreden van de Lagedijk met grasbetonstenen kan worden volstaan met het realiseren van een 1 m brede waterkerende kleilaag in de vorm van een kleikist, waarbij het kleipakket tot aan de bestaande slecht doorlatende laag dient te komen. In die situatie is het volgens dit memo mogelijk een vergunning te verkrijgen, mits wordt aangetoond dat met het aanbrengen van de constructie de stabiliteit voldoende blijft. Voor de plaatsen op de Lagedijk waar al grasbetonstenen liggen, is sprake van een reeds bestaande situatie, zodat een vergunning voor de onderhoudswerkzaamheden nodig is, aldus het Memo Hoogheemraadschap.

Uit de CROW-richtlijnen volgt dat de verhardingsbreedte van een erftoegangsweg de rijloper omvat, de wegmarkering en eventuele uitwijk- of suggestiestroken. De verwachte verkeersintensiteit op de Lagedijk na het nemen van verkeersmaatregelen bedraagt volgens de Beoordeling verkeersmaatregelen 1.991 mvt/etmaal. Om aan de CROW-richtlijnen te voldoen dient de Lagedijk bij een dergelijke verkeersintensiteit een verhardingsbreedte te hebben van 5,5 m. In het deskundigenbericht staat dat de rijloper van de Lagedijk thans 3,8 m tot 4,0 m breed is en dat de breedte inclusief grasbetonstenen op sommige plaatsen 5,1 m is. De resultaten van de nameting van de Lagedijk in het deskundigenbericht zijn niet weersproken. De Afdeling ziet geen aanleiding niet van deze resultaten uit te gaan.

In aanmerking genomen dat het Hoogheemraadschap blijkens zijn memo voor het verbreden van de weg met grasbetonstenen slechts onder voorwaarden vergunning zal verlenen, staat voor de Afdeling vast dat verbreding van de verhardingsbreedte door middel van asfalt- of klinkerverharding niet tot de mogelijkheden behoort. Anders dan waarvan de raad uitgaat, kunnen grasbetonstenen niet gebruikt worden voor de noodzakelijke verbreding van de rijloper voor de Lagedijk. In de CROW-richtlijnen staat immers dat een uitwijkstrook aan weerszijden van de weg maximaal 0,5 m breed kan zijn omdat bredere uitwijkstroken door weggebruikers als een fietsvoorziening kunnen worden gezien. De weg op de Lagedijk kan derhalve door middel van grasbetonstenen tot maximaal 4,8 m tot 5 m

worden verbreed. Hierbij komt dat in het Memo Hoogheemraadschap staat dat automobilisten de grasbetonstenen alleen als uitwijkmogelijkheid kunnen gebruiken en dat grasbetonstenen door het Hoogheemraadschap als bermverharding worden gezien. Een en ander leidt de Afdeling tot de conclusie dat ook met de toepassing van grasbetonstenen de benodigde verhardingsbreedte van 5,5 m voor de Lagedijk niet kan worden bereikt. Reeds op grond van het voorgaande heeft de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de Lagedijk voorziet in een adequate, verkeersveilige ontsluiting van het plangebied. De Afdeling laat in dit verband nog daar dat er langs de Lagedijk geen vrijliggend fietspad ligt overeenkomstig de CROW-richtlijnen, dat bij de vaststelling van het plan geen rekening is gehouden met de kosten die gemoed zijn met het aanleggen van een kleipakket langs de Lagedijk, dat voor de beoogde wachtplaatsen bij de versmallingen die met asfalt- of klinkerverharding moeten worden aangelegd geen plaats is dan wel geen vergunning door het Hoogheemraadschap zal worden verleend, en - ten slotte - dat geenszins aannemelijk is gemaakt dat kan worden voldaan aan de voorwaarden van het Hoogheemraadschap met betrekking tot de stabiliteit van de dijken.

2.7.7.3. Met betrekking tot de Spaarndammerdijk staat in het deskundigenbericht dat bij nameting is gebleken dat deze weg een breedte heeft die varieert van 4 m tot 4,3 m. De verwachte verkeersintensiteit op de Spaarndammerdijk bedraagt volgens het Verkeersonderzoek spaarnebuiten 999 mvt/etmaal. Volgens de Beoordeling verkeersmaatregelen zullen verkeersmaatregelen geen effect op deze verkeersintensiteit hebben. Gelet op de CROW-richtlijnen dient de Spaarndammerdijk een verhardingsbreedte van 5 m te hebben om de verwachte verkeersintensiteit te kunnen verwerken. Gelet op de CROW-richtlijnen met het oog op de verkeersveiligheid wordt deze weg als krap beoordeeld. Wat betreft de mogelijkheid tot verbreding van de Spaarndammerdijk staat in het deskundigenbericht dat deze weg op een primaire waterkering ligt en dat voor verbreding van de weg een keurvergunning benodigd is van het Hoogheemraadschap. Voorts staat in het deskundigenbericht dat bij nameting de kruin van de Spaarndammerdijk varieert in breedte tussen 5,2 m tot 5,7 m, zodat niet waarschijnlijk is dat een keurvergunning voor verbreding van deze weg zal worden verleend. De resultaten van de nameting in het deskundigenbericht zijn niet weersproken. De Afdeling ziet geen aanleiding niet van deze resultaten uit te gaan. Ook voor de Spaarndammerdijk geldt dat verbreding van de verhardingsbreedte door middel van asfalt- of klinkerverharding niet tot de mogelijkheden behoort nu in het deskundigenbericht staat dat voor verbreding van de weg op de Spaarndammerdijk geen vergunning van het Hoogheemraadschap kan worden verkregen en in het Memo Hoogheemraadschap staat dat het verbreden van de weg niet aan de beleidsregels voldoet.

De Afdeling overweegt dat voor de Spaarndammerdijk de gewenste verhardingsbreedte van 5 m kan worden gerealiseerd, omdat de rijloper van asfalt minimaal 4 m breed is en de uitwijkstrook van grasbetonstenen aan weerszijden maximaal 0,5 m breed mag zijn. De raad heeft inmiddels ook tot deze verbreding door middel van grasbetonstenen besloten.

Ingevolge de CROW-richtlijnen dient voorts in verband met onder meer de verkeersveiligheid naast de rijloper van een weg een obstakelvrije zone aanwezig te zijn met een breedte van ten minste 1,5 m, die breder dient te zijn bij een sterk aflopend talud. Op de Spaarndammerdijk dient derhalve aan weerszijden van de rijloper, naast een uitwijkstrook van 0,5 m, een obstakelvrije zone van ten minste 1 m breed aanwezig te zijn. In het deskundigenbericht staat dat de kruinbreedte van de Spaarndammerdijk van 5,2 m tot 5,7 m bedraagt. In het Memo Hoogheemraadschap staat dat geen plannen bestaan de Spaarndammerdijk te verbeteren. Nu voor een voldoende brede obstakelvrije zone een kruinbreedte van ten minste 7 m nodig is, moet worden vastgesteld dat op de Spaarndammerdijk niet in een voldoende brede obstakelvrije zone kan worden voorzien.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de Spaarndammerdijk in een adequate, verkeersveilige ontsluiting van het plangebied voorziet.

2.7.7.4. De Afdeling acht van belang dat in het Verkeersonderzoek spaarnebuiten en in de Beoordeling verkeersmaatregelen staat dat de route Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg binnen de bebouwde kom drukker is dan op een weg met een krap profiel zonder voetgangersvoorzieningen wenselijk is. Het deskundigenbericht onderschrijft de conclusie in het Verkeersonderzoek spaarnebuiten en de Beoordeling verkeersmaatregelen dat deze wegen niet geschikt zijn om de huidige en de verwachte verkeersintensiteit na het treffen van maatregelen te verwerken. Hoewel de verkeersintensiteit als gevolg van de verkeersmaatregelen op deze route afneemt ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit blijft als gevolg daarvan op deze route een overbelaste situatie bestaan.

2.7.7.5. Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de Lagedijk, de Spaarndammerdijk en de route Spaarndammerdijk-IJdijk-Visserseinde-Slaperdijkweg als adequate, verkeersveilige ontsluitingsroute voor het plangebied kunnen dienen. De ontsluiting van het plangebied is hiermee onvoldoende gewaarborgd. Hierbij betreft de Afdeling dat de ontsluiting van het plangebied met name in de richting van Haarlem onvoldoende is en dat ter zitting door de raad is toegelicht dat Spaarndam voornamelijk op Haarlem is gericht. Voorts betreft de Afdeling bij haar oordeel dat de mogelijkheid van een extra ontsluiting reeds is onderzocht en dat in het Extra ontsluitingonderzoek is geconcludeerd dat verwacht wordt dat een noordelijke ontsluiting van het plangebied slechts effect zal hebben op het noordelijke deel van de Lageweg, die de verwachte verkeersintensiteit reeds kan verwerken.

2.7.8. Gelet op hetgeen is overwogen in 2.7.7.5, in samenhang met hetgeen is overwogen in 2.4.1, ziet de Afdeling geen termen aanwezig om de rechtsgevolgen van het besluit van de raad tot vaststelling van het plan in stand te laten. De beroepen zijn gegrond. Het bestreden besluit dient wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb te worden vernietigd.

2.7.9. Gelet op hetgeen in 2.8.7 is overwogen behoeven de overige beroepsgronden geen bespreking.

#### Proceskostenveroordeling

2.8. De raad dient ten aanzien van [appellant sub 2] en De Hollandsche Molen op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld. Van proceskosten [appellant sub 1], [appellant sub 4], [appellant sub 5] en [appellant sub 6] die voor vergoeding in aanmerking komen is niet gebleken.

#### 3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart de beroepen gegrond;

II. vernietigt het besluit van de raad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude van 26 januari 2010, kenmerk RUI 10/002, waarbij het bestemmingsplan "Woongebied spaarnebuiten" is vastgesteld;

III. veroordeelt de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude tot vergoeding van bij [appellante sub 2A] en [appellant sub 2B] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1092,50 (zegge: duizendtweëennegentig euro en vijftig cent), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander;

veroordeelt de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude tot vergoeding van bij de vereniging Vereniging De Hollandsche Molen in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 24,51 (zegge: vierentwintig euro en eenenvijftig cent);

IV. gelast dat de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude aan appellanten vergoedt het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van:

- € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor [appellant sub 1];
- € 298,00 (zegge: tweehonderdachtennegentig euro) voor [appellante sub 2A] en [appellant sub 2B], met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander;
- € 298,00 (zegge: tweehonderdachtennegentig euro) voor de vereniging Vereniging De Hollandsche Molen;
- € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor [appellant sub 4];
- € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor [appellant sub 5], en;
- € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor [appellant sub 6].

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en mr. M.W.L. Simons-Vinckx en mr. G. van der Wiel, leden, in tegenwoordigheid van mr. A.J. Soede, ambtenaar van staat.

w.g. Van Diepenbeek w.g. Soede  
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 9 november 2011

270-655.

---

[← Terug naar resultaten](#)



[RSS FEEDS](#) [DISCLAIMER](#) [LINKS](#) [SITEMAP](#) [THE COUNCIL OF STATE](#) [LE CONSEIL D'ÉTAT](#) [DER STAATSRAT](#)



Haarlem

Gemeente Haarlem, Hoofdafdeling Wijkzaken

## Afdeling Openbare Ruimte, Groen en Verkeer

Retouradres Postbus 511, 2003 PB Haarlem

Aan de heer Haarlemmerliede-Spaarnwoude  
t.a.v. de heer M.Driessen  
Postbus 83  
1160 AB ZWANENBURG

Datum 11 september 2012  
Ons kenmerk 2012/357916  
Contactpersoon F.R. Kool  
Doorkiesnummer (023) 511 3378  
E-mail adres [fkool@haarlem.nl](mailto:fkool@haarlem.nl)  
Kopie aan  
Onderwerp verkeersonderzoek VO bestemmingsplan Spaarnebuiten

Geachte heer Driessen,

U heeft ons op 19 juli jl. per email gevraagd te reageren op het concept eindrapport van het verkeersonderzoek naar de gevolgen van de ontwikkeling van de woonwijk Spaarnebuiten. Dit onderzoek is gehouden omdat een eerder bestemmingsplan voor deze ontwikkeling door de Raad van State is vernietigd. Het voorontwerp bestemmingsplan staat op het punt om (weer) in procedure gebracht te worden. Het verkeersonderzoek is daarvoor een onderbouwing. Deze ontwikkeling raakt ons inziens ook aan de ontwikkeling Fort benoorden Spaarndam. Met deze brief willen wij onze zienswijze op het verkeersonderzoek aan u kenbaar maken.

### **De zienswijze** **Verkeersgeneratie**

De verkeersgeneratie is in het rapport op 2 manieren berekend. Beide geven hetzelfde resultaat (ca 2.800 mvt/etmaal erbij als gevolg van de ontwikkeling van de woonwijk en het buurtcentrum). Wij beoordelen de uitkomsten als betrouwbaar en een goed uitgangspunt voor de verdere doorrekening van de effecten op de wegen in het beschouwde gebied.

### **Doorrekening**

Het verkeersonderzoek geeft een beeld van de huidige verkeersafwikkeling. De extra verkeersgeneratie is in die verhouding herverdeeld over de verschillende wegen. Hoewel nooit gegarandeerd kan worden dat dit in de toekomst precies volgens die verdeling zal uitpakken achten wij dat een betrouwbare methode. De uitkomsten van de doorrekening onderschrijven wij.

### **Jachthaven**

Het onderzoeksbureau gaat er vanuit dat de 70 jachthavenplaatsen in gebruik zullen komen van de toekomstige bewoners en dat deze daarom geen aparte verkeersbewegingen generen. Onduidelijk blijft/is hoe dat uitgangspunt is

verzekerd. Hoe wordt onderverhuur aan derden tegen gaan? Wanneer onderverhuur niet in de hand wordt gehouden kan dit een grotere verkeersproductie tot gevolg hebben.

#### Geschiktheid wegen Spaarndam

Het wegcategoriseringsplan van de gemeente Haarlem (HVVP) heeft de wegen in (het Haarlemse deel van) Spaarndam gecategoriseerd als een erftoegangsweg. Hierop geldt een snelheid van 30km/uur. Deze zone is ingesteld zonder de daarbij behorende wegkenmerken zoals een open verharding of snelheidsremmende maatregelen.

In paragraaf 4.1 trekt het rapport de conclusie dat een intensiteit van 5-6.000 mvt/etmaal voor een verblijfsgebied acceptabel is. Deze norm is afkomstig uit het ASVV 2004 (verkeerskundig handboek CROW). Ter plaatse van de klapbrug over het IJ verwacht het onderzoek ca. 5.455 mvt/etmaal. Nu is dat 3.765 mvt/etmaal. In de conclusie wordt de bovenkant van de norm aangehouden. Omdat gestreefd wordt naar zo groot mogelijke verblijfsgebieden met de daaraan gekoppelde lagere snelheid van 30km/uur lijkt dat op het eerste gezicht ook logisch om te doen. Wij zijn echter van oordeel dat met meer nuance naar deze norm gekeken moet worden.

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

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

Het handboek verkeersveiligheid (CROW publ. 261; pag 259) signaleert eveneens dat de te hanteren bandbreedte van het aantal mvt/etmaal afhankelijk is van de stedelijke kenmerken. Zo zijn volgens dit handboek 4.000mvt/etmaal op een

erftoegangsweg voor een plattelandskern al te hoog. Bij hogere intensiteiten zal veel aandacht nodig zijn voor het ontwerp. Het huidige ontwerp is echter nauwelijks afgestemd op de functie van erftoegangsweg.

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

#### Fort benoorden Spaarndam

Geconcludeerd wordt dat er zich in het gebied geen andere grote ontwikkelingen voor doen. Dit laat de ontwikkeling Fort benoorden Spaarndam onbesproken. Omdat de kritisch grens van het SWOV van 5.000 mvt/etmaal wordt overschreden en de bovengrens van de CROW-norm wordt genaderd beoordelen wij deze afwezigheid als een gebrek in de rapportage. Het recreatieschap Spaarwoude heeft plannen voor recreatiewoningen op verschillende locaties van het recreatiegebied. Gelet op de centrale ligging van het dorp Spaarndam kan het niet anders dat ook van deze ontwikkelingen een toename van verkeer verwacht mag worden die kan cumuleren tot boven de door het CROW en de SWOV gestelde normen. Naar ons oordeel zou de toekomstige ontwikkeling van recreatiewoningen wel als een relevante ontwikkeling moeten worden meegenomen in het verkeersonderzoek.

In paragraaf 4.3 worden een aantal oplossingsalternatieven benoemd ten behoeve van de wegen buiten de bebouwde kom. Belangrijke conclusie is dat het nu geldende planologische beleid geen nieuwe ontsluitingsweg mogelijk maakt. De uitbreiding van het huidige tijdsvenster van de gesloten verklaring voor auto's ter hoogte van de klapbrug heeft slechts een klein effect op de verkeersafwikkeling van en naar het oude dorp, maar er is nog steeds sprake van een toename t.o.v. het huidige niveau en de uitkomst ligt boven de norm van 5000 mvt/etmaal.

#### Conclusie en aanbevelingen

In de conclusie en aanbevelingen wordt gesteld dat de richtwaarde voor veiligheid en leefbaarheid met 5 á 6.000 mvt/etmaal is gewaarborgd. Deze conclusie delen wij niet. Ons inziens is een aantal van maximaal ca. 4.000 mvt/etmaal wenselijk voor een dergelijke waarborg. Het huidige aantal van 3.765 mvt/etmaal grenst hier al bijna aan.

#### **Opstelling gemeente Haarlem**

De gemeente Haarlem heeft de stelling ingenomen dat geen enkele toename van verkeer in het Haarlemse deel van Spaarndam acceptabel is. Spaarnebuiten is volgens haar alleen dan mogelijk als er verkeersregulerende maatregelen getroffen kunnen worden die een toename van het verkeer door het dorp verhindert.

Met vriendelijke groet,



R. Koning (Hoofd OGV/Beleid)





Bezoekadres  
Haarlemmerstraatweg 51 1165 MJ Halfweg  
Tel 020 407 90 00 Fax 020 407 90 90  
Postadres  
Postbus 83 1160 AB Zwanenburg  
Website: [www.haarlemmerliede.nl](http://www.haarlemmerliede.nl)  
E-mail: [post@haarlemmerliede.nl](mailto:post@haarlemmerliede.nl)

Gemeentebestuur van Haarlem  
t.a.v. hoofd OGV/Beleid  
Postbus 511  
2003 PB Haarlem.

GEMEENTE HAARLEM	
Zaak nr. 2012/357916	Dag. nr. 2012/415265
Afd. W2106V	Kepte: RvD
Reg. datum: 18 OKT 2012	
Aanv. datum	Dat. BEW
Behandelaar: E. Kool	Paraaf afgedaan

garant voor de groene buffer!

Uw brief van

11 september 2012

Behandeld door

M.E. Driessen

Uw kenmerk

2012/357916

Ons kenmerk

2098

Datum

17 OKT 2012

Bijlagen

-

Onderwerp

VO SpaarneBuiten

Geachte heer Koning,

Onlangs ontvingen wij een brief gedateerd 11 september 2012. In deze brief wordt gereageerd op het verkeersonderzoek dat in onze opdracht is verricht met het oog op de opstelling van een nieuw ontwerpbestemmingsplan voor de woonwijk SpaarneBuiten. Het rapport is u toegestuurd als bijlage bij de stukken van dit nieuwe bestemmingsplan en werd aangeboden in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro. In de genoemde brief is alleen ingegaan op het verkeersonderzoek.

In de brief van 11 september wordt een directe link gelegd met mogelijke ontwikkelingen rond het fort Benoorden Spaarndam. Geconstateerd wordt dat deze ontwikkeling ten onrechte niet in het rapport is meegenomen. Wij stellen het niet op prijs dat u een rapport dat voor ons is gemaakt stelt tegenover een ontwikkeling buiten onze gemeente, een situatie waarvoor het onderzoek niet is bedoeld.

Verder hebben wij ons net als uw gemeentebestuur op het standpunt gesteld dat een eventuele ontwikkeling bij fort Benoorden Spaarndam, waarvoor planologisch-juridisch overigens nog niets is geregeld en waarvan de uitvoering dus verre van vast staat, alleen kan plaatsvinden indien de verkeersbelasting wordt afgewikkeld op het grondgebied van de gemeente Velsen zelf. Daarnaast staan onze beide gemeentebesturen op het standpunt dat de ontwikkeling om diverse redenen niet moet plaatsvinden. De gelegde verbinding is dan ook onjuist.

Aangezien het jachthaventje in het voormalige werkdok van de scheepswerf, gezien de omvang, uitsluitend is bedoeld voor bewoners van SpaarneBuiten is het niet onredelijk dat dit in de bepaling van de verkeersomvang als uitgangspunt is gehanteerd.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat in het westelijk deel van Spaarndam rekening gehouden moet worden met 4.500 motorvoertuigen per etmaal. Dit is ruim beneden de grens van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal die zijn aangegeven door het CROW als grenswaarden

Het gemeentehuis is per openbaar busvervoer te bereiken vanuit Haarlem (via lijn 80) en vanuit Amsterdam (via lijn 80 en 179)

Bank Nederlandse Gemeenten 28.50.03.224  
IBAN: NL22BNGH0285003224 BIC: BNGHNL2G.

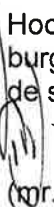




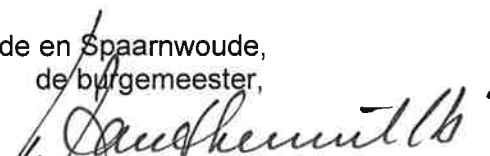
die voor dit soort wegen aanvaardbaar zijn. U verwijst naar een factsheet van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, waarin wordt gesteld dat boven 5.000 motorvoertuigen per etmaal de leefbaarheid nadelig wordt beïnvloed. Bedoelde waarde wordt niet bereikt, terwijl de wegenstructuur aanleiding geeft tot langzaam rijden en dus tot een rustig verkeersbeeld. Wij stellen ons op het standpunt dat de verkeersbelasting in Spaarndam-West, met of zonder de woonwijk SpaarneBuiten, volgens landelijk erkende richtwaarden op een verkeersveilige wijze kan worden verwerkt en met inachtneming van de leefbaarheid.

Bovendien tekenen wij hierbij aan dat zowel qua uitvoering als qua systematiek van het te kiezen verkeersontsluitingsplan alles erop is gericht doorgaande verkeersbewegingen via Spaarndam-West te ontmoedigen. Wij menen hiermee in ruime mate te voldoen aan de met uw gemeente gemaakte afspraken over de gevolgen van de verkeersafwikkeling van het toekomstige woongebied SpaarneBuiten. Tenslotte constateren wij dat u ten aanzien van de inhoud van het bestemmingsplan als zodanig geen aanmerkingen heeft.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude,  
de secretaris,

  
(Mr. B.J. Huisman)

de burgemeester,

  
(H.B. Bruijn)

## Zone 30: verblijfsgebieden in de bebouwde kom

### Samenvatting

In Duurzaam Veilig is een wegcategory gekozen die het doorgaande autoverkeer concentreert op autosnelwegen en andere verkeersaders. In verblijfsgebieden met woon-, winkel- of werkfuncties weert men het doorgaande autoverkeer en zorgt men voor een rijnsnelheid van maximaal 30 km/uur door snelheidsremmende infrastructuur zoals verkeersdrempels, vernauwingen en dergelijke. Het aantal letselongevallen daalt gemiddeld met ongeveer 25% wanneer een woongebied met 50km/uur-limiet als een dergelijke 'Zone 30' wordt ingericht. Ook op de leefbaarheid hebben 'Zones 30' een positief effect; hier gaat het dan om geluidsniveau, oversteekbaarheid en hoeveelheid uitlaatgassen. Volgens de eisen van Duurzaam Veilig moeten verblijfsgebieden zo groot mogelijk zijn, maar een oppervlakte van 200 hectare is het maximaal haalbare. Een wegstructuur van het type 'limited access' is het meest geschikt voor een 30km/uur-gebied.

### Wat zijn verblijfsgebieden?

Verblijfsgebieden zijn aaneengesloten gebieden met woon-, winkel- of werkfuncties. In verblijfsgebieden mag volgens de beginselen van Duurzaam Veilig alleen autoverkeer komen dat er zijn herkomst of bestemming heeft. Het doorgaande autoverkeer moet zo veel mogelijk gebruikmaken van wegen en straten die daarvoor zijn bedoeld. Dat zijn volgens de wegcategory de gebieds-ontsluitingswegen, verkeersaders binnen en buiten de bebouwde kom, respectievelijk met snelheidslimiet 50 en 80 km/uur, en de stroomwegen, meestal auto(snel)wegen met snelheidslimiet 100 of 120 km/uur.

Verblijfsgebieden hebben volgens Duurzaam Veilig een snelheidslimiet van 30 km/uur, omdat bij een botssnelheid lager dan 30 km/uur een ongeval zelden een dodelijke afloop heeft. Bij deze snelheidslimiet kunnen langzaam verkeer en motorvoertuigen op een veilige manier mengen. Daarnaast is er een gunstig effect op de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, hoeveelheid uitlaatgassen).

Sinds 1983 is het wettelijk gezien mogelijk een Zone 30 in te stellen. Aanvankelijk was de verkeers-technische inrichting beschreven in het *Handboek 30 km/uur-maatregelen* (VenW, 1984). Volgens deze inrichting zijn er per kilometer weglengte tamelijk veel maatregelen nodig. In 1998 was ongeveer 15% van de totale lengte aan woonstraten ingericht als Zone 30. Door het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer (1998-2002) is dit percentage in korte tijd toegenomen tot ongeveer 45% begin 2003 en tot ongeveer 75% in 2008 (Weijermars & Van Schagen, 2009). De inrichting van de nieuwe 30km/uur-gebieden is echter vaak sober van aard (Infopunt DV, 2000), met alleen snelheidsremmende maatregelen op 'gevaarlijke' locaties. De sobere inrichting is overigens niet de beoogde eindsituatie maar een overgangssituatie. Dit om in korte tijd tegen betrekkelijk lage kosten veel Zones 30 in te stellen en daarmee de wegcategory in de bebouwde kom versneld zichtbaar te maken.

### Hoe veilig zijn verblijfsgebieden?

Zoals aangegeven waren de 1998, 2003 en 2008 peiljaren in de ontwikkeling van de verblijfsgebieden in de bebouwde kom. Hier volgen enkele ongevallencijfers die de veiligheidsontwikkelingen in die tien jaar laten zien. We richten ons hierbij op slachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden) en ernstige ongevallen (waarbij ten minste een ziekenhuisgewonde of dode valt).

#### *Aantallen slachtoffers*

In 1998 vielen er 464 slachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden) op straten met een limiet van 30 km/uur en dat was ongeveer 7% van het totaal aantal slachtoffers in de bebouwde kom. In 2003 en 2008 waren de cijfers respectievelijk 656 (10%) en 892 (13%). Dat het aantal slachtoffers op straten met een limiet van 30 km/uur is gestegen komt vooral door de (sterk) toegenomen lengte van deze straten. Het aantal slachtoffers steeg tussen 1998 en 2003 met 41% en tussen 2003 en 2008 met 36%. De weglengte nam in die periodes toe met respectievelijk 225% en 73%. De toename in de weglengte is daarmee veel groter dan die in het aantal slachtoffers. Dat betekent dat het aantal slachtoffers op straten met een limiet van 30 km/uur zich naar verhouding gunstig heeft ontwikkeld.

### *Ongevallen per weglengte*

In 1998 werden er per 1.000 kilometer weglengte met een limiet van 30 km/uur, 48 ernstige ongevallen geregistreerd (ongevallendichtheid). In 2003 en 2008 waren dit er respectievelijk 21 en 17. Op de wegen met een limiet van 50 of 70 km/uur waren er in 1998 per 1,000 km weglengte 115 ernstige ongevallen en in 2003 en 2008 respectievelijk 131 en 205. Op wegen en straten met een limiet van 30 km/uur is de ongevallendichtheid dus afgenomen, terwijl deze op wegen met een limiet van 50 of 70 km/uur nog steeds toeneemt.

### *Fietsers en voetgangers*

De gunstige ontwikkeling in het aantal ernstige ongevallen is niet terug te vinden bij de ernstige ongevallen waarbij ten minste één fietser of voetganger is betrokken. In 1998 was er op straten met een limiet van 30 km/uur bij 42% van de ernstige ongevallen een fietser of voetganger betrokken. In 2003 en 2008 was dit aandeel gestegen tot respectievelijk 50 en 59%. Van het aantal dodelijke ongevallen was in 1998 bij 27% een fietser of voetganger betrokken, in 2003 bij 54% en in 2008 bij 52%. Fietsers en voetgangers zijn dus in de latere jaren vaker bij ernstige ongevallen betrokken dan in 1998. Per 1.000 kilometer weglengte met een limiet van 30 km/uur daalde dit aantal ernstige ongevallen van 20 in 1998 tot 10 in 2008. Deze halvering loopt achter bij de daling van 65% in de totale ongevallendichtheid op die straten.

### *Ongevalennisico*

Over de hoeveelheid verkeer op de straten en wegen met verschillende snelheidslimieten zijn geen betrouwbare gegevens beschikbaar. Daarom is het niet mogelijk om ongevallenrisico's (ongevallen per voertuigkilometer) voor deze wegtypen te bepalen.

### **Welk veiligheidseffect heeft inrichting als verblijfsgebied?**

Dat 30km/uur-gebieden een gunstig effect hebben op verkeersveiligheid is in vele studies in binnen- en buitenland aangetoond. Het aantal letselongevallen daalt gemiddeld met ongeveer 25% wanneer een 50km/uur-gebied als een Zone 30 wordt ingericht (Elvik, 2001); de spreiding rond dit gemiddelde is ruim 20%. Vis & Kaal (1993) vonden voor 150 Nederlandse 30km/uur-gebieden zonder doorgaand verkeer en met voldoende snelheidsremmende maatregelen, een daling van het aantal letselongevallen gelijk aan 22%, met een spreiding van 13%. De grote spreidingen in ongevallenreductie komen vooral door de grote verschillen tussen de kenmerken van de onderzochte gebieden. Deze betreffen met name de omvang, de bebouwingsdichtheid, de aard van de gekozen snelheidsremmende maatregelen en de veranderingen in de hoeveelheid verkeer. Wegman et al. (2006) schatten dat er door de aanleg van een groot aantal gebieden met 'Zone 30' tijdens het Startprogramma Duurzaam Veilig, alleen al in het jaar 2002 654 slachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden) zijn bespaard (ongeveer 3% van het totale aantal in Nederland in 2002). Weijermars & Van Schagen (2009) schatten dat er in de tien jaar tussen 1998 en 2008 door deze maatregel in totaal 51 tot 77 doden zijn bespaard.

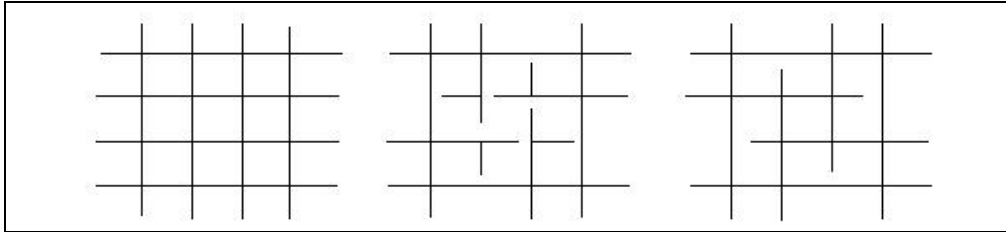
### **Hoe groot kan een verblijfsgebied zijn?**

Volgens de eisen van Duurzaam Veilig moeten verblijfsgebieden 'zo groot mogelijk' zijn; een preciezere aanduiding geven deze eisen niet. De omvang van een verblijfsgebied is afhankelijk van de structuur en dichtheid van een wegennet; deze wordt vaak door geografische kenmerken bepaald. Daarnaast zijn criteria voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid bepalend voor de omvang van verblijfsgebieden. Deze omvang varieert in de praktijk daarom sterk, van 20 tot 200 ha. Voor de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, hoeveelheid uitlaatgassen) is het niet verantwoord om meer dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal door een 30km/uur-straat te leiden. Ook grote gebieden kunnen hieraan voldoen door het aantal toegangen tot het gebied evenredig met de gebiedsgrootte te laten toenemen (bijvoorbeeld 2 toegangen bij 20 ha. en 16 toegangen bij 200 ha.). Algemeen geldt dat het bij een Zone 30 groter dan 200 ha. niet meer mogelijk is de etmaalintensiteiten op aanvaardbare hoogte te houden (Van Minnen, 1999). Bij een verblijfsgebied groter dan 100 ha. zullen de omliggende wegen (te) veel motorvoertuigen per uur moeten verwerken. Dit zal met name het oversteken van die wegen door voetgangers en fietsers bemoeilijken.

### **Welke wegenstructuur is geschikt voor een verblijfsgebied?**

Verkeerskundigen onderscheiden gewoonlijk drie kenmerkende wegenstructuren voor verblijfsgebieden: 1) een grid- of rasterstructuur (Alexander, 1966), 2) een boomstructuur of organische structuur (Reichow, 1959) en 3) een gemengde of 'limited acces'-structuur (Marks, 1957); zie

*Afbeelding 1.* De geschiedenis leert volgens Dijkstra (2000) dat de verkeersveiligheid in verblijfsgebieden is gediend met een systeem dat is gebaseerd op beperkingen in de toegang en de snelheid; dit is het geval bij de organische structuur en de limited access. De leefbaarheid en bereikbaarheid zijn optimaal in een gridsysteem door een verdeling van het verkeer over veel straten. De aanleg- en onderhoudskosten van de verkeersstructuur zijn het gunstigst bij 'limited access' vanwege de geringere totale lengte van de straten in het gebied. Bij samenvoeging van de eigenschappen van deze structuurtypen blijkt dat 'limited access' op alle aspecten positief scoort (Dijkstra, 2000).



Afbeelding 1. Verkeersstructuren, v.l.n.r. grid of raster, organisch of boom, gemengd of limited access.

### Hoe kun je in een bestaande structuur het doorgaande verkeer weren?

Het is mogelijk doorgaand autoverkeer uit een verblijfsgebied te weren door rechtstreekse routes onmogelijk of onaantrekkelijk te maken. Dit kan door omwegen aan te brengen of door snelheidsbeperkende maatregelen te nemen (drempels, vernauwingen, zigzagverleggingen van de wegas). Deze beperkingen voor autoverkeer mogen niet ten koste gaan van de toegankelijkheid van het gebied voor fietsers en voetgangers. Extra doorsteekjes en eventueel voorrangregelingen moeten opgehouden op doorgaande fietsroutes voorkomen.

### Is er veel extra rijtijd voor noodhulpdiensten en lijnbussen?

Grotere Zones 30 geven extra rijtijd voor noodhulpdiensten en lijnbussen. In een gebied van 25 ha. heeft een hulpvoertuig 11 seconden extra rijtijd nodig, in een gebied van 200 ha. loopt deze extra tijd op tot 31 seconden. Een lijnbus heeft een minuut extra rijtijd in een verblijfsgebied van 70 ha. Al deze extra rijtijden zijn gerekend ten opzichte van een even groot gebied en een snelheid van 50 km/uur.

### Rijden automobilisten inderdaad niet sneller dan 30 km/uur?

In de beginperiode van de maatregel 'Zone 30' zijn snelheidsmetingen uitgevoerd (Vis, 1991) in gebieden die waren ingericht volgens het *Handboek 30 km/uur-maatregelen* (VenW, 1984). In bijna alle onderzochte gebieden daalde de rijnsnelheid van 85% van de motorvoertuigen toen tot onder de 35 km/uur. Vanaf 1998 zijn er veel sober ingerichte zones ingesteld. Het aantal snelheidsremmende maatregelen in die gebieden is toegespitst op een klein aantal relevante locaties. 3VO (2004) heeft verspreid over Nederland metingen uitgevoerd in enkele tientallen 30km/uur-gebieden, waaronder sober ingerichte gebieden: Slechts 14% van de motorvoertuigen reed langzamer dan 30 km/uur, maar het grootste deel van de motorvoertuigen 85% reed niet sneller dan 45 km/uur.

Volgens een onderzoek naar de kenmerken van sober ingerichte gebieden (Steenart, Overkamp & Kranenburg, 2004) accepteren bewoners dat de snelheid op sommige wegvakken hoger ligt dan 30 km/uur als er maar op kruispunten snelheidsremmende voorzieningen zijn aangebracht. Het toenmalige Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie (Plasmans & Tuinenburg, 2006) evalueerde handhavingsprojecten in veertien gebieden met Zone 30. De rapporteurs melden: "Gebleken is dat vooral sober ingerichte straten klachtlocaties zijn; als een weg helemaal Duurzaam Veilig is ingericht zijn er vaak geen klachten. Handhaving in deze sober ingerichte straten levert vaak een tijdelijk positief resultaat op". Elk project duurde gemiddeld zes maanden, na die periode werd er nog regelmatig gecontroleerd tot de locatie infrastructuur was aangepast. Het percentage voertuigen dat sneller reed dan 30 km/uur was vóór de handhavingsprojecten gemiddeld 40%, en erna 20%. De rol van de weginrichting wordt ook gemeld door Berends & Stipdonk (2009). Zij concluderen dat de helft van de stijging van het aantal fietsslachtoffers in verblijfsgebieden kan worden verklaard uit de weginrichting. Hiermee bedoelen zij een weginrichting waaruit niet redelijkerwijs een maximale rijnsnelheid van 30 km/uur voortvloeit (ongeloofwaardige snelheidslimiet).

### Is de verkeersdrempel nodig als snelheidsremmer?

Regelmatig is er veel kritiek op de toepassing van de 'klassieke' verkeersdrempel. Uit snelheidsmetingen is gebleken dat van alle snelheidsremmende verkeerstechnische maatregelen de 'klassieke'

verkeersdrempel het grootste snelheidsremmende effect vertoont (Vis, 1991). Vooral nog is er geen goed alternatief voor de verkeersdrempel zolang automatische snelheidsbegrenzers nog geen algemene toepassing krijgen. Overigens wijken de uitvoeringsvorm en locatie van drempels nogal eens af van de ontwerprichtlijnen (CROW, 2002). Een betere toepassing van deze richtlijnen zou veel overlast voor omwonenden en voor passanten kunnen voorkomen.

Bij de toepassing van snelheidsremmende maatregelen op de omliggende verkeersaders van de verblijfsgebieden, in het bijzonder op plaatsen waar veel overstekende bewegingen zijn, is terughoudendheid vereist. Te veel belemmering van de doorstroming op deze hoofdwegen kan er immers toe leiden dat autoverkeer gebruik gaat maken van wegen en straten die daarvoor niet zijn bedoeld.

### **Hoeveel kosten maatregelen in verblijfsgebieden?**

De SWOV schatte de kosten van maatregelen om 30km/uur-gebieden sober in te richten en kwam op ongeveer 22.000 euro per kilometer. Per bespaard slachtoffer (dode of ziekenhuisgewonde) kost deze maatregel 86.000 euro (Wesemann, 2000).

### **Conclusies en aanbevelingen**

In Duurzaam Veilig is een wegategorisering gekozen die het doorgaande autoverkeer concentreert op autosnelwegen en andere verkeersaders. In de verblijfsgebieden weert men het doorgaande autoverkeer en zorgt men voor lagere rijsnelheden, voornamelijk door snelheidsremmende infrastructurele maatregelen. Zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, hoeveelheid uitlaatgassen) zijn hierbij gebaat. Bij een omvang groter dan 100 ha. legt een 30km/uur-gebied echter een grote verkeersdruk op de omliggende verkeersaders.

Aanbevolen wordt hiermee rekening te houden door Zones 30 kleiner dan 100 ha. aan te leggen of door omliggende wegen aan te passen, vooral de oversteekbaarheid daarvan (Van Minnen, 1999). Ook wordt aanbevolen een verkeersstructuur met 'limited access' toe te passen voor een Zone 30. Deze is gunstig voor alle aspecten: verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en aanleg- en onderhoudskosten (Dijkstra, 2000).

### **Publicaties en bronnen**

3VO (2004). *Samenvatting van de meetresultaten*. Notitie. 3VO, Huizen.

Alexander, C. (1966). *A city is not a tree*. In: Design, No 206, February 1966, pp 46-55.

Berends, E.M. & Stipdonk, H.L. (2009). *De veiligheid van voetgangers en fietsers op 30km/uur-erftoegangswegen; De invloed van de inrichting van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom op ongevallen tussen langzaam verkeer en motorvoertuigen*. R-2009-6. SWOV, Leidschendam.

CROW (2002). *Richtlijn verkeersdrempels*. Publicatie No. 172. CROW, Ede.

Dijkstra, A. (2000). *Veiligheidsaspecten van verkeersvoorzieningen in stedelijke gebieden*. R-2000-5. SWOV, Leidschendam.

Elvik, R. (2001). *Area-wide urban traffic calming schemes: A meta-analysis of safety effects*. In: Accident Analysis and Prevention, vol. 33, nr. 3, p. 327-336.

Infopunt DV (2000). *Sobere inrichting van 30- en 60 km/u-gebieden*. Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede.

Marks, H. (1957). *Subdividing for traffic safety*. In: Traffic Quarterly, July, pp. 308-325.

Minnen, J. van (1999). *Geschikte grootte van verblijfsgebieden; Een theoretische studie met toetsing aan praktijkervaringen*. R-99-25. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Plasmans, N. & Tuinenburg, D. (2006). *Eindevaluatie pilot subjectieve verkeersonveiligheid regio Jsselland*. Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie BVOM, Soesterberg.

Reichow, H.B. (1959). *Die autogerechte Stadt; Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*. Otto Maier Verlag, Ravensburg.

Steenart, C., Overkamp, D. & Kranenburg, A. (2004). [Bestaat de ideale 30 km/h-wijk? Evaluatie van twintig sober Duurzaam Veilig ingerichte 30 km/h-gebieden](#). Hoofdrapport. Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.

VenW (1984). [Handboek 30 km/uur-maatregelen](#). Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.

Vis, A.A. (1991). [Effecten van inrichting tot 30 km/uur zone in 15 experimentele gebieden; Een evaluatiestudie op basis van integratie van resultaten uit verkeerskundige studies, bewonersonderzoeken en een ongevalanalyse](#). R-91-81. SWOV, Leidschendam.

Vis, A.A. & Kaal, I. (1993). [De veiligheid van 30 km/uur-gebieden; Een analyse van letselongevallen in 151 heringerichte gebieden in Nederlandse gemeenten](#). R-93-17. SWOV, Leidschendam.

Wegman, F., Dijkstra A., Schermers, G. & Vliet, P. van (2006). *Sustainable Safety in the Netherlands: evaluation of national road safety program*. In: [Transportation Research Record no. 1969](#), p. 72-78.

Weijermars, W.A.M. & Schagen, I.N.L.G. van. (red.) (2009). [Tien jaar Duurzaam Veilig: Verkeersveiligheidsbalans 1999 - 2007](#). R-2009-14. SWOV, Leidschendam.

Wesemann, P. (2000). [Verkeersveiligheidsanalyse van het concept-NVVP. Deel 2: Kosten- en kosteneffectiviteit; Beschrijving en berekening per maatregel en toetsing aan financiële randvoorwaarden](#). D-2000-9II. SWOV, Leidschendam.

### Ritduurcriterium

Het ritduurcriterium is gebaseerd op praktijkervaringen en is een maat voor de tijdduur dat een verkeersdeelnemer een lage snelheidslimiet accepteert. Het ritduurcriterium is niet beschreven in de standaardaanpak voor wegategorisering, maar kan bij het categoriseringsproces aanvullende inzichten verschaffen. Ritduurcriteria geven een maximumtijd waarop de automobilist over een bepaalde wegcategorie mag rijden alvorens een hogere of lagere wegcategorie te bereiken. De maximale duur neemt toe naarmate de automobilist op een hogere (veiliger) categorie rijdt. Bij het ritduurcriterium wordt gedacht aan:

- erftoegangsweg: 2 à 3 minuten;
- gebiedsontsluitingsweg: 3 à 5 minuten;
- regionale stroomweg: circa 8 minuten;
- nationale stroomweg: onbeperkt.

Deze criteria zijn arbitraire schattingen en zijn niet gebaseerd op (wetenschappelijk) onderzoek. Bovendien is het criterium een generieke indicator waarop uitzonderingen mogelijk zijn. Ook lijkt het gewenst om onderscheid te maken naar situaties binnen en buiten de bebouwde kom. De keuze voor een lager ritduurcriterium op erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen resulteert in een dichter netwerk van stroomwegen.

### Intensiteiten en verkeersveiligheid

De opbouw van een gebied en dichtheden maar ook de opbouw van de bevolking en het genereren van verkeer bepaalt hoe het verkeers- en vervoerssysteem gebruikt zal gaan worden. Hiermee kan al wel het nodige over de te verwachten onveiligheid gezegd worden, maar dit vraagt wel nuance. Een aantal vuistregels voor intensiteiten wordt in tabel 7.2 gegeven. Hierbij past wel de kanttekening dat deze cijfers niet meer dan een ordegrrootte aangeven: 4000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) op een erftoegangsweg is voor een grote stad geen uitzondering, maar dezelfde intensiteit is te hoog voor een woonstraat in een kleine plattelandskern. Verder zijn deze intensiteitscriteria niet theoretisch onderbouwd.

Tabel 7.2. Vuistregels voor intensiteiten

	Intensiteiten in mvt/etm	Kruispuntsafstand in km
Stroomweg autosnelweg	> 20.000	> 5
Stroomweg autoweg	< 20.000	> 5
Gebiedsontsluitingsweg	4.000-15.000	2 à 3
Erftoegangsweg	< 4.000 à 6.000	< 2
Erftoegangsweg	Gering, < 2.000	< 1

Deze cijfers zijn indicatieve ervaringscijfers, intensiteiten waarbij de functie van een weg redelijkerwijs tot zijn recht kan komen. De cijfers gelden voor verreweg de meeste wegen. Dit wil niet zeggen dat er geen uitzonderingen zijn. Hogere intensiteiten zijn wel mogelijk, maar dan zal er ook veel aandacht nodig zijn om het verkeer in goede banen te leiden bij het ontwerp.

Een heel andere redeneerlijn is dat niet zo zeer de intensiteit als wel de aanwezigheid van verschillende soorten verkeersdeelnemers bepalend moet zijn voor de opzet van het verkeers- en vervoerssysteem. In die lijn past het om verblijfsgebieden af te stemmen op langzaam verkeer en niet op snelverkeer. Juist in die gebieden betreft het merendeel van de verplaatsingen immers langzaam verkeer.



Gemeente Haarlem  
College

Retouradres Stadhuis Postbus 511, 2003 PB Haarlem

Aan de gemeenteraad van Haarlem

Datum 13 juli 2013  
Ons kenmerk STZ/OGV/2013/300362  
Contactpersoon F.R. Kool  
Doorkiesnummer (023) 511 3378  
E-mail adres [fkool@haarlem.nl](mailto:fkool@haarlem.nl)  
Kopie aan College en gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude  
Onderwerp Beantwoording motie Beroep tegen bestemmingsplan Spaarnebuiten  
Bijlagen Brief ingesteld beroep d.d. 13 augustus 2013; kenmerk STZ/OGV/2013/300258 met 6 bijlagen

Geachte leden van de gemeenteraad,

In uw vergadering van 4 juli 2013 heeft u het college opgedragen voor 15 augustus 2013 beroep aan te tekenen bij de Raad van State tegen het bestemmingsplan “Woongebied Spaarnebuiten2012”.

Met dit schrijven informeren wij u dat wij dit beroep inmiddels hebben ingesteld, waarbij wij niet alleen om vernietiging van het bestreden besluit hebben gevraagd, maar ook om schorsing om te voorkomen dat de mede ter visie gelegde omgevingsvergunningen in gevolge het op 13 november 2012 genomen coördinatiebesluit, van de hieruit voortvloeiende rechten gebruikt kunnen gaan worden. Dit gebruik zou tot een onomkeerbare situatie kunnen leiden.

Het ingestelde beroep is bijgevoegd.

Met vriendelijke groeten,

Het college van burgemeester en wethouders.

de secretaris

de burgemeester

J. Scholten

mr. B.B. Schneiders





24



PvdA

GLH

COA  
SP.

## Motie Beroep tegen Bestemmingsplan Spaarnebuiten

De gemeenteraad van Haarlem, in vergadering bijeen op 4 juli 2013,

Constaterende dat:

- De gemeenteraad van Haarlem op 20 december 2012 de motie heeft aangenomen waarin het college werd opgedragen een zienswijze in te dienen tegen ontwerpbestemmingsplan Woongebied Spaarnebuiten
- De Gemeente Haarlemmerliede Spaarnwoude onlangs het bestemmingsplan woongebied Spaarnebuiten ongewijzigd heeft vastgesteld
- Daarmee de zienswijze van het college van Haarlem volledig is genegeerd

Overwegende dat:

- Dit bestemmingsplan, als gevolg van de daarin geplande hoeveelheid woningen en de daarbij behorende ernstige toename van het verkeer, een bedreiging blijft voor ons pittoreske Stadsdorp Spaarnedam-West met haar historische, smalle en zwakke dijk

Besluit

Het college op te dragen voor 15 augustus a.s. beroep aan te tekenen bij de Raad van State tegen bestemmingsplan Woongebied Spaarnebuiten, indien een spoedoverleg met het college van Haarlemmerliede Spaarnwoude, binnen twee weken geen fundamentele wijziging in de besluitvorming oplevert

En gaat over tot de orde van de dag.

D66

WVD  
WR van Haga

Haarlem Plus

OPT

PvdA