

# Overdelft



# Inhoudsopgave

|                                                            |           |
|------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Toelichting</b>                                         | <b>5</b>  |
| <b>Hoofdstuk 1 INLEIDING</b>                               | <b>7</b>  |
| 1.1 Bestemmingsplan                                        | 7         |
| 1.2 Begrenzing van het plangebied                          | 8         |
| 1.3 Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan   | 8         |
| 1.4 Doel van het bestemmingsplan                           | 8         |
| 1.5 Geldende planologische regelingen                      | 8         |
| 1.6 Juridische systematiek                                 | 9         |
| 1.7 Bestemmingsplanprocedure                               | 9         |
| 1.8 Leeswijzer plantoelichting                             | 10        |
| <b>Hoofdstuk 2 BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE</b>         | <b>11</b> |
| 2.1 Bestaande situatie                                     | 11        |
| 2.2 Ruimtelijke structuur                                  | 11        |
| <b>Hoofdstuk 3 BELEIDSKADER</b>                            | <b>15</b> |
| 3.1 Rijksbeleid                                            | 15        |
| 3.2 Provinciaal Beleid                                     | 16        |
| 3.3 Beleid van het Hoogheemraadschap                       | 18        |
| 3.4 Gemeentelijk Beleid                                    | 19        |
| <b>Hoofdstuk 4 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN</b>            | <b>25</b> |
| 4.1 Algemeen                                               | 25        |
| 4.2 Bodem                                                  | 25        |
| 4.3 Externe veiligheid                                     | 27        |
| 4.4 Geluid                                                 | 29        |
| 4.5 Luchtkwaliteit                                         | 29        |
| 4.6 Archeologie                                            | 30        |
| 4.7 Duurzaamheid en energie                                | 31        |
| 4.8 Groen                                                  | 31        |
| 4.9 Kabels, leidingen, straalpaden en andere belemmeringen | 33        |
| 4.10 Natuurwaarden                                         | 33        |
| 4.11 Vliegverkeer                                          | 35        |
| 4.12 Verkeer en parkeren                                   | 35        |
| 4.13 Water                                                 | 36        |
| 4.14 Ladder voor duurzame verstedelijking                  | 37        |
| <b>Hoofdstuk 5 VISIE OP HET PLANGEBIED</b>                 | <b>39</b> |
| 5.1 Ruimtelijke aspecten                                   | 39        |
| 5.2 Functionele aspecten                                   | 39        |
| 5.3 Ontwikkelingen                                         | 40        |
| <b>Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN</b>                     | <b>41</b> |
| 6.1 Inleiding                                              | 41        |
| 6.2 Juridische planopzet                                   | 41        |
| 6.3 Hoofdropzet verbeelding                                | 49        |
| <b>Hoofdstuk 7 UITVOERBAARHEID</b>                         | <b>53</b> |
| 7.1 Economische uitvoerbaarheid                            | 53        |
| 7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid                       | 53        |
| 7.3 Handhaving                                             | 54        |

|                                    |                                                    |
|------------------------------------|----------------------------------------------------|
| <b>BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING</b> | <b>57</b>                                          |
| <b>Bijlage 1</b>                   | <b>Toelichting bestemmingsplan IJsaanlaan e.o.</b> |
| <b>Bijlage 2</b>                   | <b>Overzicht evenementen</b>                       |
| <b>Bijlage 3</b>                   | <b>Beleidsregels parkeernormen 2015</b>            |
| <b>Bijlage 4</b>                   | <b>Vooroverleg reactie Brandweer Kennemerland</b>  |
| <br>                               |                                                    |
| <b>Regels</b>                      | <b>183</b>                                         |
| <b>Hoofdstuk 1</b>                 | <b>Inleidende regels</b>                           |
| Artikel 1                          | Begrippen                                          |
| Artikel 2                          | Wijze van meten                                    |
| <b>Hoofdstuk 2</b>                 | <b>Bestemmingsregels</b>                           |
| Artikel 3                          | Bedrijf                                            |
| Artikel 4                          | Gemengd - 5                                        |
| Artikel 5                          | Groen                                              |
| Artikel 6                          | Maatschappelijk                                    |
| Artikel 7                          | Sport                                              |
| Artikel 8                          | Tuin - 1                                           |
| Artikel 9                          | Tuin - 2                                           |
| Artikel 10                         | Verkeer                                            |
| Artikel 11                         | Water                                              |
| Artikel 12                         | Wonen                                              |
| Artikel 13                         | Waarde - Archeologie                               |
| Artikel 14                         | Waarde - Groeiplaats monumentale boom              |
| <b>Hoofdstuk 3</b>                 | <b>Algemene regels</b>                             |
| Artikel 15                         | Anti-dubbeltelregel                                |
| Artikel 16                         | Algemene bouwregels                                |
| Artikel 17                         | Algemene gebruiksregels                            |
| Artikel 18                         | Algemene afwijkingsregels                          |
| Artikel 19                         | Overige regels                                     |
| <b>Hoofdstuk 4</b>                 | <b>Overgangs- en slotregels</b>                    |
| Artikel 20                         | Overgangsrecht                                     |
| Artikel 21                         | Slotregel                                          |

## **Toelichting**



## Hoofdstuk 1 INLEIDING



*Afbeelding 1.1: Ligging van het bestemmingsplangebied*

### 1.1 Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Overdelft bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De regels bevatten juridische regels over het gebruik van de ruimte. Deze regels geven aan of, en zo ja, hoe ruimte bebouwd mag worden en welke functies (bestemmingen) zijn toegestaan. De verbeelding geeft de exacte plaats van de bestemmingen aan, en verwijst naar de regels. De toelichting, tenslotte, is de onderbouwing van regels en verbeelding.

## 1.2 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied Overdelft ligt ten noordwesten van de binnenstad van Haarlem en bestaat uit de woonwijk De Krim, het sportpark Pim Mulier, het Kennemer Sportcenter en de Kunstijsbaan Kennemerland, zie afbeelding 1.1.

De begrenzing van het plangebied is als volgt:

- de spoorlijn Haarlem-Uitgeest (westen);
- de gemeentegrens met Bloemendaal en Velsen (west- en noorzijde);
- waterloop de Delft (oosten);
- het openbaar groen nabij de Kleverlaan (zuiden).

De buurt staat ook bekend onder de naam Overdelft en dankt deze naam aan de locatie ten opzichte van de Delft. Waar de gemeentegrens van Haarlem eindigt, begint de gemeente Bloemendaal waar de spoorlijn ook onder valt. Aan de oostelijke kant van de Delft ligt de Delftlaan (N208) en de Bomenbuurt.

## 1.3 Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan

Voor het plangebied Overdelft zijn enkele redenen om een nieuw bestemmingsplan te maken. Voor vaststelling van het bestemmingsplan Overdelft waren meerdere verouderde bestemmingsplannen van toepassing. Dergelijke plannen bieden onvoldoende rechtszekerheid en bescherming tegen ongewenste ontwikkelingen. Daarnaast draagt een digitaal plan, opgemaakt conform de huidige eisen, bij aan een soepele overgang naar de Omgevingswet.

## 1.4 Doel van het bestemmingsplan

Hoofddoel van het nieuwe bestemmingsplan Overdelft is het opstellen van een actueel juridisch kader, waarbinnen de bestaande situatie wordt geregeld. Het consoliderende karakter van het plan krijgt juridisch gestalte door de gedetailleerde bestemmingen die op de kaart zijn aangegeven. De bestaande ruimtelijk-functionele structuur en voortzetting van het huidige gebruik vormen daarbij belangrijke uitgangspunten. De verbeelding en de regels zijn zo opgesteld dat een maximale bescherming ontstaat voor de functies en gebouwen die in het huidige karakter moeten worden behouden. Het resultaat van deze wijze van bestemmen is dat inzichtelijk is wat wel en niet kan in het plangebied.

## 1.5 Geldende planologische regelingen

Binnen het plangebied Overdelft gelden de volgende bestemmingsplannen:

| Naam van het plan | Vastgesteld     | Onherroepelijk   |
|-------------------|-----------------|------------------|
| IJsbahn           | 31 maart 2016   | 19 mei 2016      |
| IJsbahnlaan e.o.  | 22 januari 2009 | 7 september 2009 |
| De Krim           | 10 juni 2010    | 26 januari 2011  |

|                                  |                   |                   |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|
| Pim Mullier Sportpark            | 22 januari 2009   | 22 september 2009 |
| Badmintonpad                     | 30 september 2010 | 25 december 2010  |
| Facetbestemmingsplan Archeologie | 25 juni 2009      | 21 augustus 2009  |
| Reparatieplan B                  | 21 november 2019  | 17 januari 2020   |

*Tabel 1: Geldende bestemmingsplannen op moment van opstellen bestemmingsplan.*

Bij het van kracht worden van het bestemmingsplan Overdelft zullen de in tabel 1 genoemde plannen, voor het deel dat ligt binnen het plangebied, hun rechtskracht verliezen.

Afwijkende bouwmogelijkheden, zoals die op basis van afgeronde vrijstellings- of ontheffingsprocedures, projectbesluiten en omgevingsvergunningen mogelijk zijn gemaakt zullen ook in dit bestemmingsplan opgenomen worden.

## 1.6 Juridische systematiek

De bestaande rechten op grond van de vorige bestemmingsplannen vormen het uitgangspunt voor dit bestemmingsplan. Ten aanzien van de bebouwing is sprake van een vrij grote mate van detaillering in de regels. Deze systematiek wordt gecontinueerd in dit bestemmingsplan. Verder wordt aangesloten bij de systematiek van bestemmen conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012.

## 1.7 Bestemmingsplanprocedure

Het bestemmingsplan Overdelft doorloopt de wettelijke procedure. Het conceptontwerpbestemmingsplan wordt op basis van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegestuurd aan de verschillende (semi)overheden en belangenorganisaties. De reacties op basis van het wettelijke vooroverleg, kunnen leiden tot aanpassing van het conceptontwerpbestemmingsplan Overdelft.

Vervolgens geeft het college van burgemeester en wethouders het ontwerpbestemmingsplan vrij voor tervisielegging volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Na publicatie wordt het ontwerp gedurende zes weken ter inzage gelegd. In die tijd kunnen door eenieder zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen worden ingediend bij de gemeenteraad. Na verwerking van de zienswijzen en mogelijke ambtelijke aanpassingen besluit de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan.

Na aanpassing van het bestemmingsplan met inachtneming van de door de raad aangebrachte wijzigingen wordt het vastgestelde bestemmingsplan weer zes weken ter inzage gelegd (aanvang beroepstermijn). Belanghebbenden die een zienswijze bij de gemeenteraad hebben ingediend kunnen beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Daarnaast kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen wijzigingen die de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan heeft aangebracht.

## **1.8 Leeswijzer plantoelichting**

Dit hoofdstuk van de toelichting is de inleiding van het bestemmingsplan. Vervolgens gaat hoofdstuk 2 in op de bestaande ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied. De ontstaansgeschiedenis van het gebied verklaart namelijk de huidige verschijningsvorm voor een belangrijk deel. Hoofdstuk 3 behandelt het voor het plangebied relevante beleid. Hoofdstuk 4 bevat een inventarisatie van de verschillende milieu- en omgevingsaspecten en de resultaten van de verschillende onderzoeken. Het gaat hierbij om alle zaken die kunnen leiden tot ruimtelijke beperkingen. Hoofdstuk 5 beschrijft de visie op het plangebied en gaat in op ontwikkelingen die nu of mogelijk in de toekomst in het plangebied spelen. Hoofdstuk 6 gaat in op de juridische aspecten en licht de planregels, milieuzoneringslijst, waarderingskaart, verbeelding en de regeling voor bebouwing toe. Het laatste hoofdstuk beschrijft de financieel-economische uitvoerbaarheid en licht de uitkomsten van het gevoerde vooroverleg toe. Bij de toelichting hoort ook een aantal bijlagen. Daarmee sluit de toelichting af.

## Hoofdstuk 2 **BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE**

### 2.1 **Bestaande situatie**

Aan de randen van het plangebied liggen grootschalige sportfaciliteiten. Aan de ene kant een sportpark geheel ingericht ten behoeve van honkbal, softbal, atletiek, tennis en voetbal en de hierbij behorende voorzieningen en accommodaties zoals kantines, kleedruimtes, opslagruimtes voor materiaal, lichtmasten enz. Het terrein wordt omringd door weg-, water- en spoorinfrastructuur, waardoor het sportpark niet direct grenst aan de nabijgelegen woonbuurt De Krim. De Krim is primair een woonbuurt aan de rand van de stad met overwegend eengezinswoningen uit de jaren '30 en '50. Een woonbuurt met een tuinstedelijk karakter met een hoge woon- en leefkwaliteit. Tussen het sportpark en de woonbebouwing bevindt zich de Pim Mulierlaan met daaraan grenzend het schoolgebouw van het Mendel College.

Aan de andere kant van het plangebied ligt de gedeeltelijk overkapte ijsbaan met bijbehorende bebouwing, voornamelijk bedoeld voor het beoefenen van de schaatssport. De ijsbaan zelf bestaat uit een 400 meter wedstrijdbaan en een middenterrein met een ijsvloer van circa 1.800 m<sup>2</sup> ijs. Naast de baan is er een restaurant en winkel aanwezig. Buiten het schaatsseizoen wordt het complex gebruikt voor sportactiviteiten, evenementen zoals rommelmarkten en beurzen. Naast de ijsbaan is het complex van het Kennemer Sportcenter gelegen, met bijbehorende parkeervoorzieningen.

### 2.2 **Ruimtelijke structuur**

De Krim is een rustige woonbuurt in de periferie van Haarlem en heeft een naar binnen gekeerd karakter doordat het ingesloten wordt door het spoor aan de westkant en de Delftlaan in het oosten. De Krim wordt aan de noordzijde visueel afgesloten door een groot bouwvolume van het Mendel College.

In de woonwijk De Krim is uitgegaan van het gesloten bouwblok gevormd door eengezinswoningen, vaak zonder voortuinen, maar met binnen het bouwblok gelegen achtertuinen. Het openbaar groen is veelal slechts te vinden op enkele geïsoleerd liggende plekken (Rijklof van Goensplein). Ook zijn er flatgebouwen met drie en vier bouwlagen gebouwd (Laurens Reaellaan). Tussen de flatgebouwen zijn gemeenschappelijke tuinen aangelegd die vanaf de openbare weg toegankelijk zijn.

Versterking van de identiteit en de uitstraling van het sportpark Pim Mulier is onder andere bereikt door het zorgvuldig vormgeven van bebouwing, infrastructuur en openbare ruimte. In het gebied is een differentiatie aangebracht in de bouwhoogten. Op deze manier ontstaat een gevarieerd en afwisselend beeld.

Het zuidelijk deel van het gebied wordt gedomineerd door grote sporthallen. De bebouwing op het terrein bestaat uit de ijsbaan met bijbehorende bebouwing. Daarnaast is het complex van de Kennemer sporthal gelegen, met bijbehorende parkeervoorzieningen. Ten zuiden van de ijsbaan staat een hotel. Het zelfstandige aanzien van het gebied wordt extra versterkt door het water van de

circa 12 meter brede Delft. Ten aanzien van de bereikbaarheid is het plangebied gunstig gelegen, zowel in de structuur van Haarlem als van de regio, vooral door de directe ontsluiting aan de Delftlaan. Deze weg fungeert als westelijke rondweg en als regionale verbindingsweg.

### **2.2.1 Bebouwingsstructuur**

In de wijk De Krim zijn de Van Riebeecklaan – Laurens Reaellaan en de Lodewijk Deysellaan de doorgaande wijkontsluitingswegen. Deze wegen lopen min of meer parallel aan de Delftlaan. De als brede woonstraat ingerichte Van Riebeecklaan gaat bij het Rijklof van Goensplein over in de Laurens Reaellaan. Tevens verandert hier de typologie. De Van Riebeecklaan heeft aan twee zijden bebouwing van twee lagen en een kap evenwijdig aan de weg. De Laurens Reaellaan bestaat aan de westzijde uit portiekflats met vier bouwlagen haaks op de Reaellaan en aan de oostzijde woningen met twee lagen en een kap. De Lodewijk van Deysellaan is een doorgaande woonstraat. Aan de westzijde staan woningen met twee lagen en een kap en aan de oostzijde is een brede groenstrook die via een flauw talud overgaat in watergang de Delft. De overige woonstraten in het gebied zijn korte straten met overwegend aan twee zijden woonbebouwing. De Van Diemenlaan en de Carpentierlaan, in het noordelijk deel van het plangebied, onderscheiden zich van de andere straten omdat er door de stedenbouwkundige opzet een plantsoenachtige ruimte in deze straten is ontstaan. De bebouwing is overwegend twee bouwlagen met kap. De meeste bouwmassa's hebben strakke gevels en worden afgedekt door een zadeldak of schilddak. Rond de Otto van Reeslaan staan een aantal "drive in"-woningen uit de jaren zeventig met een lessenaarsdak. Dakkapellen komen veel voor zowel aan de voor- als aan de achterkant van de woningen.

De bouwhoogten in het gebied rondom de ijsbaan zijn afgestemd op de bestaande situatie of op de omgeving. Hierbij is eveneens de herkenbaarheid van de locatie van belang. De overkapping van de ijsbaan vormt een markant punt in de omgeving. Daarnaast geldt voor de architectuur een continuering van het bestaande, eveneens mede met het oog op de herkenbaarheid door middel van gelijkwaardige uitstraling. Bestaande architectuur bestaat voornamelijk uit de Kennemer sporthal, het CIOS- schoolgebouw en de ijsbaanoverkapping. Het CIOS-schoolgebouw past wat architectuur betreft goed bij de bestaande sportvoorzieningen en heeft als gebouw toch de herkenbaarheid als schoolvoorziening. De ijsbaanoverkapping geeft het geheel allure.

### **2.2.2 Verkeer en parkeren**

De Delftlaan (N208) valt niet binnen het plangebied, maar is wel een belangrijke toegangsweg. De Delftlaan is een gebiedsontsluitingsweg (70 km/uur). Deze categorie wordt in Haarlem alleen toegepast op de invalswegen. Door de ligging aan de Delftlaan is de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer gunstig, zowel vanuit Haarlem als vanuit de regio gezien.

De woonwijk is via de Orionbrug in het noorden en de Stuyvesantbrug in het zuiden met de auto te bereiken. De straten in het plangebied zelf zijn erftoegangswegen. Dit zijn gewone woonstraten in de wijk die zijn ingericht als verblijfsgebied. Deze erftoegangswegen zijn uitgevoerd als relatief smalle klinkerwegen. Er kan op straat worden gefietst en geparkeerd.

Ten aanzien van de bereikbaarheid van de ijsbaan is het gebied zeer gunstig gelegen, zowel in de structuur van Haarlem als van de regio, vooral door de directe ontsluiting aan de Delftlaan. Deze weg fungeert als westelijke rondweg en als regionale verbindingsweg. Het sportterrein is voor het langzaam verkeer te bereiken via de fietstunnel onder het spoor, het J.P. Coenpad dat langs de oostzijde van het spoor loopt en de J.P. Coenlaan, die in verbinding staat met de W. van Outhoornlaan.

Het sportpark wordt via de Pim Mulierlaan ontsloten vanaf de Delftlaan. Door de ligging aan de Delftlaan is de bereikbaarheid van het sportpark voor gemotoriseerd verkeer gunstig, zowel vanuit Haarlem als vanuit de regio gezien. Op het sportpark zelf zijn de verschillende sportaccommodaties bereikbaar via de centraal in het gebied gelegen Jaap Edenlaan. In de huidige situatie biedt het Pim Mulier sportpark capaciteit voor ongeveer 160 auto's. Per trein is het sportpark te bereiken via station Bloemendaal dat op een loopafstand van 5 à 10 minuten van het plangebied ligt. In de nabijheid van plangebied is het station Bloemendaal gelegen. Dit station is op loopafstand gelegen.

### *Parkeren ijsbaan*

Het parkeerterrein wordt gebruikt door diverse functies. In totaal zijn ± 675 parkeerplaatsen beschikbaar. Aan de Van Idenburglaan zijn ook parkeerplaatsen beschikbaar. Aangezien deze locatie als busparkeerplaats wordt gebruikt worden deze parkeerplaatsen echter niet meegeteld.

De parkeerplaatsen die zich op het terrein bevinden worden voornamelijk in de avonden en in het weekend gebruikt door bezoekers van de ijsbaan en/of het Kennemer Sport Center. Parkeerplaatsen die benodigd zijn voor het CIOS-schoolgebouw worden voornamelijk overdag gebruikt, tijdens lesuren. Wat parkeren betreft wordt daarom uitgegaan van uitwisselbaarheid; dit betekent dat de parkeerbehoefte door verschillende functies op een verschillend tijdstip ontstaat. Het CIOS heeft overdag een parkeerbehoefte, de ijsbaan vooral 's avonds. Dit betekent dat het CIOS overdag van een aantal parkeerplaatsen gebruik maakt en de schaatsbaan 's avonds. Hierdoor kan men dezelfde parkeerplaatsen "dubbel" gebruiken. In een normale situatie zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Het parkeerterrein voorziet dan ook in de parkeerbehoefte ten behoeve van de voorzieningen inclusief de uitbreiding van de ijsbaan.

De ontstane pieksituatie door de evenementen die een aantal keer per jaar plaatsvinden wordt opgevangen door gebruik te maken van een terreintje tussen de Jan Pieterszoon Coenstraat en de Willem van Outhoornlaan (ten noorden van de ijsbaan). Hier is ruimte voor ±140 parkeerplaatsen. De auto's kunnen vrijwel allemaal op genoemd terreintje parkeren. Van parkeeroverlast voor de omliggende wijken is dan ook geen sprake.

### **2.2.3 Water**

Aan de oostgrens van het plangebied loopt de openwaterverbinding de Delft. Hier is sprake van kleinschalige recreatievaart (kano's, roeibootjes). Aan de noord- en westzijde, tot aan het Mendel College, van het plangebied, loopt een watergang, zie verder paragraaf 4.13 Water.

#### **2.2.4 Groen**

Naar verhouding heeft de wijk veel meer groen dan het Haarlems gemiddelde van 26 m<sup>2</sup> per woning, namelijk 54 m<sup>2</sup> per woning. Het rijke groene straatbeeld wordt vooral bepaald door de grote privétuinen.

Het openbare groen bestaat voornamelijk uit wijkgroen. Groenstroken zijn te vinden op de hoek van Cornelis van de Lijnlaan en de Lodewijk van Deijssellaan, langs de Carpentierlaan en langs de Van Diemenlaan. Het gebied wordt aan de randen omsloten door groenstroken: ten noorden door het groen van het Mendel College, ten oosten door het groen langs de oevers van de Delft, ten zuiden door groen langs de beide zijden van de J.P. Coenlaan en het zuidelijke deel van de Van Riebeecklaan en ten westen door het groen langs de spoorlijn.

Het centrum van de wijk kent een groot openbaar plantsoen, het Rijklof van Goensplein. Via het tunneltje, dat onder het NS-station Bloemendaal door loopt, is met de fiets eenvoudig het aantrekkelijke bos- en duingebied van Bloemendaal te bereiken. Binnen het plangebied zijn monumentale bomen aanwezig.

## Hoofdstuk 3 BELEIDSKADER

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.1 Structuurvisie infrastructuur en ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorisch waarden behouden zijn.

Voor het plangebied zijn geen directe uitgangspunten of uitvoeringsprogramma's van toepassing.

#### 3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Bij het vaststellen van ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met het Barro. Het Barro is gericht op de doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke ruimtelijke plannen. Van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om met de inhoud van deze belangen rekening te houden bij hun ruimtelijke besluitvorming.

Het Barro kent geen concrete kaders, directe uitgangspunten of uitvoeringsprogramma's die op het plangebied van toepassing zijn.

#### 3.1.3 Bestuursakkoord Water

Het Bestuursakkoord Water (2011) vervangt het Nationaal Bestuursakkoord Water (2003 en geactualiseerd in 2008) en het Bestuursakkoord Waterketen (2007). In het Bestuursakkoord Water zetten het Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en drinkwaterbedrijven in op versterking van de watersector door te investeren in kennis, innovatie en samenwerking mede ter uitvoering van de Europese Kaderrichtlijn Water. Het doel is een mooi, veilig, schoon, gezond en duurzaam beheer van het watersysteem en de waterketen tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten. Paragraaf 4.13 beschrijft hoe in het plangebied met de waterhuishouding wordt omgegaan.

### **3.1.4 Nationaal Waterplan en Deltaprogramma**

Het in december 2015 vastgestelde Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP2) bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021 met een vooruitblik richting 2050. In het plan zijn de afspraken uit het Bestuursakkoord Water en de Deltabeslissingen uit het Deltaprogramma opgenomen. Het NWP2 richt zich op een klimaatbestendige inrichting van het watersysteem met een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Het Deltaprogramma anticipeert op ons veranderende klimaat en heeft als doel Nederland te beschermen tegen overstromingen en te zorgen voor voldoende zoetwater. Uit het Deltaprogramma zijn vijf zogenaamde Deltabeslissingen voortgekomen, waaronder de Deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie, dat zich richt op een klimaatbestendige (her)ontwikkeling in bebouwd gebied. Paragraaf 4.13 beschrijft hoe in het plangebied met de waterhuishouding wordt omgegaan.

## **3.2 Provinciaal Beleid**

### **3.2.1 Omgevingsvisie 2050**

De omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transitie die tijd nodig hebben. Onder de hoofdambitie, Balans tussen economische groei en leefbaarheid, zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerde ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen.

De visie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Daarnaast schetst de provincie vijf samenhangende bewegingen. Bewegingen die laten zien hoe wordt omgegaan met opgaven die op de samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren. Dat wordt gedaan door een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden mee te geven om de beweging naar de toekomst te kunnen maken. Het gaat om de volgende vijf bewegingen:

- Dynamisch schiereiland – hier is het benutten van de unieke ligging leidend waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.
- Metropool in ontwikkeling – hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad gaat functioneren en dat de reikwijdte van de metropool groter wordt. Door het ontwikkelen van een

samenhangend metropolitaans systeem wordt de agglomeratiekracht vergroot.

- Sterke kernen, sterke regio's – deze beweging gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die daarmee het voorzieningenniveau in de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en de kernen hun herkenbare identiteit behouden.
- Nieuwe energie – in deze beweging gaat het over het benutten van de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
- Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving – deze beweging gaat over het ontwikkelen van natuurwaarden in combinatie met het versterken van de (duurzame) agrifoodsector.

Het bestemmingsplan is in lijn met de provinciale omgevingsvisie.

### **3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening**

Naast de Omgevingsvisie heeft de provincie een verordening vastgesteld waarin regels zijn opgenomen die de provinciale belangen beschermen. De provincie is momenteel bezig met het schrijven van een Omgevingsverordening. Aangezien deze nog niet is vastgesteld, geldt momenteel nog de PRV van 1 februari 2019. Op 14 januari 2019 hebben Provinciale Staten een wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Deze geconsolideerde versie is na wijziging in werking getreden op 1 februari 2019.

De bepalingen van dit bestemmingsplan zijn in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

### **3.2.3 Watervisie 2021**

Met de Watervisie 2021 zoals vastgesteld op 16 november 2015 geeft de provincie Noord-Holland vervolg aan het Provinciaal Waterplan 2010-2015. De Watervisie is afgestemd met de Stroomgebiedbeheerplannen uit de Kaderrichtlijn Water. De Watervisie is een strategisch beleidsdocument voor de periode 2016-2012 en beschrijft de ambitie en kaders voor het regionale waterbeheer in Noord-Holland richting 2021 met doorkijk naar 2040. De Watervisie is integraal onderdeel van het strategisch omgevingsbeleid en heeft een directe relatie met de provinciale structuurvisie. In de Watervisie richt de provincie zich op de thema's veilig, schoon en voldoende water en werkt die uit in doelstellingen voor onder andere veilige dijken en duinen, robuuste inrichting van het achterland, rampenbeheersing bij overstromingen, kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater, zoetwatervoorziening en het tegengaan van wateroverlast. Paragraaf 4.13 beschrijft hoe in het plangebied met de waterhuishouding wordt omgegaan.

### **3.2.4 Archeologie**

De provincie heeft een wettelijke taak op het gebied van archeologie. In het Verdrag van Malta ligt vast dat de provincie vindplaatsen in de bodem moet beschermen. Ten tweede moet, wanneer vindplaatsen verstoord worden, archeologisch onderzoek plaatsvinden. En ten derde, moeten de archeologische vondsten toegankelijk zijn voor het grote publiek. Het archeologische beleid van het provinciaal bestuur van Noord-Holland ligt vast in de Provinciale Cultuurnota. Verder geeft de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie informatie over onder andere archeologische verwachtingen. Paragraaf 4.6 werkt het aspect archeologie verder uit.

## **3.3 Beleid van het Hoogheemraadschap**

### **3.3.1 Waterbeheerplan 5**

Het hoogheemraadschap van Rijnland is verantwoordelijk voor het watersysteem in haar beheersgebied dat zich uitstrekt van Gouda tot Spaarndam. Het hele plangebied is daar onderdeel van. Elke zes jaar leggen waterschappen het beleid en de aanpak die noodzakelijk zijn om de watertaken goed te kunnen uitvoeren vast in een waterbeheerplan. De belangrijkste taken van Rijnland zijn:

- veiligheid tegen overstromingen;
- voldoende, schoon en gezond oppervlaktewater en
- het zuiveren van afvalwater.

Het WBP5 formuleert de ambities van Rijnland voor bovengenoemde taken in de periode 2016 -2021 en werkt deze uit in doelstellingen en maatregelen. Het WBP5 integreert daarbij de actuele hoofdlijnen voor de aanpak voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) zoals voorgeschreven door de Europese Unie. Om initiatieven van burgers, bedrijven en organisaties die het watersysteem kunnen beïnvloeden te reguleren, gebruikt Rijnland de Keur en bijbehorend uitvoeringsregels. Hierin staat waar werkzaamheden die invloed hebben op het watersysteem aan moeten voldoen.

### **3.3.2 Keur van Rijnland**

Om initiatieven van burgers, bedrijven en organisaties die het watersysteem kunnen beïnvloeden te kunnen reguleren, maakt Rijnland gebruik van de Keur en bijbehorende uitvoeringsregels. Hierin staat waaraan werkzaamheden die invloed hebben op het watersysteem moeten voldoen. In de Keur 2015 gaat Rijnland niet langer uit van een 'nee, tenzij' aanpak maar van een 'ja, mits' en geeft daarmee verantwoordelijkheid en flexibiliteit aan de initiatiefnemers waar dat kan en stelt regels waar dat moet. Deze aanpak zorgt voor minder regeldruk en daarmee voor minder vergunningen en meldingen. Ook voor het plangebied is het hoogheemraadschap van Rijnland de waterbeheerder. Paragraaf 4.13 beschrijft hoe in het plangebied met de waterhuishouding wordt omgegaan.

## **3.4 Gemeentelijk Beleid**

### **3.4.1 Ruimtelijke Kwaliteit**

In de Nota Ruimtelijke Kwaliteit wordt een integrale stadsbrede visie gegeven op ruimtelijke kwaliteit die voor ieder nieuw ruimtelijk plan de basis vormt. Met de visie wil Haarlem kernachtig uitdragen waar haar kracht en haar ambitie ligt. De relatie tussen duurzaamheid, in de zin van toekomstbestendigheid en de kwaliteit van de leefomgeving, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk thema van de visie. Er zijn tien gouden regels geformuleerd die een prioriteit voor ruimtelijke ontwikkeling in Haarlem uitspreken.

Het plangebied maakt in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit deel uit van de geconsolideerde stad. In de geconsolideerde stad gaat het wat betreft ruimtelijke kwaliteit letterlijk om de hoofdlijnen: de hoofdstructuren die de woonbuurten begrenzen. Daar moet de ruimtelijke kwaliteit in orde zijn. In de woonvelden die achter deze hoofdstructuren liggen is het van belang het onderscheidende karakter van elke woonbuurt te behouden, maar daarbinnen een grote vrijheid te geven aan individuele invulling. Kenmerkend is het ontbreken van een contrast tussen dichtbebouwde plekken en grote onbebouwde pleinen of parken, zo typisch in de beschermde stad. De bescheiden plannen zijn eerder uitsparingen in de stad dan formele ruimtes.

Het beleid is gericht op het behoud van het onderscheidende karakter van de buurten en -daarbinnen- vrijheid voor individuele invullingen. Plannen en ontwikkelingen moeten zich voegen naar de stedenbouwkundige context: naar het stratenpatroon, het bouwbloktype en de bestaande massa- en gevelopbouw. Er is vrijheid mogelijk in architectonische expressie en materialisering op pandniveau.

### **3.4.2 Wonen**

Haarlem is een aantrekkelijke stad om in te wonen. De vraag naar woningen in Haarlem blijft onverminderd hoog. De woonvisie Haarlem 2017-2020: "Doorbouwen aan een (t)huis" benoemt drie hoofddoelen. Dat zijn het verbeteren van de beschikbaarheid van woningen voor verschillende doelgroepen, het voorkomen van een tweedeling in de stad en het werken aan een energie-neutrale stad. Door de populariteit van Haarlem als stad om in te wonen staan de betaalbaarheid en beschikbaarheid van woningen onder druk, vooral van sociale huurwoningen. De woonvisie zet daarom in op het vergroten en versnellen van de woningproductie. Door de grote opgave om woningen te realiseren en de ruimtelijke beperking die Haarlem heeft, moet het toevoegen van extra woningen binnen het bestaand stedelijk gebied gebeuren. De prioriteit ligt daarbij op locaties rondom OV-knooppunten en door transformatie van leegstaande panden naar woningbouw. De ambitie is om tot en met 2025 10.000 extra woningen toe te voegen. Hiermee voert Haarlem de afspraken die gemaakt zijn over de regionale woningbouwopgave in het Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) 2016-2020 en de Actie-Agenda 2016-2020 Metropoolregio Amsterdam uit.

De woonvisie zet ook in op de ambitie om Haarlem een ongedeelde stad te laten zijn, met gemengde wijken waar plaats is voor iedereen. Dat gebeurt

vooral door het stimuleren van een divers woningaanbod en door ervoor te zorgen dat er verschillende soorten huishoudens (rijk, arm, jong, oud, etc.) samen in dezelfde wijk kunnen (blijven) wonen. Om dat te bereiken is het voornemen om sociale huurwoningen bij te bouwen aan met name de westkant van de stad. Aan de oostkant komen naast sociale huurwoningen ook duurdere woningen ter bevordering van de gewenste gemengde wijken. De opgave geformuleerd in de woonvisie bedraagt 1.200 sociale huurwoningen voor het westelijke deel van de stad en 700 voor het oostelijke deel. Ook het verduurzamen van zowel de bestaande als de nieuwe woningvoorraad heeft hoge prioriteit in Haarlem. Uitgangspunten daarbij zijn onder andere levensloopbestendig bouwen, flexibiliteit en bij voorkeur aardgasvrij wonen.

Het bestemmingsplan Overdelft is een behoudend plan. Het behoud van de huidige stedenbouwkundige kwaliteit staat voorop.

### 3.4.3 Economie

Inzet is versterking van de economie van de stad Haarlem. De Economische Agenda Haarlem Samen Doen uit 2016 moet bijdragen aan een optimaal ondernemingsklimaat, het versterken van sectoren die Haarlem aantrekkelijk maken en de kansen van de nieuwe economie benutten. De sectoren die Haarlem aantrekkelijk maken zijn detailhandel en horeca, toerisme en de creatieve industrie, kunst en cultuur.

#### Evenementen

##### *Evenementenbeleid*

De historische binnenstad, het aantrekkelijke culturele aanbod, de ligging, de brede diversiteit van winkels én de goede sfeer zijn de sterke punten van Haarlem. Evenementen kunnen dit onderstrepen en zijn daarom van groot maatschappelijk, economisch en promotioneel belang voor Haarlem. In het evenementenbeleid Haarlem 2018-2022 zet de gemeente Haarlem in op de volgende 7 doelstellingen:

1. Borgen kwaliteit van het evenementenaanbod;
2. Ontwikkelen van een herkenbaar gezicht als evenementenstad;
3. Verduurzamen van evenementen
4. Betere spreiding van evenementen;
5. Verbeteren balans tijdens evenementen;
6. Meer samenwerking met de stad;
7. Innovatie van bestaande en nieuwe evenementen.

Het evenementenaanbod in Haarlem spreekt verschillende doelgroepen aan. In het aanbod ziet de gemeente een duidelijk onderscheid, rond het publieksbereik en de marketing. Zo zijn bepaalde evenementen gericht op inwoners uit een bepaalde wijk in Haarlem, zoals Schalkwijk aan Zee en Zomer in de Zaanen. Andere evenementen richten zich juist op regionale bezoekers, zoals Haarlem Jazz & More en Bevrijdingspop. Het Bloemencorso heeft naast de regio ook het internationaal toerisme als prominente doelgroep. Andere evenementen trekken een heel specifieke groep liefhebbers naar de stad, zoals het Internationaal Orgelfestival Haarlem en de Kunstlijn Haarlem. Een overzicht van de evenementen zijn te vinden op de digitale evenementenkalender. Naast het evenementenbeleid heeft Haarlem ook het handboek 'Richtlijnen

evenementen' en locatieprofielen voor evenementenlocaties.

### *Handboek Richtlijn Evenementen*

In het handboek 'Richtlijn Evenementen', die in 2019 is opgesteld, staan de voorwaarden waaronder evenementen kunnen plaatsvinden. Ook zijn hier de kaders omschreven voor de vergunningverlening en de taken en verantwoordelijkheden van gemeente en organisatoren. De gemeente wil zorgen voor balans tussen veilige en feestelijke evenementen en beperking van de overlast voor inwoners. Haarlem kent de volgende categorieën voor evenementen:

| Categorie evenement                                | Omschrijving                                                                                                                                 | Voorbeeld                                                                      | Wel/geen                                        |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 0-evenementen/<br>meldingsplichtige<br>evenementen | Zeers kleinschalig                                                                                                                           | Buurtbarbecue,<br>straatfeest (een straat,<br>een dag), ideële<br>rommelmarkt  | Alleen melding,<br>geen vergunning<br>aanvragen |
| Categorie A                                        | Laag risico-evenement,<br>waarbij sprake is van een<br>zeer beperkte impact op<br>de omgeving en beperkte<br>gevolgen voor het verkeer       | Braderie, sportwedstrijd,<br>muziekoptreden                                    | Vergunning<br>aanvragen                         |
| Categorie B                                        | Gemiddeld risico-<br>evenement, waarbij sprake<br>is van een beperkte impact<br>op de directe omgeving<br>en/of gevolgen voor het<br>verkeer | Popconcerten,<br>sportevenementen,<br>(grote) Sinterklaasintocht,<br>kermissen | Vergunning<br>aanvragen,<br>(mogelijk) PGE      |
| Categorie C                                        | Hoog risico-evenement,<br>waarbij sprake is van een<br>grote impact op de stad<br>en/of regionale gevolgen                                   | Bevrijdingspop<br>Haarlem Jazz                                                 | Vergunning<br>aanvragen, PGE                    |

*Indeling naar categorie evenement*

### *Locatieprofielen*

De meeste evenementen worden georganiseerd in de binnenstad van Haarlem, op pleinen en in parken. Om de overlast te beperken en toch de kwaliteit van het evenement te behouden, heeft de gemeente locatieprofielen opgesteld, verdeeld over de volgende locaties:

1. Grote Markt
2. Nieuwe Groenmarkt
3. Stationsgebied
4. Vijfhoek/Raaks/Doelen
5. De Haarlemmerhout
6. Reinaldapark
7. Veerplas
8. Molenplaspark

Een locatieprofiel bestaat uit twee onderdelen: de gewenste programmering/ ambitie van de stad en de beheers aspecten en fysieke eigenschappen van de locaties. Daarnaast heeft een profiel twee doelen; een profiel biedt informatie en inspiratie aan organisatoren en een profiel biedt de gemeente Haarlem de mogelijkheid te beoordelen of evenement en locatie bij elkaar passen. Doel is een betere spreiding. De locatieprofielen worden jaarlijks met alle gebruikers geëvalueerd en waar nodig aangepast.

#### Plangebied Overdelft

Binnen het plangebied komen evenementen voor. Deze vinden plaats in het gebouw van de IJbaan, Sporthal Kennemer Sportcenter en op het Pim Mulier Sportpark. Voor deze locaties zijn geen locatieprofielen opgesteld.

Een aanvraag voor een evenementenvergunning wordt getoetst aan de Algemene Plaatselijke Verordening (afdeling 7) en het Handboek Richtlijn Evenementen. Een evenement in een gebouw is overigens niet vergunningsplichtig conform de APV (artikel 2.25 lid 2 APV). In bijlage 1 staat een overzicht van de evenementen die over het algemeen jaarlijks plaatsvinden en waar een vergunning voor is verleend.

De evenementen in de omgeving mogen het woonklimaat van De Krim zo min mogelijk aantasten. Voor evenementen waarvan de behoefte aan parkeerplaatsen groter is dan het aanbod, zullen via de procedure van de evenementenvergunning aanvullende regelingen worden verlangd. Paragraaf 4.12 gaat naar in op het verkeer en parkeren.

### **3.4.4 Water**

#### Integraal Waterplan Haarlem

De gemeente Haarlem en het hoogheemraadschap van Rijnland hebben eind 2004 het Integraal Waterplan (IWP) Haarlem vastgesteld. Dit plan is in 2014 geactualiseerd. Centrale doelstelling van het IWP is het ontwikkelen en behouden van een veilig, veerkrachtig en ecologisch gezond watersysteem. Het plan functioneert als strategisch kader voor gerelateerde beleidsvelden zoals het grondwater-, afvalwater-, en baggerbeleid. Om ervoor te zorgen dat het Haarlemse waternetwerk bestand is tegen klimaatsverandering (hoger zeeniveau, toename van de hoeveelheid en intensiteit van de neerslag), inklinking van de bodem, en verstedelijking (toename verhard oppervlak) is ruimte voor oppervlaktewater nodig.

Ruimte voor extra oppervlaktewater kan worden gevonden door het verbreden van bestaande watergangen, het graven van nieuwe watergangen en het weer open leggen van gedempte grachten. Doelstelling voor het oppervlaktewater is het creëren van een veilig watersysteem met voldoende afwaterend en bergend vermogen, een adequate doorstroming en maximale benutting van gebiedseigen water.

Uit het IWP blijkt dat zich binnen het plangebied geen watergangen bevinden die verbeterd moeten worden. Tot in ieder geval 2050 zijn er ook geen nieuw aan te leggen watergangen in het gebied gepland.

#### Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan

Het Verbreed Gemeentelijk Riolerings Programma (VGRP) is een beleidsmatig en strategisch plan waarin het verbreed rioleringsbeheer (inclusief grondwaterbeheer) en de visie op riolering (en grondwater) voor de langere termijn worden beschreven. Met het VGRP beschikt de gemeente over een instrument om systematisch inzicht te krijgen in de te beheren en onderhouden rioleringsobjecten en de wijze waarop de gemeente invulling geeft aan de wettelijke (milieu)eisen. Door het opstellen van het VGRP wordt het verbreed rioleringsbeleid inzichtelijk en toetsbaar. De nadruk in het VGRP 2014-2017 ligt op onderzoek. Hierdoor kunnen in het opvolgende VGRP (2018 en verder) onderbouwde keuzes gemaakt worden voor de noodzakelijke investeringen, om zo te kunnen blijven voldoen aan de gemeentelijke zorgplicht.

### **3.4.5 Groen**

De hoofdgroenstructuur ligt vast in het Structuurplan Haarlem 2020. Doelstelling is zowel versterking van groen met ecologische waarde als van groen met stedelijke waarde. Het beleid is erop gericht om deze ladderstructuur herkenbaar te maken door groengebieden met elkaar te verbinden.

Bomen vormen een belangrijk tegenwicht voor de verstening van onze leefomgeving. Het Bomenbeleidsplan 2009-2019 geeft de visie van de gemeente Haarlem op bomen en schept samenhang in de uitvoering van het bomenbeleid. Uitgangspunt voor de bomenstructuur is de verdere uitbouw en verbetering van het Haarlemse bomenbestand. Het plangebied is gelegen langs een hoofdbomenstructuur. De in de toelichting als paragraaf 4.8 opgenomen groenparagraaf gaat verder in op het aspect groen.

### **3.4.6 Ecologie**

Het ecologisch beleidsplan uit 2013 heeft als doel het kwalitatief verbeteren en verhogen van de ecologische waarden en de richtlijnen uit het beleid verankeren in planprocessen en beheer- en onderhoudsprogramma's. Duurzaamheid, biodiversiteit en participatie zijn onderwerpen die een belangrijke rol spelen bij de invulling en uitvoering hiervan. Het ecologisch beleid bevat een afwegingskader bij projecten en andere ingrepen dat weergeeft waar men op moet letten bij projecten. Hierdoor is er minder kans op vertraging. Ook wordt ingezet op het verbeteren van beheer en inrichting van de locaties met ecologische potentie. Dit kan alleen als beheer en inrichting zoveel mogelijk gebaseerd zijn op ecologische principes. Binnen Haarlem zijn verschillende gebieden aangegeven als ecologische hotspots of als ecologische potentiegebieden. Deze laatste zijn waardevolle groene gebieden die zich door de juiste inrichting en beheer tot hotspots kunnen ontwikkelen. Geen van deze gebieden bevinden zich in het plangebied.

### **3.4.7 Parkeren**

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen ervoor zorgen dat de bestaande behoefte aan parkeerplaatsen verandert, of dat de ruimte die nodig is om goederen te laden of lossen wijzigt. Aan een gewijzigde parkeerbehoefte als gevolg van nieuwe ontwikkelingen dient in beginsel op eigen terrein te worden voldaan. Dit draagt bij aan een goede ruimtelijke ordening en voorkomt verkeers- en parkeeroverlast als gevolg van een tekort aan parkeerplaatsen in een bepaald gebied.

Op 6 juni 2013 stelde de gemeenteraad van Haarlem de 'Parkeervisie' vast waarmee de gemeente inzet op een goede bereikbaarheid van Haarlem en voldoende parkeervoorzieningen. Hierbij wordt ingezet op het leveren van maatwerk en het realiseren van de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte. Om te kunnen bepalen welke extra parkeerbehoefte een nieuwe ontwikkeling veroorzaakt, wordt gebruik gemaakt van parkeernormen. De functie en de locatie bepalen de parkeernormen en liggen vast in de 'Beleidsregels parkeernormen'. Uitgangspunt daarbij is dat er voldoende parkeerplaatsen en ruimte voor het laden en/of lossen van goederen op het eigen terrein worden gerealiseerd.

Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk om af te wijken van de parkeernormen. Deze voorwaarden zijn opgenomen in de 'Beleidsregels parkeernormen'. Een gewijzigde parkeerbehoefte kan zowel gaan over het toevoegen van bouwactiviteiten als over het wijzigen van een functie. Het parkeerbeleid is alleen van toepassing op nieuwe ontwikkelingen. Al bestaande situaties zijn hiervan uitgezonderd.

Het bestemmingsplan is een behoudend plan. De regels van het paraplubestemmingsplan Parkeren Haarlem 2018 zijn overgenomen in het bestemmingsplan Overdelft. De thema's verkeer en parkeren worden nader uitgewerkt in paragraaf 4.12.

## Hoofdstuk 4 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

### 4.1 Algemeen

Het bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast en maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Vanuit dit oogpunt zijn de relevante omgevingsaspecten beoordeeld. Dit hoofdstuk beschrijft de omgevingsaspecten in hoofdlijnen en daar waar er sprake is van niet actuele informatie ten opzichte van het vorige bestemmingsplan, wordt de tekst geactualiseerd. Per onderdeel wordt de relatie met het plangebied beschreven.

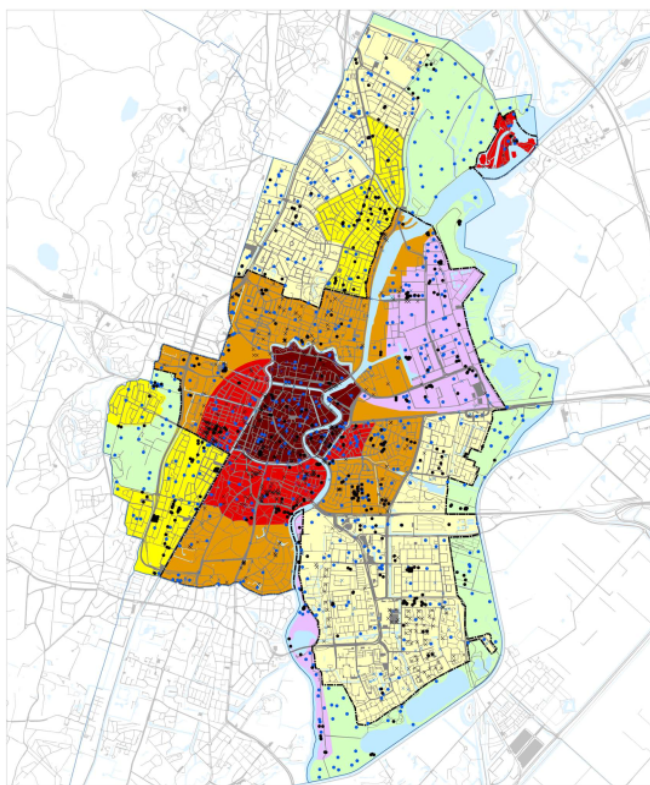
### 4.2 Bodem

#### *Algemeen*

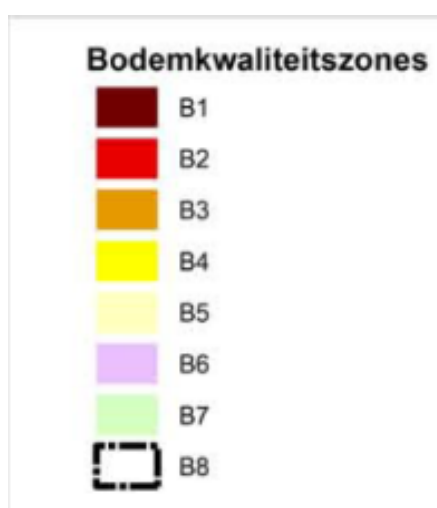
Op grond van de Wet bodembescherming wordt getoetst of de aanwezige bodemkwaliteit een belemmering vormt voor de beoogde functies in het plangebied. Voor het plangebied wordt beoordeeld op basis van de bodemkwaliteitskaart en op de aan/afwezigheid van locaties verdacht van bodemverontreiniging en uitgevoerde onderzoeken in het plangebied.

#### *Milieukwaliteit van de bodem*

Op basis van reeds uitgevoerde bodemonderzoeken op onverdachte terreinen is de Haarlemse bodemkwaliteitskaart vastgesteld (d.d. 30-10-2018). In de Haarlemse bodemkwaliteitskaart worden acht bodemkwaliteitszones onderscheiden. Per bodemkwaliteitszone is de gemiddelde bodemkwaliteit vastgesteld. De bodemkwaliteitskaart bevat geen grondwatergegevens.



Bodemkwaliteitszones en ligging waarnemingen bovengrond



Afbeelding 4.2: Bodemkwaliteitskaart

### Bodemkwaliteitszone 5

In deze bodemkwaliteitszone is de bovengrond (0,0 – 0,5 m-mv) gemiddeld licht verontreinigd met lood, PCB en PAK. Plaatselijk komen lichte verontreinigingen voor met cadmium, koper, kwik, nikkel, zink en minerale olie. In de ondergrond komen plaatselijk lichte verontreinigingen voor met kobalt, koper, kwik, lood, nikkel, zink, PCB, PAK en minerale olie. In onderstaande tabel zijn de gemiddelden en de P95-waarden van bodemkwaliteitszone 5 gegeven.

#### bodemkwaliteitszone 5, 2018

| Stof          | Gemiddelde bovengrond<br>(achtergrondgehalte)<br>mg/kg ds |    | Gemiddelde ondergrond<br>(achtergrondgehalte)<br>mg/kg ds |   | P95 bovengrond<br>mg/kg ds |    | P95 ondergrond<br>mg/kg ds |    |
|---------------|-----------------------------------------------------------|----|-----------------------------------------------------------|---|----------------------------|----|----------------------------|----|
| Barium        | 83,4                                                      | *  | 67,3                                                      | * | 180,2                      | *  | 194,1                      | *  |
| Cadmium       | 0,35                                                      | -  | 0,28                                                      | - | 0,64                       | Aw | 0,49                       | -  |
| Kobalt        | 8,40                                                      | -  | 7,40                                                      | - | 14,0                       | -  | 15,8                       | Aw |
| Koper         | 20,50                                                     | -  | 14,70                                                     | - | 59,0                       | Aw | 50,3                       | Aw |
| Kwik          | 0,13                                                      | -  | 0,11                                                      | - | 0,34                       | Aw | 0,39                       | Aw |
| Lood          | 53,10                                                     | Aw | 34,50                                                     | - | 166,1                      | Aw | 173,9                      | Aw |
| Molybdeen     | 0,94                                                      | -  | 0,88                                                      | - | 1,27                       | -  | 1,05                       | -  |
| Nikkel        | 18,30                                                     | -  | 16,60                                                     | - | 35,5                       | Aw | 35,4                       | Aw |
| Zink          | 100,00                                                    | -  | 52,70                                                     | - | 252,8                      | Aw | 146,4                      | Aw |
| PCB           | 0,0272                                                    | Aw | 0,0142                                                    | - | 0,0572                     | Aw | 0,0459                     | Aw |
| PAK           | 2,2                                                       | Aw | 1,0                                                       | - | 10,5                       | Aw | 2,9                        | Aw |
| Minerale olie | 139,2                                                     | -  | 101,1                                                     | - | 356,0                      | Aw | 275,6                      | Aw |
| Arseen        | 6,8                                                       | -  | 6,5                                                       | - | 13,1                       | -  | 16,2                       | -  |
| Chroom        | 19,6                                                      | -  | 18,5                                                      | - | 35,6                       | -  | 32,3                       | -  |

#### toelichting:

De weergegeven gehalten zijn de gehalten bij een standaardbodem met gehalte humus van 10% en gehalte lutum van 25%

- : gehalte kleiner dan achtergrondwaarde (niet verontreinigd)

Aw : gehalte groter dan achtergrondwaarde 2000 (licht verontreinigd)

t : gehalte groter dan toetsingswaarde (matig verontreinigd)

i : gehalte groter dan interventiewaarde (ernstig verontreinigd)

\*: barium wordt niet meegenomen in de toetsing.

### Grondverzet

De gemeente Haarlem heeft voor haar beheergebied gebieds-specifiek beleid

vastgesteld (Nota bodembeheer 5-9-2013, BBV nr: STZ/MIL 2013/232071). Voor het toepassen van grond in bodemkwaliteitszone 5 zijn Lokale Maximale Waarden vastgesteld. In de onderstaande tabel zijn de Lokale Maximale waarden voor bodemkwaliteitszone 5 weergegeven.

*Lokale Maximale Waarden bodemkwaliteitszone 5*

| stof                      | Bovengrond (0,0-0,5 m-mv)<br>mg/kg ds | Ondergrond (0,5-2,0 m-mv)<br>mg/kg ds |
|---------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Arseen (As)               | 20,00                                 | 20,00                                 |
| Cadmium (Cd)              | 0,60                                  | 0,60                                  |
| Chroom (Cr)               | 55,00                                 | 55,00                                 |
| Koper (Cu)                | 40,00                                 | 40,00                                 |
| Kwik (Hg)                 | 2,00                                  | 2,00                                  |
| Lood (Pb)                 | 64,28                                 | 40,41                                 |
| Nikkel (Ni)               | 35                                    | 35                                    |
| Zink (Zn)                 | 140,00                                | 140,00                                |
| PAK (10 VROM)             | 15                                    | 15                                    |
| Minerale Olie GC (totaal) | 500                                   | 500                                   |
| Barium                    | 190                                   | 190                                   |
| Kobalt                    | 15                                    | 15                                    |
| Molybdeen                 | 1,5                                   | 1,5                                   |
| PCB                       | 0,05                                  | 0,02                                  |

Op basis van de Nota bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart is vrij grondverzet op de locatie of binnen de bodemkwaliteitszone 5 toegestaan, mits het gaat om grond van een onverdachte locatie. Toepassen van de ondergrond en bovengrond uit bodemkwaliteitszone 5 in andere bodemkwaliteitszones is op basis van de bodemkwaliteitskaart zonder partijkeuring mogelijk, mits het gaat om grond van een onverdachte locatie.

### *Bijzonderheden*

In de woonwijk De Krim en bij de ijsbaan zijn met name in het grondwater verhoogde gehalten arseen vastgesteld. Specifiek onderzoek hierna door de Universiteit van Utrecht (bureau Geochem) bracht aan het licht dat hier zeer waarschijnlijk sprake is van arseen van natuurlijke herkomst. Ook uit nader onderzoek door Geochem is gebleken dat deze verontreiniging met arseen in de wijk de Krim aanwezig is. Op enkele plaatsen wordt het gehalte boven de drinkwaternorm (33 µg/l) aangetoond. Het gebruik van grondwater voor beregening wordt afgeraden. De aangetoonde verontreiniging uit de onderzoeken vormen geen belemmering voor het beoogde gebruik in het gebied.

### **Conclusie**

De huidig bekende bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor het huidige gebruik en de toekomstige functies. In het kader van een omgevingsvergunning moet een technisch bodemonderzoek worden uitgevoerd naar de bodemkwaliteit ter plaatse.

## **4.3 Externe veiligheid**

### Algemeen

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van productie,

opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan zowel betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) als op transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing.

Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEV-i, 2004), het beleid voor transportmodaliteiten staat beschreven in het besluit Externe Veiligheid Transportroutes (BEV-t, 2015) en het beleid met betrekking tot buisleiding is opgenomen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (BEV-b, 2011).

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan vier kernbegrippen centraal: kwetsbaar object en beperkt kwetsbaar object, plaatsgebonden risico (afgekort als PR) en groepsrisico (afgekort als GR). De exacte definities van deze begrippen zijn opgenomen in bovengenoemde besluiten.

Het vaststellen van een nieuwe bestemmingsplan is een moment waarop de ruimtelijke ordening van een gebied met vaak zowel kwetsbare - en beperkt kwetsbare objecten als risicobronnen toetst wordt en waarbij beoordeeld wordt of het voorliggende plan voldoet aan gestelde in het BEV-i, BEV-T en BEV-b.

kwetsbare objecten zijn naast woningen, woonboten en woonwagens ook gebouwen waarin groepen mensen verblijven die extra bescherming nodig hebben: minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten. Daarnaast zijn kwetsbare objecten ook gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn. Hierbij kun je denken aan hotels of kantoren en grote winkels met een supermarkten of warenhuis erin. Sporthallen, sportterreinen, zwembaden en speeltuinen zijn daar in tegen beperkt kwetsbare objecten. Risicobronnen zijn:

- BEV-inrichtingen (bedrijven) waar handelingen en activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden.
- Wegen, spoorwegen of waterwegen waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden.
- Buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen getransporteerd worden.

#### Relatie met het plangebied

In het plangebied zijn naast kwetsbare - en beperkt kwetsbare objecten ook risicobronnen aanwezig. In het gebied is IJsbaan Kennemerland, waar ammoniak als koudemiddel gebruikt wordt, een BEV-inrichting. Op basis van de specificaties van de koelinstallatie is in de REVI (bijlage 1 – tabel 6 en bijlage 2, tabel 3) bepaald dat deze inrichting geen veiligheidsafstanden heeft waarmee rekening dient te worden gehouden.

Langs het plangebied ligt de Delftlaan/Westelijke randweg (N208). Een provinciale weg waarvoor het vervoer van gevaarlijke stoffen is vrijgegeven. Over de weg worden ook gevaarlijke stoffen vervoerd, maar zo blijkt uit verkeerstellingen (AVV, 2010) een beperkt aantal in de categorie GF3. Dit zijn stoffen zoals LPG en propaan. Bij een ongewoon voorval zijn dit de stoffen die voor een aanzienlijk effect kunnen zorgen. Deze weg heeft geen  $10^{-6}$ /jaar plaatsgebonden risicocontour. Hiermee voldoet het plan aan het BEVB (art. 4).

Het plangebied Overdelft ligt gedeeltelijk binnen de 200-meter toetsingszone langs de N208. Dit betekent dat er een verantwoording van het groepsrisico

dient te worden opgesteld om te kunnen vaststellen of er sprake is van een aanvaardbare situatie. Als blijkt dat het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatie-waarde dan kan deze verantwoording achterwege blijven.

Uit het rapport van AVV "Tellingen en risicoberekeningen vervoer gevaarlijke stoffen N208" blijkt dat het groepsrisico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N208 ter plaatse van het plangebiedgebied Overdelft kleiner is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

Daar waar sprake is van nieuwe ontwikkelingen zal onderzoek gedaan moeten worden naar een eventuele toename van het groepsrisico en de consequenties daarvan.

De spoorlijn Haarlem – Leiden maakt geen deel uit van het Basisnet Spoor. Derhalve mag worden aangenomen dat over deze spoorlijn geen transporten met gevaarlijke stoffen gaan. De afstand tot een waterweg waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd en een hogedrukaardgastransportleiding is zodanig groot, dat het risico hiervan niet significant is.

Het bestemmingsplan Overdelft is getoetst aan het BEV-i en BEV-t. De IJbaan Kennemerland en Delftlaan/Westelijke randweg (N208) zijn EV-relevante risicobronnen in en nabij het plangebied. Het bestemmingsplan voldoet aan het gestelde in genoemde besluiten.

#### **4.4 Geluid**

De mate waarin wegverkeerslawaaï, spoorwegverkeerslawaaï en/of industrielawaaï het (woon)milieu mogen belasten is geregeld in de Wet geluidhinder. Deze wet stelt dat in principe de geluidbelasting op de gevel van gevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld woningen, scholen of ziekenhuizen) niet hoger mag zijn dan de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Dit moet getoetst worden bij bouwaanvragen en/of bij bestemmingswijzigingen.

Bestemmingsplan Overdelft is een conserverend plan. Het plan wijzigt de gebruiks- en bouwmogelijkheden niet. Een akoestisch onderzoek voor dit bestemmingsplan niet nodig.

#### **4.5 Luchtkwaliteit**

De luchtkwaliteit is van belang voor de gezondheid van mens en dier en voor de kwaliteit van het milieu. In de Europese Unie zijn daarom grenswaarden afgesproken waaraan de concentraties van een aantal stoffen vanaf bepaalde ingangsdata moeten voldoen. Die grenswaarden en regelgeving om ze tijdig te bereiken en te handhaven zijn in Nederland opgenomen in de Wet milieubeheer, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen.

Wanneer een bestemmingsplan vastgesteld of gewijzigd wordt dient vast te staan dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit voldoen aan die eisen (als gevolg van art. 5.16 lid 1 en 2). Die gevolgen worden bepaald door de verandering in gebruik en functies die door het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt ten opzichte van de bestaande (toegestane) functies.

Maatgevend is de met de veranderingen samenhangende groei van het autoverkeer en de daardoor veroorzaakte uitstoot van de stoffen stikstofdioxide

(NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>). Wanneer met inbegrip van de door het plan mogelijk gemaakte functies wordt voldaan aan de grenswaarden vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan Overdelft is een conserverend plan. Er vinden geen voor de luchtkwaliteit relevante wijzigingen van toegestane functies plaats die niet al in het vorige bestemmingsplan of vrijstellingen/projectbesluiten ruimtelijk zijn vastgelegd. Om die reden is er op grond van de Wet milieubeheer geen nader onderzoek van de luchtkwaliteit nodig voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Ook vanuit oogpunt van gezondheid en goede ruimtelijke ordening geeft de bestaande situatie van de luchtkwaliteit in het plangebied geen aanleiding voor specifiek op dit gebied gericht nader onderzoek of aanvullende maatregelen ten opzichte van het lopende landelijke, provinciale en Haarlemse beleid. Dit volgt uit het openbaar toegankelijke NSL-monitoringtool ([www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl)). Hiermee worden de actuele situatie en prognoses van de luchtkwaliteit wettelijk vastgesteld en jaarlijks geactualiseerd. Uit dit monitoringtool blijkt dat de gehalten van de relevante verontreinigende stoffen NO<sub>2</sub> en fijnstof (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en ook PM<sub>2,5</sub>) overal in het gebied ruim beneden de wettelijke grenswaarden liggen.

## **4.6 Archeologie**

### **Inleiding**

In 1992 ondertekende onder andere Nederland het Verdrag van Valletta. Het doel van dit verdrag is het beschermen van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Het verdrag is verwerkt in de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) en de Erfgoedwet. De gemeente is op basis van artikel 38a van die wet verplicht om rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. De drie belangrijkste uitgangspunten van de Wamz zijn:

- het behoud van archeologische waarden in de bodem;
- de initiatiefnemer van het project dat tot bodemverstoring leidt, betaalt de kosten van archeologisch onderzoek;
- het vroegtijdig integreren van de zorg voor het archeologisch erfgoed in de procedures van de ruimtelijke ordening.

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

### **De Haarlemse bodem**

Het huidige Haarlem ligt zowel op de oudste strandwal, 56 eeuwen geleden ontstaan, als de op één na oudste strandwal van Nederland. Op deze strandwallen bouwden jagers en vissers in de nieuwe steentijd (vanaf 3600 v. Chr.) eenvoudige onderkomens. Vanaf de bronstijd (2000-800 v. Chr.) legden de mensen akkers aan en bouwden ze boerderijen. Vele eeuwen later, vanaf de Karolingische tijd, ontstond op een strategische plek aan het Spaarne de nederzetting Harulahem. Harulahem, wat huis(en) op een open plek in een op zandgrond gelegen bos betekent, is later verbasterd tot Haarlem. Haarlem ontwikkelde zich al snel tot een belangrijke stad in Holland en kreeg in 1245 stadsrechten. De resten van woningen, huisraad en andere sporen van vroegere bewoning zijn in de loop der eeuwen door natuurlijke processen en kunstmatige ophogingen verborgen geraakt in de Haarlemse bodem. Zo is de Haarlemse bodem een opeenstapeling geworden van diverse lagen van 56 eeuwen bewoningsgeschiedenis.

### **Verwachtingswaarde plangebied**

Volgens de Archeologische Beleidskaart is het gebied, waar waarschijnlijk archeologische voorwerpen aangetroffen kunnen worden bij bodemwerkzaamheden, aangemerkt als categorie 5. Categorie 5 geldt voor die gedeelten van het grondgebied van Haarlem die relatief laat voor bewoning geschikt gemaakt zijn. Daarom is hier een regime door middel van het verbinden van voorwaarden aan een bouw-, aanleg-, en/of sloopvergunning bij grondverstorende activiteit met een oppervlakte groter dan 10.000m<sup>2</sup> en dieper dan 30 cm onder het maaiveld van toepassing.

## **4.7 Duurzaamheid en energie**

Omdat het voorliggende bestemmingsplan behoudend van aard is, vindt er geen toetsing plaats aan dit milieuaspect.

## **4.8 Groen**

### **4.8.1 Inleiding**

De groenparagraaf biedt inzicht in de kwaliteit en de kwantiteit van het aanwezige groen binnen het plangebied. Deze paragraaf sluit aan op het gemeentelijke beleid zoals dat is opgenomen in paragraaf en beschrijft niet alleen duidelijk welke effecten dit bestemmingsplan heeft op het aanwezige groen, maar gaat ook in op de kansen voor en de bescherming van groen. De aspecten water en natuurwaarden werkt deze paragraaf niet verder uit. Paragraaf 4.13 gaat dieper in op het aspect water en paragraaf 4.10 op het aspect natuurwaarden.

#### **4.8.2 Groen in het plangebied**

Het openbare groen bestaat voornamelijk uit wijkgroen. Groenstroken zijn te vinden op de hoek van Cornelis van de Lijnlaan en de Lodewijk van Deijssellaan, langs de Carpentierlaan en langs de Van Diemenlaan. Het gebied wordt aan de randen omsloten door groenstroken: ten noorden door het groen van het Mendel College, ten oosten door het groen langs de oevers van de Delft, ten zuiden door groen langs de beide zijden van de J.P. Coenlaan en het zuidelijke deel van de Van Riebeecklaan en ten westen door het groen langs de spoorlijn. Van de aanwezige bomen heeft een aantal bomen een waardevolle monumentale status. Deze bomen zijn beschermd.

#### **4.8.3 Bomen**

##### Hoofdbomenstructuur

Bomen zijn van invloed op de kwaliteit van de leefomgeving en hebben meerdere betekenissen. Zowel in de belevingssfeer als ruimtelijk, milieutechnisch, ecologisch cultuurhistorisch als educatief zijn bomen van belang. Daarom is een boom het waard om zorgvuldig mee om te gaan.

Het uitgangspunt voor de hoofdbomenstructuur is de verdere uitbouw en verbetering van het Haarlemse bomenbestand. Structurele boombeplanting is de drager van het landschap, de stedenbouwkundige structuur en de infrastructuur. De bomen langs de Delftlaan zijn onderdeel van de hoofdbomenstructuur. In de gebieden die deel uitmaken van de hoofdbomenstructuur staat de ontwikkeling van een duurzame bomenstructuur centraal. Het Bomenbeleidsplan geeft aan wat de gewenste boomsoorten zijn en welke maatregelen genomen moeten worden om die gewenste structuur te realiseren.

##### Monumentale bomen

Vanaf 2015 bieden de Haarlemse bestemmingsplannen bescherming aan de groeiplaatsen van monumentale en waardevolle bomen. Als er in dit bestemmingsplan gesproken wordt over monumentale bomen worden daarmee monumentale én waardevolle bomen bedoeld. De bescherming van de monumentale boom zelf is geregeld in een gemeentelijke verordening. Voor dit bestemmingsplan zijn alle monumentale en waardevolle bomen in het plangebied geïnventariseerd. Een boom kan als monumentaal zijn aangewezen als deze voldoet aan één of meer van de volgende criteria: de boom is minimaal 50 jaar oud, van cultuurhistorisch belang, het is een bijzondere soort of een herdenkingsboom. De vastgestelde monumentale bomen staan op de monumentale bomenlijst van Haarlem. Dit bestemmingsplan legt groeiplaatsen voor monumentale bomen vast die in de openbare ruimte staan.

Om de groeiplaats te kunnen bepalen is voor alle monumentale bomen in de openbare ruimte de te verwachten maximale kroonprojectie onderzocht. Dit is de maximale oppervlakte van de kroon gemeten in het horizontale vlak van een volgroeide boom op een locatie. Deze is bepaald door onderzoek naar maximale groeiverwachting en afhankelijk van het type boom, de huidige leeftijd en de groeiomstandigheden. In het bestemmingsplan is voor deze groeiplaatsen de dubbelbestemming 'Waarde - Groeiplaats monumentale

boom' opgenomen. Binnen deze dubbelbestemming geldt een bouwverbod en is een omgevingsvergunning nodig voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden (aanlegvergunning). Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen om af te wijken van het verbod om te bouwen wanneer de aanvrager met een groentoets aantoonst dat de groeiplaats van de monumentale boom niet onevenredig wordt aangetast.

#### **4.9 Kabels, leidingen, straalpaden en andere belemmeringen**

Er bevinden zich geen kabels en leidingen in het plangebied waarvoor een specifieke regeling nodig is. In dit licht zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

#### **4.10 Natuurwaarden**

##### **Inleiding**

Het is belangrijk voor de natuur dat er veel verschillende planten- en diersoorten zijn. Sommige diersoorten zijn kwetsbaar, zoals vleermuizen en mussen. Een goede natuurbescherming is belangrijk. Wanneer het goed gaat met de natuur, is er ook meer ruimte voor economische en andere maatschappelijke activiteiten.

De Europese Vogel- en Habitatrichtlijn regelen vanuit Europa de bescherming van soorten en gebieden. Deze richtlijnen hebben als doel de bescherming van soorten en hun natuurlijke leefgebieden. In Nederland verloopt de bescherming van natuurwaarden via twee sporen: gebiedsbescherming en soortenbescherming. Dit ligt vast in de Wet natuurbescherming. Deze wet voorziet in vereenvoudigde regels ter bescherming van de natuur en in decentralisatie van bevoegdheden naar provincies.

##### **Wet natuurbescherming**

###### *Algemene zorgplicht*

De Wet natuurbescherming bepaalt dat iedereen voldoende zorg in acht neemt voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. Dit houdt in dat een soort in een gunstige staat van voortbestaan moet blijven. Bij menselijk handelen, beheerwerk, nieuwbouw en planologische ontwikkelingen moet iedereen, naar redelijkheid, mogelijke nadelige gevolgen voor planten en dieren voorkomen en er in elk geval rekening mee houden. Voor het uitvoeren van ruimtelijke ingrepen is een ontheffing echter niet vereist op grond van de algemene zorgplicht.

###### *Gebiedsbescherming*

De Wet natuurbescherming wijst op basis van de hiervoor genoemde Europese richtlijnen zogenaamde Natura 2000-gebieden aan. Deze gebieden vormen samen één Europees netwerk van natuurgebieden. Naast de Natura 2000-gebieden zijn er nog andere vormen van gebiedsbescherming. Een aantal terreinen in Nederland is namelijk aangewezen als onderdeel van het

natuurnetwerk Nederland (NNN), als bijzonder nationaal landschap, of bijzonder provinciaal natuurgebied dan wel landschap, en de nationale parken. De impact voor een concreet terrein van één van deze vormen van beschermde status kan per situatie anders zijn. Het plangebied maakt geen deel uit van deze beschermingsgebieden en ligt er ook niet in de buurt. Het bestemmingsplan is daarom niet in strijd met het onderdeel van de ecologische gebiedsbescherming.

### *Soortenbescherming*

Ook de soortenbescherming in Nederland ligt wettelijk vast in de Wet natuurbescherming. Het doel is het beschermen van in het wild voorkomende plant- en diersoorten. De Wet natuurbescherming deelt soorten in drie beschermingsregimes in. Dit zijn het beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn, het beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn en het beschermingsregime andere soorten. Voor alle regimes geldt dat de beschermde soorten niet verstoord mogen worden. Sommige soorten genieten een striktere bescherming dan andere soorten. Als uit de voorgenomen ingreep blijkt dat verstoring aan de orde is, dan is het aanvragen van een ontheffing bij het bevoegd gezag noodzakelijk.

Het beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn gaat over alle van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten zoals bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Deze soorten mogen niet worden gedood of gevangen, of opzettelijk worden verstoord als dit verstoring van de instandhoudingsstaat wezenlijk beïnvloedt. Ook de eieren, nesten en rustplaatsen van deze soorten genieten bescherming.

Het beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn betreft de (vogel)soorten die genoemd zijn in bijlage IV van de Habitatrichtlijn, bijlage I en II van het Verdrag van Bern en bijlage II van het Verdrag van Bonn. Ook onder dit beschermingsregime is het verboden om de betreffende dieren in hun natuurlijke verspreidingsgebied te doden of te vangen of opzettelijk te storen. Ook dit regime beschermt eieren, voortplantingsplaatsen en rustplaatsen en daarnaast beschermt het plantensoorten op diverse aspecten.

Het beschermingsregime andere soorten gaat over soorten als genoemd in bijlage A van de Wet natuurbescherming. Het gaat hier om de bescherming van bepaalde soorten zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten voorkomend in Nederland.

De minister stelt daarnaast van een aantal soortengroepen "rode lijsten" vast van zeldzame en van afnemende soorten. Met de soorten op deze lijsten moet zoveel mogelijk rekening worden gehouden om te zorgen voor de instandhouding daarvan. Een ontheffing is echter niet noodzakelijk.

Voor het plangebied geldt dat er geen wijzigingen aan de bestaande situatie worden doorgevoerd als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan. Er zijn daardoor geen nadelige effecten voor plant- en diersoorten. Een quick scan onderzoek naar ecologie is niet noodzakelijk. De ecologische situatie in het plangebied en de natuurwetgeving vormen daarom geen belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

## 4.11 Vliegverkeer

Vanaf 20 februari 2003 is het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) van kracht. Dit besluit wijst rond het luchthavengebied een beperkingengebied aan. Binnen dat gebied gelden regels voor beperkingen van bestemming en gebruik van grond. Het gaat om beperkingen voor bebouwing, hoogte en het realiseren van vogelaantrekkende bestemmingen, vogelaantrekkend gebruik, windturbines en lasers. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het LIB.

## 4.12 Verkeer en parkeren

### Pim Mulier Sportpark

Het sportpark wordt via de Pim Mulierlaan ontsloten vanaf de Delftlaan (N208). Door de ligging aan de Delftlaan is de bereikbaarheid van het sportpark voor gemotoriseerd verkeer gunstig, zowel vanuit Haarlem als vanuit de regio gezien. Op het sportpark zelf zijn de verschillende sportaccommodaties bereikbaar via de centraal in het gebied gelegen Jaap Edenlaan. Daarnaast is er een aansluiting op het kruispunt Delftlaan/Orionbrug/Pim Mulierlaan. Er is een drempel direct bij de entree van het sportpark om voor automobilisten nog duidelijk te maken dat ze gas terug moeten nemen en er geldt ook een 30 km-zone. In de huidige situatie biedt het Pim Mulier sportpark capaciteit voor ongeveer 250 auto's.

Bij het organiseren van evenementen op het sportpark is het nodig om een bijbehorend verkeersplan op te stellen, alvorens de benodigde vergunningen verleend kunnen worden. Zo wordt bij het houden van een evenement bijvoorbeeld gezocht naar tijdelijke alternatieve parkeerruimte. Daarbij kan gedacht worden aan het inrichten van parkeergelegenheid op afstand met de inzet van pendelbussen geheel afhankelijk en op maat van het betreffende evenement. Op deze manier worden maatregelen getroffen om de woonwijk De Krim zo min mogelijk te belasten. Per trein is het sportpark te bereiken via station Bloemendaal dat op een loopafstand van 5 à 10 minuten van het plangebied ligt.

### Terrein IJbaanlaan

De IJbaan en de Kennemer Sportcenter zijn ten zuiden van het plangebied De Krim gevestigd. De autobereikbaarheid is gezien de ligging aan de Delftlaan goed te noemen. Daarnaast is het IJbaanlaanterrein ontsloten via de Kleverlaan, A.W.F. van Idenburglaan en de W. van Outhoornlaan. Op laatstgenoemde wegen is eenrichtingsverkeer ingesteld; het verkeer wordt op deze wijze van zuid naar noord geleid. De beide kruisingen met de Delftlaan zijn met VRI (verkeersregelininstallaties) geregelde kruisingen. Gelet op het bovenstaande is de bereikbaarheid en de infrastructuur voldoende gewaarborgd.

Bij het verlaten van het terrein IJbaanlaan is de woonbuurt De Krim niet rechtstreeks bereikbaar, ook om de eventuele parkeeroverlast in de woonbuurt, indien nodig, zoveel mogelijk te vermijden. Op het terrein bevinden zich ± 640 parkeerplaatsen. Tevens zijn binnen het gebied met de bestemming

gemengde doeleinden 34 parkeerplaatsen op eigen terrein mogelijk. In totaal zijn er dus  $\pm 674$  parkeerplaatsen beschikbaar. Aan de van Idenburglaan zijn ook parkeerplaatsen beschikbaar. Ook deze parkeerplaatsen doen mee in het totale parkeerareaal zij het dat deze plaatsen ook benut mogen worden als busparkeerplaatsen. Op het halfverhard terrein ten noorden van de sporthal is ruimte voor  $\pm 140$  parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen kunnen gebruikt worden tijdens evenementen in de sporthal.

De parkeerplaatsen die zich op het terrein bevinden worden voornamelijk in de avonden en in het weekend gebruikt door bezoekers van de ijsbaan en/of het Kennemer Sport Center. Parkeerplaatsen die benodigd zijn voor het CIOS-schoolgebouw zullen voornamelijk overdag gebruikt worden, tijdens lesuren. Wat parkeren betreft wordt daarom uitgegaan van uitwisselbaarheid; dit betekent dat de parkeerbehoefte door verschillende functies op een verschillende tijdstip ontstaat. Hierdoor kan men dezelfde parkeerplaatsen "dubbel" gebruiken.

Op enige afstand van het plangebied bevindt zich station Bloemendaal NS. Vanaf dit station is het sportterrein voor langzaam verkeer te bereiken via de fietstunnel onder het spoor, het J.P. Coenpad dat langs de oostzijde van het spoor loopt en de J.P. Coenlaan, die in verbinding staat met de W. van Outhoornlaan.

#### Woonbuurt De Krim

Ten aanzien van de bereikbaarheid is de woonbuurt zeer gunstig gelegen, zowel in de structuur van Haarlem als van de regio, vooral door de directe ontsluiting aan de Delftlaan via de Orionbrug en de Stuyvesantbrug. Deze weg fungeert als westelijke rondweg en als regionale verbindingsweg. De straten in het plangebied zijn ingericht als erftoegangswegen; dit zijn gewone woonstraten die reeds zijn of worden ingericht als verblijfsgebied. In deze straten kan worden gefietst en geparkeerd en is een toegestane snelheid van 30 km/h uitgangspunt. Het gebied is voor langzaam verkeer aan de zuidkant ontsloten door het Carel Reinierszpad, en aan de noordkant door de Jaap Edenlaan, een vrijliggend fietspad met aanliggend trottoir. Ter hoogte van het kruispunt Van Riebeecklaan met de Delftlaan is een fietstunnel gesitueerd om de bereikbaarheid van het plangebied en de Kennemer sporthal en de Haarlemse ijsbaan voor langzaam verkeer te vergroten. Het treinstation Bloemendaal bevindt zich aan de andere kant van het spoor in de gemeente Bloemendaal ter hoogte van het Rijklof van Goensplein. Het station is voor langzaam verkeer te bereiken via het tunneltje onder het spoor.

### **4.13 Water**

Een belangrijk ordenend principe bij ruimtelijke plannen is het waterbeheer: de zorg voor veiligheid tegen overstromingen en voor voldoende en gezond oppervlaktewater. Het Hoogheemraadschap van Rijnland is waterbeheerder binnen het plangebied.

Goed waterbeheer is van groot belang voor iedereen die woont of werkt binnen het gebied van het hoogheemraadschap van Rijnland. Rijnland stelt elke zes

jaar in een Waterbeheerplan vast welke maatregelen nodig zijn om de taken voor droge voeten en schoon water zo goed mogelijk uit te voeren. Het algemeen bestuur van Rijnland heeft op 9 maart 2016 het nieuwe Waterbeheerplan (WBP5) vastgesteld. Daarmee realiseert Rijnland de ambities uit het coalitieakkoord, zodat het gebied nu en in de toekomst goed beschermd wordt tegen overstromingen en wateroverlast, er een goede waterkwaliteit ontstaat, het afvalwater op duurzame wijze wordt gezuiverd en de grondstoffen worden hergebruikt. Het hoogheemraadschap van Rijnland is verantwoordelijk voor het watersysteem in haar beheersgebied dat zich uitstrekt van Gouda tot Spaarndam.

De beleidsregel van Rijnland stelt, dat bij een toename van 500 m<sup>2</sup> verhard oppervlak of meer, 15 procent van dit oppervlak aan water moet worden gegraven. Dit bestemmingsplan is conserverend van aard. In het bestemmingsplan wordt niet voorzien in nieuwe bouwmogelijkheden. Er zijn daarom geen compenserende maatregelen opgenomen op het gebied van waterhuishouding.

#### **4.14 Ladder voor duurzame verstedelijking**

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) stelt een aantal eisen aan de toelichting bij het bestemmingsplan bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit moet voor de nieuwe stedelijke ontwikkeling borgen dat er sprake is van een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming.

Doel is om bij de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken te zorgen voor een zorgvuldig of duurzaam gebruik van ruimte, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en de ontwikkeling van de omgeving.

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat daarom een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Het Bro definieert een stedelijke ontwikkeling als een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Het plangebied is onderdeel van bestaand stedelijk gebied en voorziet niet rechtstreeks in een stedelijke ontwikkeling. Daarmee voldoet dit bestemmingsplan aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

bestemmingsplan "Overdelft" (concept)

## Hoofdstuk 5 VISIE OP HET PLANGEBIED

### 5.1 Ruimtelijke aspecten

#### 5.1.1 Stedenbouwkundig instrumentarium / uitgangspunten

Voor het behoud, herstel en de uitbouw van de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van het plangebied worden de volgende stedenbouwkundige uitgangspunten gehanteerd.

##### Voorgevelrooilijn

De voorgevelrooilijn is de lijn waar de weg de voorgevel raakt. Het is de scheidslijn tussen bebouwd en onbebouwd. De manier waarop de voorgevelrooilijn loopt bepaalt de loop van de gevels en daarmee vaak de vorm van de openbare ruimte. De voorgevelrooilijn is dus een belangrijke vormgever van de historische kenmerken van het plangebied. Uitgangspunt is dat voor bebouwing in het beschermd stadsgezicht de voorgevel in de voorgevelrooilijn dient te zijn gebouwd.

##### Bouwvlak

Met het bouwvlak worden de gronden aangeduid waar bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouw zijnde zijn toegelaten. In het bestemmingsplan zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de historisch bepaalde situatie. Gebouwen mogen uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd waarbij moet worden aangesloten op de belendende gebouwen.

##### Hoogtes

De bestaande variatie in goothoogte wordt in het bestemmingsplan gewaarborgd door de hoogtes gedetailleerd vast te leggen.

### 5.2 Functionele aspecten

#### 5.2.1 Bedrijven

Bestaande detailhandel, horeca en/of dienstverlening worden door verschillende bestemmingen of als 'gemengde doeleinden' in het plan opgenomen. Op deze manier wordt voorkomen dat zich ongewenste grootschalige ontwikkelingen zullen voordoen.

In het bestemmingsplan worden alleen die bedrijven, (zakelijke) dienstverlenende en ideële bedrijven bestemd die zich duidelijk onderscheiden van de woonfunctie. In de toekomst blijft handhaving van de huidige karakteristiek (de overwegende woonfunctie met verspreid enige bedrijvigheid) uitgangspunt. In het plan wordt geen ruimte geboden voor de vestiging van detailhandel, dienstverlening of horeca op geheel nieuwe locaties.

Wanneer een bestaande maatschappelijke voorziening zijn functie verliest is het wenselijk dat in hetzelfde pand een andere maatschappelijke voorziening gevestigd kan worden (bijvoorbeeld een culturele voorziening in een leegstaande school).

### 5.2.2 Inrichting openbare ruimte

Binnen de op de verbeelding opgenomen bestemmingen bestaat ruimte om zonodig veranderingen te kunnen aanbrengen in de inrichting van de openbare ruimte, afgestemd op wijzigende behoeften. Ter bescherming van de parken en groenvoorzieningen is ervoor gekozen terughoudend te zijn qua bouwmogelijkheden. Binnen de bestemming verkeer is ruimte voor diverse verkeerstechnische aanpassingen (zoals veiligere inrichtingen), goede inrichting voor fietsers en voetgangers, goede en voldoende parkeervoorzieningen, verkeersremmende maatregelen in woonstraten (drempels, 30-km/u-zones), stallingmogelijkheden voor fietsen en aanleg van kleine groen- en speelvoorzieningen. Bij de inrichting van de openbare ruimte moeten gebruik, veiligheid en beeldkwaliteit samengaan, zoals vastgelegd in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit.

## 5.3 Ontwikkelingen

### Algemeen

In het bestemmingsplan wordt door middel van het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid geboden om 8800 m<sup>2</sup> van het parkeerterrein ten noorden van het Kennemer Sport Center te ontwikkelen ten behoeve van congres- en vergaderruimte, sport- en recreatieve functies en/of maatschappelijke functies (het parkeerterrein is positief bestemd als verkeersdoeleinden en kan gewijzigd worden ten behoeve van bovengenoemde functies). Om te voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat in met name de naast gelegen woonwijk "de Krim", geldt bij de wijzigingsbevoegdheid de voorwaarde dat zowel voor de bestaande als de toe te voegen aantallen parkeerplaatsen binnen het wijzigingsgebied een oplossing dient te worden gevonden.

Het wijzigingsgebied mag voor 100% bebouwd worden. Ten aanzien van de architectuur in het wijzigingsgebied geldt uiteraard hetzelfde uitgangspunt als voor andere ontwikkelingen in het plangebied. De architectuur dient aan te sluiten bij de bestaande uitstraling van het plangebied. De bouwhoogte in het wijzigingsgebied is 15 meter. Hierbij zijn nadere eisen te stellen ten aanzien van privacy en bezonning, voornamelijk ten behoeve van de woningen aan de van Riebeecklaan, grenzend aan het plangebied.

De wijzigingsbevoegdheid was reeds opgenomen in het voormalige bestemmingsplan IJsbanaanlaan e.o. Bestemmingsplan Overdelft heeft deze bevoegdheid overgenomen. In bijlage 1 is de toelichting van het bestemmingsplan IJsbanaanlaan e.o. toegevoegd.

### Stand van zaken

De gemeente en woningcorporatie Elan Wonen onderzoeken de mogelijkheid voor (sociale) woningbouw en eventueel sport/recreatie op het parkeerterrein. Op 19 september 2019 heeft de gemeenteraad de startnotitie vastgesteld. In 2020 volgt een Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

## Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN

### 6.1 Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht gemeenten bestemmingsplannen op te stellen. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is verder uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan. Het gaat om een verbeelding met planregels en een toelichting daarop. Daarnaast biedt zowel de Wro als het Bro opties voor een verdere juridische inrichting van een bestemmingsplan. Hierbij moet worden gedacht aan de toepassing van afwijkingsmogelijkheden en wijzigingsbevoegdheden en het toepassen van nadere eisen.

De bruikbaarheid van deze instrumenten is geheel afhankelijk van het doel van het bestemmingsplan en de gewenste bestemmingsmethodiek van de gemeente Haarlem. Uitgangspunt is dat het bestemmingsplan moet voorzien in een passende regeling voor de komende tien jaar. Dat is in principe de geldigheidsduur van een bestemmingsplan.

Er is één landelijke voorziening waar alle ruimtelijke plannen voor een ieder volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Hiertoe moeten alle bestemmingsplannen voldoen aan landelijk vastgestelde standaarden. In de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012) zijn de hoofdgroepen van bestemmingen bepaald, zoals Wonen, Bedrijven e.d. Ook geeft de SVBP2012 bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zo ook voor de regels. Dat leidt ertoe dat de systematiek zoals gehanteerd in dit bestemmingsplan, op ondergeschikte onderdelen af kan wijken van de voorheen geldende planologische regelingen.

Het juridische bindende onderdeel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. De planregels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen over de toegelaten bebouwing. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de regels en ook de functie van visualisering van de bestemmingen.

### 6.2 Juridische planopzet

Bij bestemmingsplannen gaat het om de belangen van burgers en bedrijven. Zij dienen zich snel en op eenvoudige wijze een juist beeld te kunnen vormen van de planologische mogelijkheden en beperkingen op één of meer locatie(s). Daarnaast is de vergelijkbaarheid van ruimtelijke plannen van groot belang voor degenen die deze plannen in grotere samenhang wensen te bezien. Denk hierbij aan degenen die betrokken zijn bij de planvoorbereiding, de planbeoordeling, het monitoren van beleid en de handhaving.

Er is één landelijke voorziening waar alle ruimtelijke plannen voor iedereen volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn: [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Hiertoe moeten alle bestemmingsplannen voldoen aan landelijk vastgestelde standaarden. In de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012) zijn de hoofdgroepen van bestemmingen bepaald, zoals Wonen, Bedrijven e.d.

Ook geeft de SVBP2012 bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zo ook voor de regels.

De regels van het bestemmingsplan vallen op grond van de SVBP2012 in 4 hoofdstukken uiteen.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

### **6.2.1 Hoofdstuk 1: Inleidende regels**

#### ***Artikel 1 Begrippen***

Dit artikel definieert de begrippen die in de regels worden gehanteerd. Daardoor wordt vermeden dat verschillende interpretaties van de begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden. Bij toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de begrippen toegekende betekenis. Voor zover er geen begrippen zijn gedefinieerd wordt aangesloten bij het normaal spraakgebruik.

#### ***Artikel 2 Wijze van meten***

Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten gemeten moeten worden. Een aantal bepalingen schrijft de regeling SVBP2012 dwingend voor.

### **6.2.2 Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels**

#### **6.2.2.1 Bestemmingen**

##### ***Artikel 3 Bedrijf***

De bestemming 'Bedrijf' is opgenomen voor het bestaande nutsgebouw in het plangebied.

##### ***Artikel 4 Gemengd - 5***

Deze bestemming wordt gebruikt voor gebouwen waar niet mag worden gewoond. Uitsluitend zijn werkfuncties toegestaan zoals publieksgerichte en niet-publieksgerichte dienstverlening. Een dienst is te typeren als een transactie waarbij een niet fysiek goed wordt geleverd. Een bedrijf dat gericht is op het vervaardigen van producten past niet binnen de bestemming. Dit geldt ook voor zelfstandige vormen van detailhandel zoals een supermarkt. Nu het niet toegestaan is een bedrijf te vestigen op deze bestemming, bevat het bestemmingsplan geen zoneringslijst (gebaseerd op de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering').

Voorbeelden van publieksgerichte dienstverlening zijn: stomerij, wasserette,

kapper, makelaar, reisbureau en dergelijke. voorbeelden van niet publieksgerichte dienstverlening zijn: kantoren, informatie technologie bureau, grafische afwerking en dergelijke.

Vaak gaat het om gebouwen die (onder meer door hun ligging, grootte en/of monumentale status) een bijzonder uitstraling hebben. In het plangebied is het perceel waarop het Hotel ibis Styles Haarlem City is gevestigd bestemd als Gemengd - 5. Hetzelfde geldt voor de Provincie Noord-Holland Hal op het Pim Mulier Sportpark. Naast de mogelijkheid van dienstverlening zijn op deze locaties sport en maatschappelijke voorzieningen mogelijk.

### ***Artikel 5 Groen***

De (openbare) groengebieden van structurele aard zijn specifiek bestemd als 'Groen'. Bermen en bomen langs wegen maken deel uit van de bestemming 'Verkeer'. Binnen de bestemming 'Groen' zijn werken voor de verkeers- en verblijfsfunctie toegestaan, waaronder nutsgebouwtjes,abri's, (ondergrondse) afval- en recyclebakken, lichtmasten, reclameborden en bouwwerken geen gebouw zijnde zoals fietsenrekken. Binnen de bestemming 'Groen' zijn speelvoorzieningen toegestaan tot 5 meter hoog en is ruimte voor waterlopen, zoals slootjes.

### ***Artikel 6 Maatschappelijk***

De bestemming 'Maatschappelijk' wordt gehanteerd voor bestaande bouwwerken of gronden die geheel gebruikt worden voor onderwijs, openbaar bestuur, zorg- en welzijn, religie of maatschappelijke opvang.

#### ***Mendelcollege***

Deze bestemming is mede opgenomen voor de in het plangebied gesitueerde school het Mendelcollege. De volgende functies worden mogelijk gemaakt: educatieve voorzieningen, culturele voorzieningen, buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf en peuterspeelzaalwerk. Op de verbeelding van het bestemmingsplan De Krim is de bestaande situatie weergegeven en beschermd.

Veranderende inzichten in het onderwijs kunnen ertoe leiden dat binnen de bestemmingsplanstermijn van tien jaar enige uitbreiding noodzakelijk is. In dit plan wordt hierin voorzien door middel van binnenplanse ontheffing.

De maximale oppervlakte van de uitbreiding mag niet meer zijn dan 1000 m<sup>2</sup> bvo, waarbij aansluiting gezocht moet worden met de oorspronkelijke verhouding van volumes en de herkenbaarheid van de school. Extra volume aan de Pim Mulier-zijde wordt, vanwege de breedte van het profiel van de Pim Mulierlaan, stedenbouwkundig verantwoord geacht. Uitbreiden aan de zuidzijde wordt niet wenselijk geacht in verband met de privacy van de woonbebouwing en de uitstraling naar de buurt.

### ***Artikel 7 Sport***

De bestemming 'Sport' is bedoeld voor sportieve activiteiten en

sportvoorzieningen.

Op de verbeelding is een bouwvlak met een bebouwingspercentage en bouwhoogte of goothoogte aangegeven zodat binnen de bestemming de flexibiliteit bestaat voor de situering van de bebouwing. Buiten het bouwvlak zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan (zoals overdekte fietsenstallingen), mits deze ten dienste van de bestemming 'Sport' worden opgericht en gebruikt. Binnen de bestemming Sport zijn horeca-activiteiten en detailhandel mogelijk als deze ondergeschikt zijn aan de bestemming.

Op het Pim Mulier Sportpark is één bouwvlak met twee maatvoeringsvlakken. In dit geval kan een initiatiefnemer kiezen uit een van deze twee maatvoeringsvlakken en de bouwmogelijkheden die daarbij horen. Ongeacht de keuze zal in ieder geval 10% van het bouwvlak onbebouwd moeten blijven.

Binnen de bestemming Sport mogen evenementen worden georganiseerd. Een onderscheid wordt gemaakt in sportevenementen, evenementen categorie 1 en evenementen categorie 2. Voor een toelichting verwijzen wij naar de begripsbepalingen. Op het Pim Mulier Sportpark kunnen sportevenementen plaatsvinden. Net zoals in het vorige bestemmingsplan is in bestemmingsplan Overdelft geen maximum aantal sportevenementen voorgeschreven. Bij de IJbaan en het Kennemer Sport Centre mogen zowel sportevenementen plaatsvinden als evenementen categorie 1 en 2. Het aantal evenementen is, conform het vorige bestemmingsplan IJbaan, aan een maximum verbonden. Nieuw is de toevoeging van sportevenementen en dat deze uitwisselbaar is met een evenement categorie 2.

### ***Artikel 8 Tuin - 1***

De op de verbeelding voor 'Tuin - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor tuinen en erven behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdbebouwing. Binnen deze bestemming zijn alleen erkers, tuinen, een fietsenberging en verhardingen toegestaan. Onder voorwaarden kunnen bouwwerken geen gebouw zijnde worden toegestaan zoals erfafscheidingen. Een aan- of uitbouw kan niet binnen deze bestemming worden gebouwd. Deze bestemming komt vaak voor aan de voorzijde van woningen. Bebouwing aan de voorzijde van woningen geeft een rommelig beeld en kan vooral bij hoekwoningen het uitzicht voor automobilisten verminderen waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.

### ***Artikel 9 Tuin - 2***

De op de verbeelding voor 'Tuin - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor tuinen en erven behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdbebouwing. Deze bestemming komt vooral voor in tuinen aan de achterkant van gebouwen, de zogeheten erven. Op deze gronden mogen onder voorwaarden aan- en uitbouwen en bijgebouwen worden gebouwd. Het is niet toegestaan dat de gronden met de bestemming 'Tuin - 2' geheel worden volgebouwd. Dit in het belang van de woonkwaliteit in de vorm van voldoende openheid. In de planregels zijn daarom maximale bouwregels opgenomen. De gezamenlijke oppervlakte van aan- en uitbouwen en bijgebouwen mag niet meer bedragen dan 50 procent van het bestemmingsvlak met een maximum

oppervlakte van 40 m<sup>2</sup>. De hoogte van de aan- en uitbouwen mogen tot 4 meter hoog en losse bijgebouwen tot 3 meter hoog.

### ***Artikel 10 Verkeer***

De in het plangebied voorkomende wegen, met bijbehorende bermen, parkeerplaatsen, bomen, fiets- en voetpaden en alle andere bijbehorende voorzieningen zijn ondergebracht in de verzamelbestemming 'Verkeer'. Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn groen-, water- en speelvoorzieningen toegestaan evenals bouwwerken voor de verkeers- en verblijfsfunctie, waaronder nutsvoorzieningen, abri's, (ondergrondse) afval- en recyclecontainers en (ondergrondse) bergbezinkbassins, verkeers- en lichtmasten, reclameborden en bouwwerken geen gebouw zijnde zoals fietsenrekken.

Binnen de bestemming 'Verkeer' moet ruimte gelaten worden om zonodig veranderingen te kunnen aanbrengen in de inrichting van de openbare ruimte, afgestemd op wijzigende behoeften. Gedacht kan worden aan ruimte voor diverse verkeerstechnische aanpassingen (zoals veiligere inrichtingen).

#### ***Parkeerterrein bij Sporthal Kennemer Sportcenter***

Bij ontwikkeling van het parkeerterrein waarvoor in het plan een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen, is uitgangspunt dat de benodigde parkeerfaciliteiten geheel of gedeeltelijk verdiept worden aangelegd en voorwaarde dat zowel voor de bestaande als de toe te voegen aantallen parkeerplaatsen binnen het wijzigingsgebied een oplossing dient te worden gevonden.

### ***Artikel 11 Water***

De in het plangebied voorkomende waterlopen, waterwegen en waterpartijen, en bijbehorende voorzieningen zijn ondergebracht in de bestemming 'Water'. Deze gronden zijn bestemd voor waterberging en de waterhuishouding, waterlopen en waterpartijen, verkeer over water, groenvoorzieningen, oevers, kunstwerken en bijbehorende voorzieningen, zoals bruggen, sluizen, stuwen, dammen, steigers, duikers, gemalen. Op gronden met de bestemming 'Water' mag niet worden gebouwd, behalve waar het gaat om het veranderen of vernieuwen van bestaande beschoeiingen, kaden, aanlegplaatsen, remmingen, meerpalen en dukdalven.

Voor het oprichten van een steiger groter dan 5 m<sup>2</sup> is een omgevingsvergunning van de gemeente én een keurvergunning van het hoogheemraadschap van Rijnland nodig.

### ***Artikel 12 Wonen***

De bestemming 'Wonen' is bedoeld voor gebouwen binnen het plangebied die uitsluitend voor wonen worden gebruikt. Op enkele plaatsen is (beperkte) uitbreiding van de bestaande woningen toegestaan.

Beroepsmatige activiteiten aan huis zijn binnen de bestemming Wonen toegestaan onder de voorwaarde dat deze activiteiten ondergeschikt zijn aan het wonen en niet meer ruimte in beslag nemen dan 35 procent van het bruto

vloeroppervlak van een woning met een maximum van 50 m<sup>2</sup>. Aan huis verbonden dienstverlenende beroepen kunnen bijvoorbeeld zijn: kleine adviesbureaus, kleine financiële instellingen, pedicures en praktijkruimten voor de zogenaamde vrije beroepen zoals arts, tandarts en notaris. Verder is gastouderopvang en bed & breakfast toegestaan.

#### **6.2.2.2 Dubbelbestemmingen**

##### ***Artikel 13 Waarde - Archeologie (dubbelbestemming)***

De aanwezige archeologische verwachtingswaarden krijgen bescherming door het toekennen van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, ook bestemd voor de bescherming en de veiligstelling van archeologische waarden. In het plangebied komt de categorie 5 voor. In de gebieden die tot deze categorie behoren geldt een zeer lage archeologische verwachting. Voor deze categorie geldt dat bij plannen waarbij bodemverstoring activiteiten plaatsvinden van 10.000 m<sup>2</sup> en groter en die dieper gaan dan 30 cm beneden maaiveld, een waardestellend archeologisch rapport moet worden overlegd bij de aanvraag van een omgevingsvergunning.

##### ***Artikel 14 Waarde - Groeiplaats monumentale boom***

In het bestemmingsplan is de dubbelbestemming 'Waarde - Groeiplaats monumentale boom' inclusief een bouwverbod en een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Binnen deze dubbelbestemming is geen nieuwe bebouwing mogelijk. Er kan met een omgevingsvergunning afgeweken worden van het verbod om te bouwen als uit een zogenaamde groentoets blijkt dat de groeiplaats van de boom niet onevenredig wordt aangetast.

Daarnaast is voor een aantal werken of werkzaamheden een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden (aanlegvergunning) vereist.

Het bevoegd gezag kan het bestemmingsplan wijzigen door de dubbelbestemming 'Waarde - Groeiplaats monumentale boom' geheel of gedeeltelijk te verwijderen, of de dubbelbestemming toe te voegen. Het verwijderen van de dubbelbestemming kan alleen als de bescherming van de groeiplaats niet langer nodig is of er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Het toevoegen is mogelijk als bomen de monumentale status hebben verkregen nadat het bestemmingsplan is vastgesteld.

#### **6.2.2.3 Nadere eisen**

De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' bevat de bevoegdheid voor burgemeester en wethouders (het bevoegde gezag) om nadere eisen te stellen aan de bouw- en gebruiksregels als uit onderzoek blijkt dat ter plaatse beschermingswaardige archeologische resten aanwezig zijn. Aan zowel de

situering, de inrichting en het gebruik van de gronden kunnen nadere eisen gesteld worden.

### **6.2.3 Hoofdstuk 3: Algemene regels**

#### ***Artikel 15 Anti-dubbelregel***

Met deze regel wordt voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt. Bijvoorbeeld in het geval (onderdelen van) bouwpercelen - al dan niet tijdelijk - van eigenaren wisselen. De regeling is vooral van belang met het oog op nieuwbouw. Door verwerving van een extra (bouw)perceel of een gedeelte daarvan, kunnen de gronden niet meegenomen worden met de berekening van de bouwmogelijkheden van het nieuwe perceel als de nieuw verworven gronden al meegenomen zijn bij de berekening van een eerdere omgevingsvergunning. Het is dus niet toegestaan gronden twee keer in te zetten om een omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit te verkrijgen.

#### ***Artikel 16 Algemene bouwregels***

De algemene bouwregels voor de bestemmingen zijn opgenomen in dit artikel. Het artikel geeft aan waar en hoe hoog gebouwd mag worden. Sommige bestemmingen bevatten specifieke bouwregels. De algemene bouwregels hebben een aanvullende werking.

De algemene bouwregels bevatten ook voorschriften over bestaande maten. Het kan voorkomen dat een bouwwerk eerder legaal tot stand is gekomen, maar afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan. Als dit geval zich voordoet, dan zijn de bestaande maten leidend. Hiermee valt het gebouw niet onder het overgangsrecht.

#### ***Artikel 17 Algemene gebruiksregels***

De algemene gebruiksregels geven een opsomming van activiteiten die in strijd zijn met de bestemmingen van de gronden en de bouwwerken. Het bestemmingsplan Ijsbaan e.o. stond een garagebedrijf niet toe. Het bestemmingsplan Overdelft heeft deze regel overgenomen. Ook is een benzinestation niet toegestaan. In de toelichting bij de bestemming Gemengd 5 is aangegeven dat het bestemmingsplan niet werkt met een zoneringslijst. Om misverstanden te voorkomen is in de algemene gebruiksregel opgenomen dat dienstverlening ten behoeve van vervoer niet mogelijk is. Bij deze vorm van dienstverlening moet gedacht worden aan distributiecentra, koelhuizen, opslaggebouwen en dergelijke.

#### ***Artikel 18 Algemene afwijkingsregels***

Het bestemmingsplan als bindende verordening is opgebouwd uit objectief vastgelegde ruimtelijke begrenzingen. De mogelijkheden en onmogelijkheden voor het bouwen en het gebruik zijn nauwkeurig vastgelegd. Die ruimtelijke en functionele begrenzing is een afgeleide van de basisgegevens van de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT), stedenbouwkundige afwegingen en het bestaande gebruik. In de praktijk kunnen afwijkingen voorkomen. Ook kan, bij nieuwe ontwikkelingen, veranderde wetgeving of voorschrijdend inzicht, toch behoefte zijn aan een andere maatvoering of een

andere functie van bouwwerken.

Starheid van bestemmingsregels mag niet de oorzaak zijn van gekunstelde oplossingen, waarmee de kwalitatieve doelstelling van het bestemmingsplan niet gediend is. Door middel van dit artikel is enige mate van flexibiliteit mogelijk. Zo kan er een afwijking plaatsvinden voor de in het plan aangegeven maten tot ten hoogste 10%.

Het artikel bepaalt ook dat met vergunning medewerking kan worden verleend aan functies die niet genoemd zijn in de bestemmingsomschrijvingen. Voorwaarde is wel dat deze functies naar aard en invloed gelijk te stellen zijn met de wel genoemde functies. Ook mag een nieuwe functie de omliggende functies niet onevenredig beperken.

Het toepassen van een afwijkingsbevoegdheid gebeurt altijd met inachtneming van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, zodat belanghebbenden de mogelijkheid tot bezwaar/beroep hebben wanneer op grond van dit artikel van het plan wordt afgeweken.

#### ***Artikel 19 Overige regels***

Dit artikel legt een koppeling tussen de regels van het bestemmingsplan en de gemeentelijke beleidsregels voor het parkeren. De normen voor parkeren, stallen, laden en lossen zelf liggen namelijk niet vast in dit bestemmingsplan, maar in gemeentelijke beleidsregels. Die beleidsregels geven aan wanneer er sprake is van voldoende ruimte voor parkeren, stallen, laden en lossen. Uitgegaan wordt altijd van de gemeentelijke beleidsregels voor het parkeren zoals die gelden op het moment van de ontvangst van de aanvraag om een omgevingsvergunning. In bijlage 3 zijn de beleidsregels toegevoegd.

Lid 19.1.3 geeft ook aan wat als strijdig gebruik van gronden en bouwwerken is aangemerkt. Strijdig gebruik is het gebruiken of laten gebruiken van gronden of bouwwerken waarbij niet in voldoende mate ruimte is aangebracht en in stand wordt gehouden op eigen terrein voor parkeren, stallen, laden en lossen overeenkomstig het gemeentelijke beleid. Tot slot bepaalt lid 19.1.4 dat er afgeweken kan worden onder de voorwaarden zoals die zijn genoemd in de gemeentelijke beleidsregels voor het parkeren. Ook hiervoor geldt dat uitgegaan dient te worden van de gemeentelijke beleidsregels voor het parkeren zoals die gelden op het moment van de ontvangst van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

### **6.2.4 Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels**

#### ***Artikel 20 Overgangsrecht***

Het overgangsrecht is van toepassing op bestaande situaties (gebruik en/of bebouwing) die op het moment van het van kracht worden van dit bestemmingsplan niet passen binnen het nieuwe plan.

Het overgangsrecht houdt in dat gebruik en bebouwing dat in strijd is met het nieuwe bestemmingsplan, maar al aanwezig was ten tijde van de voorgaande plannen, onder voorwaarden, mag worden voortgezet. Ook bouwwerken die op

basis van een geldige omgevingsvergunning nog gebouwd mogen worden, worden onder het overgangsrecht geschaard.

Het overgangsrecht is nadrukkelijk niet bedoeld voor bouwwerken die een gebruik kennen dat onrechtmatig is op het moment van het van kracht worden van dit bestemmingsplan. Er is geen sprake van legalisatie van al strijdig gebruik door dit bestemmingsplan en er kan ook nog steeds gehandhaafd worden. Ook bouwwerken die op de peildatum illegaal zijn, blijven illegaal.

### ***Artikel 21 Slotregel***

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

## **6.3 Hoofdopzet verbeelding**

### **6.3.1 Inventarisatie plangebied**

In dit bestemmingsplan wordt uitgegaan van behoud van de bestaande situatie waarbij vervanging binnen grenzen mogelijk wordt gemaakt. De bestaande bebouwing wordt daarom positief bestemd.

De gemeente Haarlem heeft op de volgende wijze onderzoek gedaan om de bestaande situatie goed in beeld te brengen voor de totstandkoming van dit bestemmingsplan en de verbeelding in het bijzonder:

- waar nodig is er een analyse gemaakt van de luchtfoto's en de 360° foto's zoals beschikbaar via het gemeentelijke interne informatienetwerk Stroomlijn;
- waar nodig is voor dit bestemmingsplan het gemeentelijke bouwarchief geraadpleegd met bouwvergunningen, omgevingsvergunningen en vrijstellingen/ontheffingen/afwijkingen.

Met de informatie van deze bronnen is een compleet beeld van het plangebied ontstaan op basis waarvan de bestemmingen, de bouw- en gebruiksmogelijkheden en de bouwvlakken op de verbeelding konden worden vastgelegd en in de regels konden worden geregeld.

### **6.3.2 Opbouw verbeelding**

De verbeelding is opgebouwd uit verschillende elementen. Dit zijn:

- de bestemmingen;
- de dubbelbestemmingen;
- aanduidingen.

Hieronder wordt verder uitgelegd wat deze elementen inhouden.

#### ***De bestemmingen***

De verbeelding geeft in verschillende kleuren de bestemmingen weer. De bestemmingen worden begrensd door bestemmingsgrenzen. De regels geven per bestemming aan wat deze bestemming inhoudt en welke bouw- en

gebruiksregels gelden voor die bestemming. Voorbeelden van veel voorkomende bestemmingen zijn: wonen, groen, verkeer, maatschappelijk. Soms worden ook verzamelbestemmingen toegepast waarbinnen een grotere diversiteit aan functies mogelijk is, zoals centrum of gemengd. Ter onderscheid met de dubbelbestemmingen worden de bestemmingen ook wel enkelvoudige bestemmingen genoemd.

### ***De dubbelbestemmingen***

Dubbelbestemmingen zijn een aparte vorm van bestemmingen. Dubbelbestemmingen beslaan vaak een groter gebied en omvatten vaak meerdere enkelvoudige bestemmingen. Op de verbeelding zijn ze opgenomen door middel van een arcering. De regels van de dubbelbestemmingen gaan vóór ten opzichte van de regels van de enkelvoudige bestemmingen. Dubbelbestemmingen zijn gericht op de bescherming van specifieke sectorale belangen. Voor de dubbelbestemmingen geldt net als voor de enkelvoudige bestemmingen dat in de regels de specifieke bouw- en/of gebruiksregels zijn opgenomen.

### **Aanduidingen**

Aanduidingen worden gebruikt om bepaalde zaken binnen een bestemming verder of specifieker te regelen. In dit bestemmingsplan zijn de volgende aanduidingen op grond van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012) opgenomen:

1. bouwvlakken;
2. functieaanduidingen;
3. bouwaanduidingen (zie ook 6.4 hoofdpzet waarderingsskaart);
4. maatvoeringen;
5. figuren;
6. gebiedsaanduidingen.

#### ***1. Bouwvlakken***

Bouwvlakken zijn een noodzakelijk onderdeel van de verbeelding. Bouwvlakken bestaan uit dikke zwarte lijnen, die aangeven waarbinnen hoofdbebouwing is toegestaan. Bouwvlakken bepalen vaak ook de voorgevelrooilijn van gebouwen of clusters van gebouwen, waardoor ze een belangrijk element vormen bij de bescherming van een bepaald straatbeeld. Ook de achtergevelrooilijn wordt vaak al bepaald met een deel van de bouwvlaklijn. Hier geldt toch vaak een vergunningsvrije bouwmogelijkheid, waar er hier minder sprake is van een beschermend karakter in vergelijking met de voorgevelzijde.

In de meeste gevallen laten de bouwvlakken op de verbeelding in combinatie met de bouwregels, verbetering, vernieuwing, bescheiden vergroting of vervanging met gelijkwaardige bouw toe. Daarbij is rekening gehouden met de nodige flexibiliteit, kwaliteitseisen voor de bebouwing, de woonomgeving en bereikbaarheid. Over het algemeen zijn de bebouwingsgrenzen van de geldende bestemmingsplannen overgenomen. Daar waar met een ontheffing is afgeweken van het geldende beleid is de nieuw ontstane situatie opgenomen.

#### ***2. Functieaanduidingen***

Functieaanduidingen zijn er in vele soorten en maten. De benaming van de diverse functieaanduidingen is vastgelegd in de SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012). Ze zijn als een vlak op de verbeelding opgenomen. Een functieaanduiding wordt op de verbeelding opgenomen als er binnen een bepaalde bestemming maatwerk moet worden geleverd voor het gebruik. Het is daarbij gewoonlijk niet wenselijk of mogelijk om die functie in algemene zin in de planregels op te nemen, maar het is juist gewenst om het als uitzonderingssituatie vast te leggen. Het kan hierbij gaan om een verdere specificatie van het gebruik, een uitdrukkelijke verruiming daarvan of juist een beperking.

### *3. Bouwaanduidingen*

Bouwaanduidingen geven specifieke bouwmogelijkheden aan. Ze zijn als een vlak op de verbeelding opgenomen. De benaming van de diverse bouwaanduidingen zijn vastgelegd in de SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012). Een bouwaanduiding wordt op de verbeelding opgenomen als er binnen een bepaalde bestemming maatwerk moet worden geleverd voor de bouwmogelijkheden. Het is daarbij gewoonlijk niet wenselijk of mogelijk om die bebouwing in algemene zin in de planregels op te nemen, maar het is juist gewenst om het als uitzonderingssituatie vast te leggen.

### *4. Maatvoeringsaanduidingen*

Maatvoeringsaanduidingen hebben betrekking op: afmetingen, percentages, oppervlakten, hellingshoeken en aantallen, zowel voor het bouwen als voor het gebruik. Afhankelijk van de waardering en het type bebouwing wordt een hoogte aangegeven met een van de volgende aanduidingen:

- te handhaven goot-/bouwhoogte (orde 1, 2)
- een maximum goot-/bouwhoogte (bijgebouwen hoger dan 3 meter)
- minimum of maximum goothoogte (nieuwbouw)
- minimum of maximum goot- en bouwhoogte (nieuwbouw)

De opgenomen maten zijn in hele meters en naar boven afgerond.

### *5. Figuren*

Figuren hebben in tegenstelling tot de andere aanduidingen geen betrekking op een vlak. Een figuur bestaat altijd uit lijnstukken. Een figuur is in dit bestemmingsplan gebruikt voor de gasleiding waarvoor een goede planologische regeling noodzakelijk is. Dit is de 'hartlijn leiding - gas'.

### *6. Gebiedsaanduidingen*

Gebiedsaanduidingen zijn op de verbeelding opgenomen om voor een op de verbeelding afgebakend gebied een specifieke regeling op te kunnen nemen. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om een wijzigingsgebied, waarvoor de bestemming gewijzigd kan worden. Dit wordt op de verbeelding opgenomen met de gebiedsaanduiding 'wetgevingzone - wijzigingsgebied'. Een ander voorbeeld is de gebiedsaanduiding voor een vrijwaringszone, zoals de 'Vrijwaringszone - zichtlijn'. Op de verbeelding zijn de gebiedsaanduidingen herkenbaar door hun schuine roodgekleurde arceringen.



## Hoofdstuk 7 UITVOERBAARHEID

### 7.1 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan voorziet niet rechtstreeks in grote stedenbouwkundige veranderingen in het plangebied. Eventuele ontwikkelingen - uiteraard binnen de randvoorwaarden die de gemeente in dit plan stelt - vinden plaats voor risico van de marktpartij. Op die manier is de economische uitvoerbaarheid van dit plan gewaarborgd.

In artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan ook een exploitatieplan moet vaststellen als het kostenverhaal bij ontwikkelingen, zoals aangegeven in niet is verzekerd. Het bestemmingsplan Overdelft maakt geen nieuwe bouwplannen mogelijk als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Er is dus geen plicht tot het vaststellen van een exploitatieplan. Zoals in elk bestemmingsplan is het mogelijk om binnen bestaande bebouwingscontouren sloop-nieuwbouwplannen te ontwikkelen. In die gevallen, voor zover zij zich zullen voordoen, zijn er geen kosten voor de gemeente, waardoor kostenverhaal niet aan de orde is.

### 7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

#### 7.2.1 Wettelijk vooroverleg

Overeenkomstig artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het ontwerp-bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instantie:

- Rijkswaterstaat
- Provincie Noord-Holland
- Hoogheemraadschap Rijnland
- Omgevingsdienst IJmond
- Brandweer Kennemerland
- Alliander
- Waternet
- PWN

De volgende instanties hebben niet gereageerd:

- Rijkswaterstaat
- Alliander
- Waternet
- PWN

De volgende instanties hebben aangegeven geen opmerkingen op het ontwerp-bestemmingsplan te hebben:

- Provincie Noord-Holland
- Hoogheemraadschap Rijnland
- Milieudienst IJmond

De volgende instanties hebben schriftelijk hun opmerkingen kenbaar gemaakt (Bijlage 4):

- Brandweer Kennemerland

Hieronder volgt een antwoord van het gemeentebestuur op de gemaakt opmerkingen. De ingezonden reacties zijn samengevat.

De Brandweer geeft aan dat er twee risicobronnen in het plangebied zijn. Dit betreffen de koelinstallatie van de ijsbaan en het transport van gevaarlijke stoffen over de N208. Het advies is een noodplan te maken en het risicobewustzijn bij aanwezigen in het plangebied te vergroten. Het onderhavige bestemmingsplan legt de bestaande (planologische) situatie vast. Het plan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen. De adviezen kunnen in het bestemmingsplan dan ook geen nadere uitwerking krijgen. Wel zijn de adviezen gedeeld met de afdeling Veiligheid en Handhaving van de gemeente Haarlem. De afdeling heeft contact opgenomen met de brandweer om de adviezen te bespreken.

### 7.2.2 Zienswijzen

Gedurende een periode van 6 weken, van XXX tot en met XXX, is een ieder in de gelegenheid gesteld om te reageren op het plan. In bijlage Y is een samenvatting van de ingekomen zienswijzen, samen met de beantwoording van het gemeentebestuur opgenomen.

## 7.3 Handhaving

Met dit bestemmingsplan beoogt de gemeenteraad een voor de burgers duidelijk en herkenbaar ruimtelijk beleid te formuleren. Op grond daarvan mag dan ook verwacht worden dat het college van burgemeester en wethouders handhavend optreedt als iemand de regels van het bestemmingsplan niet naleeft. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied loopt namelijk gevaar als men in strijd met het bestemmingsplan een bouwwerk bouwt of als men in strijd met het bestemmingsplan gronden of bouwwerken gebruikt. Het achterwege laten van handhaving kan ertoe leiden dat zich ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen voordoen, die negatieve gevolgen hebben voor de ruimtelijke kwaliteit en de veiligheid. Daarom wordt hier het beleid over de handhaving uiteengezet en aangegeven hoe de handhaving van de bestemmingsplanregels wordt opgepakt. Volgens vaste jurisprudentie bestaat er een beginselplicht om handhavend op te treden. Dit houdt in dat, gelet op het algemeen belang dat gediend is met de handhaving, in geval van overtreding van een wettelijk voorschrift of regel het bestuursorgaan dat bevoegd is om met bestuursdwang of een last onder dwangsom op te treden, in de regel van deze bevoegdheid gebruik moet maken. Alleen onder bijzondere omstandigheden mag van het bestuursorgaan worden gevergd dit niet te doen. Dit kan zich voordoen als er concreet zicht op legalisatie bestaat. Verder kan handhavend optreden zodanig onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in die concrete situatie behoort te worden afgezien. De gemeente Haarlem voldoet aan deze beginselplicht door daadkrachtig en consequent op te treden.

Eens in de vier jaar stelt de gemeente Haarlem een integraal handhavingsbeleid vast waarin de projecten staan aangegeven die worden opgepakt. De opzet is dat de afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving niet alle illegale situaties tegelijk aanpakt, maar wel een werkbaar aantal zaken, wat een uitstralend effect zal hebben. Nieuw vastgestelde bestemmingsplannen lenen zich bij uitstek voor deze projectmatige aanpak. Uiteraard wordt bij calamiteiten altijd opgetreden. Handhaving van de regels van bestemmingsplannen vindt in de gemeente Haarlem plaats langs bestuursrechtelijke weg. Rechtszekerheid en gelijke behandeling van burgers staan hierbij voorop. Daarbij is ook communicatie belangrijk. Hier kan bovendien een preventieve werking van uitgaan. De gemeente brengt vooral de relatie met de na te streven beleidsdoelstellingen onder de aandacht, zodat voor iedere inwoner, eigenaar en ondernemer duidelijk mag zijn hoe en wanneer het college handhaaft.

Ook voor dit plangebied zal de handhaving van de kaders van het bestemmingsplan ook plaatsvinden na het verstrekken van omgevingsvergunningen voor de activiteiten 'bouwen', 'het uitvoeren van een werk' en 'het gebruiken van gronden en bouwwerken'. Want niet alleen handelingen zonder vergunning zijn onderwerp van handhaving, maar ook handelingen in afwijking van een omgevingsvergunning vormen een overtreding. Het gemeentelijk toezicht tijdens de vergunningplichtige activiteiten is gewaarborgd doordat inspecteurs in Haarlem volgens het Landelijk Toezichtprotocol werken. Deze inspecteurs classificeren projecten volgens het protocol, waarmee zij de noodzakelijke frequentie en het niveau van de controles tijdens de bouw bepalen. De rapportage van deze controles slaan zij digitaal op. Zo draagt het college zorg voor de handhaving van de bestemmingsplanregels.



## **BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING**



## **Bijlage 1 Toelichting bestemmingsplan IJbaanlaan e.o.**



# **Bestemmingsplan IJsbaanlaan e.o.**

**toelichting  
en bijlagen**

**Gemeente Haarlem  
Stadszaken  
december 2008**

## **I INLEIDING**

|                                                                       |   |
|-----------------------------------------------------------------------|---|
| 1.1 Begrenzing van het plangebied .....                               | 3 |
| 1.2 Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan.....         | 3 |
| 1.3 Doel en planvorm.....                                             | 4 |
| 1.4 Geldende bestemmingsplannen en andere ruimtelijke regelingen..... | 5 |
| 1.5 Opzet van de toelichting; leeswijzer.....                         | 5 |

## **II BESCHRIJVING VAN PLANGEBIED EN FUNCTIES**

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| 2.1 Korte historische schets.....    | 6  |
| 2.2 Stedenbouwkundige structuur..... | 6  |
| 2.3 Visie op het plangebied.....     | 9  |
| 2.4 Voorzieningen.....               | 13 |
| 2.5 Verkeer .....                    | 14 |
| 2.6 Water.....                       | 16 |
| 2.7 Groen.....                       | 20 |
| 2.8 Milieuonderzoek.....             | 20 |

## **III PLANBESCHRIJVING**

|                                           |    |
|-------------------------------------------|----|
| 3.1 Stedenbouwkundige uitgangspunten..... | 25 |
| 3.2 De bestemmingen.....                  | 26 |
| 3.3 Hoofdopzet plankaart.....             | 27 |

## **IV OVERLEG EN UITVOERBAARHEID**

|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.1 Resultaten participatie.....                                         | 29 |
| 4.2 Resultaten inspraak.....                                             | 29 |
| 4.3 Resultaten overleg ex art 10 Besluit op de ruimtelijke ordening..... | 53 |
| 4.4 Afronding overleg ex art 10 Besluit op de ruimtelijke ordening.....  | 66 |
| 4.5 Economische uitvoerbaarheid.....                                     | 67 |
| 4.6 Handhaving.....                                                      | 67 |

## **BIJLAGEN**

1. Molenbiotoop
2. Milieuonderzoek
3. Lijst deelnemers wettelijk vooroverleg
4. kopieën zienswijzenbrieven

Afbeelding ligging en begrenzing plangebied



## 1 INLEIDING

### 1.1 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied van bestemmingsplan “Ijsbaanlaan e.o.” ligt aan de westzijde van Haarlem-Noord en beslaat een oppervlakte van ruim 2,5 ha. Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de A.W.F. van Idenburglaan, aan de noordzijde door de Willem van Outhoornlaan, aan de oostzijde door het Carel Reinierszpad en aan de zuidzijde door openbaar groen dat zich nabij de Kleverlaan bevindt (zie foto).



*(luchtfoto: Ijsbaanlaan-terrein, situatie voor de overkapping van de ijsbaan)*

### 1.2 Aanleiding tot het herzien van het bestemmingsplan

Voor het plangebied zijn meerdere redenen om het geldende bestemmingsplan te actualiseren:

1. Regulering van de bestaande situatie. Er is een verouderd uitbreidingsplan “Omgeving Kleverlaan” uit 1958 van kracht. In het gebied is in het verleden dan ook een aantal malen een vrijstelling verleend op grond van artikel 19 van de Wet op de

Ruimtelijke Ordening; deze vrijstellingen dienen in een bestemmingsplan te worden opgenomen, hetgeen tot nu toe nog niet is gebeurd;

2. Binnen het plangebied is een belangrijk bouwproject uitgevoerd: het (gedeeltelijk) overkappen van de ijsbaan;
3. Planologisch wordt conform het Structuurplan Haarlem 2020 ruimte gereserveerd voor ontwikkelingen ter plaatse van het parkeerterrein ten noorden van het sportcomplex van het Kennemer Sport Center. Hier wordt door middel van een wijzigingsbevoegdheid ontwikkeling van vergader- en congresruimte, sport- en recreatiefuncties en/of maatschappelijke functies mogelijk gemaakt, zie § 2.4.

### 1.3 Doel en planvorm

Het bestemmingsplan dient de nodige bescherming te bieden tegen ontwikkelingen die de toegelaten functies en de ruimtelijke structuur in het plangebied aantasten.

Bescherming tegen een zodanige ontwikkeling wordt samengevat in de term rechtsbescherming. Het bestemmingsplan “Ijsbaanlaan e.o.” bestaat uit een plankaart, voorschriften en een toelichting. De voorschriften bevatten juridische regels over het gebruik van de ruimte. Deze regels geven aan of, en zo ja, hoe ruimte bebouwd mag worden en welke functies (bestemmingen) zijn toegestaan. De plankaart geeft de exacte plaats van de bestemmingen aan, en verwijst naar de voorschriften. De toelichting is de onderbouwing van voorschriften en plankaart. Hierin wordt beschreven wat het doel is van het bestemmingsplan, en wat de toekomstige ontwikkeling van het gebied is. Er wordt ingegaan op onderwerpen die voor die ontwikkeling van belang zijn, zoals de stedenbouwkundige structuur, de haalbaarheid van het plan en milieuhygiënische aspecten.

Hoofddoel van het nieuwe bestemmingsplan is het opstellen van een actueel juridisch kader, waarbinnen de bestaande (vergunde) situatie adequaat wordt geregeld. Het consoliderende karakter van het plan krijgt juridisch gestalte door het overnemen van die vergunde situatie. De bestaande ruimtelijk-functionele structuur en voortzetting van het huidige gebruik vormen daarbij belangrijke uitgangspunten. De plankaart en de planvoorschriften zijn zo opgesteld dat een maximale bescherming ontstaat voor de functies en gebouwen die in het huidige karakter dienen te worden behouden.

Tweede doel van het bestemmingsplan is aan te geven waar (in beperkte mate) ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden, zowel wat betreft gebruik als wat betreft bebouwingsmogelijkheden. In het plan wordt bij voorbeeld, waar mogelijk en wenselijk, ruimte geboden voor niet verstorende functieverandering of uitbreiding van bebouwing, zonder dat daarvoor het bestemmingsplan behoeft te worden aangepast.

Het resultaat van deze wijze van bestemmen is dat inzichtelijk is wat wel en niet kan in het plangebied, maar dat bovenal duidelijk is aangegeven, dat consolideren geen stilstand betekent. Daar waar dit mogelijk en verantwoord is, wordt een bestemmings- of bouwverruiming toegepast.

#### 1.4 Geldende bestemmingsplannen en andere ruimtelijke regelingen

Binnen het plangebied geldt het volgende bestemmingsplan (aangevuld met de zogenaamde "aanvullende bebouwingsvoorschriften" uit 1974):

| nr.   | Naam van het plan                      | Vastgesteld | Goedgekeurd |
|-------|----------------------------------------|-------------|-------------|
| 609/2 | Uitbreidingsplan "omgeving Kleverlaan" | 19-11-1958  | 09-12-1959  |

Daarnaast zijn diverse bouwinitiatieven met een vrijstelling op basis van art. 19 WRO mogelijk gemaakt. Bij het van kracht worden van het bestemmingsplan "IJsbaanlaan e.o." zullen het uitbreidingsplan en de aanvullende bebouwingsvoorschriften, voor wat betreft het onderhavige plangebied, hun rechtskracht verliezen.

#### 1.5 Opzet van de toelichting; leeswijzer

- Hoofdstuk 2 bevat de resultaten van diverse onderzoeken en analyses van het plangebied, overeenkomstig art. 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. In dat hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie en van gewenste toekomstige ontwikkelingen op het sportterrein.
- In hoofdstuk 3 wordt aangegeven hoe de visie en de onderzoeken die in hoofdstuk 2 zijn beschreven vertaald zijn naar juridische regels.
- hoofdstuk 4 is gereserveerd voor de resultaten van de inspraak en het vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Daarnaast wordt inzicht gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan.
- In de bijlagen zijn opgenomen: een molenbiotoop, een bodemonderzoek, een lijst met deelnemers aan het wettelijk vooroverleg en kopieën van zienswijzenbrieven.

## 2 **BESCHRIJVING VAN PLANGEBIED EN FUNCTIES**

Het voorliggende hoofdstuk gaat in op de stedenbouwkundige structuur van het plangebied. Per functie wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie en eventueel aanwezige planologische knelpunten. Aansluitend daarop worden per functie de gewenste, toekomstige ontwikkelingen en de verschillende ruimtelijke mogelijkheden en onmogelijkheden besproken. Hierbij zijn, voor zover relevant, de beleidslijnen uit gemeentelijke nota's betrokken. Aan het eind van dit hoofdstuk wordt ingegaan op de milieuaspecten geluid, lucht, externe veiligheid, bodemkwaliteit en zonering.

### 2.1 **Korte historische schets**

In het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw werd in de gemeente Bloemendaal een (natuur)ijsbaan aangelegd op het terrein gelegen aan de Kleverlaan, tussen de spoorlijn Haarlem – Alkmaar en de Delft. Reeds voor de Tweede Wereldoorlog bestonden er plannen om op het terrein een kunstijsbaan op te richten, maar tijdens de oorlog was het terrein dermate beschadigd, dat herstel noodzakelijk was. Aangezien de financiële middelen hiervoor ontbraken, werd de grond verkocht aan de gemeente Haarlem. Voorwaarde bij de verkoop was, dat het te realiseren sportveld ook gelegenheid zou moeten bieden voor het beoefenen van de schaatssport.

In 1968 werd de Stichting Kunstijsbaan Kennemerland opgericht en in de zeventiger jaren werd de kunstijsbaan aangelegd. Eind jaren tachtig werden daarnaast initiatieven genomen om de, op dat moment voornamelijk houten, clubaccommodatie te vervangen. Medio jaren negentig werden er plannen ontwikkeld voor de bouw van een nieuwe Kennemer sporthal, met bijbehorende parkeervoorzieningen. De ijsbaan stond hiervoor een deel van de grond af.

### 2.2 **Stedenbouwkundige structuur**

#### ***Structuur***

Het plangebied bevindt zich aan de westgrens van Haarlem en is gelegen tegen de spoorlijn richting Bloemendaal. De spoorlijn is gelijk de gemeentegrens van Haarlem en Bloemendaal. De uitstraling van het terrein wordt gedomineerd door grote sporthallen. De bebouwing op het terrein bestaat uit de ijsbaan met bijbehorende bebouwing. Daarnaast is het complex van de Kennemer sporthal gelegen, met bijbehorende parkeervoorzieningen. Ten zuiden van de ijsbaan is een groenstrook gelegen.

Het zelfstandige aanzien van het gebied wordt extra versterkt door het water van de circa 12 meter brede *Delft*, dat in het plangebied is opgenomen. Ten aanzien van de bereikbaarheid is het plangebied zeer gunstig gelegen, zowel in de structuur van Haarlem als van de regio, vooral door de directe ontsluiting aan de Delftlaan. Deze weg fungeert als westelijke rondweg en als regionale verbindingsweg.

Zoals aangegeven in paragraaf 1.2 is de aanleiding voor het bestemmingsplan het inpassen van bouwplannen waarvoor op basis van een artikel 19WRO vrijstelling bouwvergunning is verleend en het mogelijk maken van aanvullende bebouwing in het plangebied. Een van de verleende bouwvergunningen betreft de bouw van een schoolgebouw voor het CIOs. Het betreft een gebouw dat architectonisch aansluit bij het bestaande sportcomplex, waar het tegenaan is gebouwd. Tevens vergroot de sportschool het sportieve en recreatieve aanzien van het plangebied. Het tweede vergunde bouwplan betreft de bouw van een sporthotel aan de zuidzijde van het plangebied. Dit bouwplan is vooralsnog niet gerealiseerd.

### ***Cultuurhistorische waarden***

Haarlem heeft een rijk verleden. Vele archeologische vondsten tonen dat aan. Het Europese Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (het verdrag van Valletta, bij wet 26 februari 1998) geeft aan dat archeologie ook internationaal in de belangstelling staat. Het verdrag van Valletta bepaalt onder andere dat het archeologisch belang wordt meegewogen bij besluitvorming rond ruimtelijke ordeningsaspecten. Daarom heeft de provincie Noord-Holland de aanwezige Cultuurhistorische Waarden (CHW) in de provincie geïnventariseerd. In het kader van dit project is een overzicht gemaakt van de archeologische, stedenbouwkundig-historische en geografisch-historische waarden in de gemeente Haarlem. Deze waarden zijn aangegeven op de provinciale CHW-kaart. Deze kaart heeft een informerend karakter. Bedoeling is dat CHW in toenemende mate in ontwerpen worden meegenomen en op deze wijze worden beschermd en behouden.

In het plangebied IJsbanaan e.o. zijn geen archeologische, bouwkundige waarden aanwezig. Wel is een geologische waarde in het plangebied aanwezig. De in het plangebied gelegen Delft is in de inventarisatie van de provincie opgenomen als een wetring die van waarde is. Zie onderstaande toelichting:

|                              |                           |
|------------------------------|---------------------------|
| cultuurhistorische typering: | Afwatering binnen polders |
| oorspronkelijke functie:     | Waterstaat                |
| cultuurhistorische eenheid:  | -                         |
| periode van ontstaan:        | Late Middeleeuwen         |

|                   |                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| huidig voorkomen: | Wetering                                                                                                                                                                                                                        |
| waardering:       | Van waarde                                                                                                                                                                                                                      |
| motivering:       | Kenmerkend voor de veen- en kleigebieden in Kennemerland is het grote aantal waterlopen die zijn gegraven ter ontwatering. De Delft is goed herkenbaar. Gegraven waterlopen zijn zowel provinciaal als nationaal niet zeldzaam. |
| Toponiem:         | De Delft                                                                                                                                                                                                                        |

### ***Habitat- en Vogelrichtlijn***

In Noord-Holland zijn Speciale Beschermingszones Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn aangewezen (in 2003 zullen alle speciale beschermingszones definitief worden aangewezen, mutaties zijn daarbij niet uitgesloten). Het plangebied valt niet binnen deze zones en heeft daarnaast ook geen significante gevolgen voor de richtlijngebieden. In de provincie Noord-Holland komen 21 Habitatrichtlijnsoorten voor. Deze soorten moeten worden beschermd volgens bijlage IV van de Europese Habitatrichtlijn. Op basis van verspreidingskaarten van de provincie Noord-Holland kan bekeken worden of het plangebied van een bestemmingsplan binnen de (mogelijke) verspreidingscontouren van de Habitatrichtlijnsoorten ligt.

Het plangebied van bestemmingsplan IJsaanlaan valt mogelijk onder de verspreidingscontour van vleermuizen. Uit informatie omtrent de verblijfplaatsen van vleermuizen blijkt dat over het algemeen (oude) bossen geschikt zijn, oude gebouwen (waarbij bijvoorbeeld gedacht kan worden aan kerkzolders en oude schoolgebouwen) en woningen die voorzien zijn van spouwmuren. In de winter verblijven veel soorten vleermuizen in bunkers, fortificaties en ijskelders op landgoederen. Op basis van deze gegevens kan gesteld worden dat het plangebied in principe niet geschikt is als leefgebied voor de vleermuis. De aanwezige bebouwing voldoet niet aan de hierboven beschreven kenmerken. Overigens wordt de bebouwing in het plangebied positief bestemd waardoor eventuele verblijfplaatsen niet geschaad worden.

### ***Molenbiotoop***

Op een afstand van circa 400 meter van het sportterrein, bevindt zich in de Schoter Veenpolder een zogenaamde windwatermolen. Deze molen (ook wel genoemd “de Stoopmolen”) had tot taak het waterpeil van de polder te beheersen, door regen- en kwelwater uit de polder in boezemwater te malen. Door de oprukkende bebouwing en technische vooruitgang heeft de molen in de loop der tijd zijn functie verloren; de

maalfunctie is overgenomen door een pompinstallatie. Tegenwoordig heeft de molen een bijzondere plaats in het (stads)landschap.

Voor het gebied rondom de molen kan een zogenaamde 'molenbiotoop' bepaald worden. Een molenbiotoop betreft de gehele omgeving van een molen, voor zover die omgeving van invloed is op het functioneren van de molen als maalwerktuig en als monument. In het geval van de Stoopmolen fungeert de molenbiotoop met name ter bescherming van de belevingswaarde van de molen. De belevingswaarde van de molen is doorgaans groter indien deze vrij in een ruimte staat waarin geen grootschalige objecten voorkomen. Een molenbiotoop houdt concreet in dat binnen een bepaalde afstand rond de molen geen nieuwe bouwwerken en of beplantingen mogen worden geplaatst of aangebracht die het zicht of de windvang van de molen kunnen belemmeren. Voor het bepalen van de molenbiotoop zijn de Handleiding Molenbiotoop (november 1995) en de Haarlemse Molennota (1988) richtinggevend. Wil er sprake zijn van een ongestoorde windvang voor de molen, dan houdt dit in dat op een afstand tussen de 0 en 100 meter van de molen geen bouwwerken of beplantingselementen mogen worden gebouwd of geplaatst, hoger dan het onderste punt van de verticaal staande roede of wiek. Buiten deze 100-meter zone loopt een schuin omhoog gaande lijn die aangeeft wat wel en wat niet meer toelaatbaar is als obstakelhoogte.

Als richtlijn wordt aangehouden dat op 100 meter afstand van de molen een obstakel een hoogte mag hebben van 3,5 meter. Vervolgens mag een object elke 100 meter verder met 2 meter worden verhoogd. De gevolgen van de molenbiotoop impliceren dat in het bestemmingsplan gebied ter hoogte van de ijsbaan een bouwhoogte beperking geldt. De afstand tussen de molen en (het midden van) de ijsbaan bedraagt 425 meter. Dit betekent dat ter plaatse een object 10 meter hoog zou mogen zijn. In de volgende paragraaf zal worden aangegeven hoe bij het uitwerken van de visie op het gebied, omgegaan is met de hoogtebeperkingen.

## 2.3 Visie op het plangebied

### *Cultuur, toerisme en zakelijke dienstverlening*

In het Ontwikkelings Programma Haarlem (OPH) is aangegeven dat verschillende sporen worden gevolgd om de toeristische en culturele wervingskracht van Haarlem te versterken. Eén van die sporen heeft betrekking op “Haarlem Sportstad”. In het OPH is hierover het volgende opgenomen:

*“Het verbeteren, versterken en uitbreiden van sportaccommodaties is een belangrijke manier om meer (sport-)toeristen naar de stad te lokken. Ook door het versterken van de sportvoorzieningen in Haarlem wordt de toeristische wervingskracht vergroot. Goede,*

*bereikbare accommodaties moeten het mogelijk maken aantrekkelijke evenementen te organiseren. Het gaat daarbij niet alleen om de recreatiesporter, maar ook om de topsporter.”*

Een ander spoor betreft het inzetten op de zakelijke toerist. In het OPH is hierover vermeld dat dit kan worden bewerkstelligd *“onder meer door het verzorgen van voldoende congres- en vergaderruimte en een goede promotie van Haarlem als zakelijk centrum.”* Het voorzien in voldoende congres- en vergaderruimte is van groot belang voor het stimuleren van zakelijke dienstverlening. In het OPH wordt het voorzien in congres- en vergaderruimte beschouwd als een “randvoorwaardelijke maatregel” waarmee het investeringsklimaat van Haarlem voor zakelijke dienstverlening verbetert.

Het Structuurplan Haarlem 2020 geeft inzicht in de ruimtelijke vertaling van de doelstellingen uit het OPH. Haarlem heeft bijna geen ruimte voor uitbreiding; met de schaarse ruimte in de stad moet daarom zorgvuldig omgegaan worden. Het Structuurplan gaat uit van consolidatie enerzijds en ontwikkelingen anderzijds. In de stad zijn uiteenlopende zones aangewezen waarbinnen het accent ligt op ontwikkelingen. Eén van die zones bevindt zich aan de westzijde van de stad: langs de Westelijke Randweg bevinden zich vanaf het Pim Mulier Sportpark tot aan het gebied ten zuiden van de kunstijsbaan sportconcentraties die verder uit kunnen groeien tot een zogenaamde “sportboulevard”. Op de structuurplankaart is deze sportboulevard indicatief op de kaart aangeduid met een groene arcering. Relatief veel sportgelieerde ontwikkelingen zijn hier in gang gezet: een herinrichting en het toevoegen van sportgelieerde kantoorfuncties bij het Pim Mulier Sportpark, de “upgrading”(opwaarderen) van de IJbaan, de centrale huisvesting van CIO/Nova en de realisering van een nieuw korfbalcentrum op het complex Kleverlaan.

Het bestemmingsplangebied is op de Structuurplankaart aangegeven als “sportpark geschikt voor functiemenging”. In de toelichting van het Structuurplan is daarbij aangegeven dat “het parkeerterrein nabij het Kennemer Sport Center mogelijkheden biedt voor verdichting met onder andere sport- en recreatieve functies en kantoren (bijvoorbeeld voor diverse sportbonden ter versterking van Haarlem bestuursstad). Uitgangspunt is intensief ruimtegebruik: bestaande en nieuwe parkeerplaatsen moeten op eigen terrein gesitueerd worden, bij voorkeur geheel of gedeeltelijk verdiept. De parkeerfunctie mag, in verband met (grote) evenementen niet verloren gaan; bijvoorbeeld bij honkbalwedstrijden en - toernooien in het Pim Mulier sportpark en voetbalwedstrijden in het Haarlemstadion.

Op basis van hetgeen in het OPH en het Structuurplan Haarlem 2020 is opgenomen met betrekking tot sport en zakelijke dienstverlening, is algemeen uitgangspunt voor het bestemmingsplan 'Ijsbaanlaan e.o.' het handhaven en daar waar mogelijk versterken van de sport- en recreatieve functie van het gebied. Dit, met behoud van de rondom de ijsbaan gelegen groenstructuur (voor zover deze is opgenomen binnen het plangebied). Zowel de kunstijsbaan als de sporthallen van het Kennemer Sport Center hebben een regionale aantrekkingskracht. De herkenbaarheid en de uitstraling van de sportconcentratie zijn daarom van groot belang. Met betrekking tot het toekomstig functioneren van het sportterrein wordt beoogd de identiteit en herkenbaarheid te versterken. Dit is inmiddels onder andere bewerkstelligd doordat de kunstijsbaan is opgewaardeerd door deze sportvoorziening te overkappen.

### ***Herkenbaarheid Ijsbaan***

Juist gezien de ligging van de ijsbaan nabij de kruising Delftlaan/Kleverlaan, levert de overkapping een belangrijke bijdrage aan het vergroten van de herkenbaarheid van de ijsbaan. Voor het realiseren van de overkapping boven de ijsbaan zelf (de buitenring), kon volstaan worden met een bouwhoogte van 10 meter. Om overkapping van het middengebied mogelijk te maken, is een ruimere bouwhoogte wenselijk. Dit wat in het ontwerp maximaal 15 meter, maar nu na realisatie van de overkapping blijkt 13 meter te volstaan. Dit biedt flexibiliteit voor het kunnen maken van een ontwerp waarbij rekening wordt gehouden met de visuele beleving van het sportcomplex en met bouwtechnische aspecten.

### ***Molenbiotoop***

Bekeken is of en in hoeverre de overkapping van de ijsbaan de molen zou kunnen belemmeren in zijn windvang en/of de belevingswaarde van de molen aan zou kunnen tasten. Er vanuit gaande dat de wind overwegend uit het zuidwesten komt, is het niet waarschijnlijk dat de overkapping van de ijsbaan een structurele belemmering vormt voor de windvang van de molen. Immers, de ijsbaan ligt niet ten zuidwesten, maar ten westen van de molen. Tevens bevindt zich tussen de overkapping en de molen een bomenrij (aan de Delft) die een vergelijkbare hoogte heeft.

De ijsbaan heeft op de beleving van de molen vanaf de Delftlaan geen invloed, omdat het sportcomplex aan de westzijde van deze weg ligt, en de molen aan de oostzijde. Vanuit Bloemendaal (omgeving Kleverlaan) is de molen op dit moment niet of nauwelijks waarneembaar omdat zich hier reeds bebouwing bevindt. Om deze redenen zal de overkapping de molen in zijn windvang en het functioneren als monument niet belemmeren. Daar komt bij dat het realiseren van de overkapping vanuit milieuoogpunt juist een gewenste (of zelfs verplichte) maatregel vormde om de door de ijsbaan

veroorzaakte geluidoverlast terug te dringen. Voor de directe woonomgeving is dit van groot belang.

Bij het maken van een afweging tussen maatschappelijke baten (het verbeteren van de leefomgeving van de naastgelegen woonwijk) versus de richtlijnen uit de Molenbiotoop, is in dit geval meer waarde gehecht aan het terug dringen van de door de ijsbaan veroorzaakte geluidhinder. Ter plaatse van de ijsbaan is daarom een ruimere bouwhoogte opgenomen dan volgens de Molenbiotoop wordt voorgesteld. Wel is de bouwhoogte naar aanleiding van de ingediende zienswijzen aangepast van 15 meter naar 13 meter, de strikt noodzakelijk hoogte om een eventuele overbouwing van het middengedeelte te kunnen realiseren.

### ***Versterking identiteit sportterrein***

Uit oogpunt van een multifunctioneel gebruik van sportvoorzieningen, is het een gewenste ontwikkeling om sport en welzijn of sport en onderwijs, te combineren. In het plangebied betekent de realisatie van het schoolgebouw van het CIOS (Centraal Instituut Opleiding Sportleiders) een bundeling van sportbeoefening, sportopleiding en sportaccommodatie. Een dergelijke maatschappelijke voorziening levert voor het functioneren van het sportterrein een belangrijke meerwaarde op. Ook andere maatschappelijke voorzieningen, zoals bijvoorbeeld kinderdagopvang of een praktijk voor fysiotherapie, vormen een gewenste aanvulling zijn op sportvoorzieningen.

De mogelijkheid voor ontwikkeling van de sport- en recreatieve functie en de maatschappelijke functie wordt geboden aan de noordzijde van het Kennemer Sport Center. Daarbij is het tevens mogelijk om congres- en vergaderruimte te ontwikkelen, net zoals in het vigerende bestemmingsplan het geval is. Op het noordelijk parkeerterrein is voor dergelijke ontwikkelingen een wijzigingsbevoegdheid neergelegd. De bouwhoogte voor deze locatie wordt op maximaal 15 meter gesteld. Deze hoogte is in overeenstemming met de overige bebouwing op het ijsbaanlaan-terrein, zoals de Kennemer sporthal en het CIOS-gebouw en de mogelijk aanvullende overkapping van de ijsbaan. Op deze wijze wordt de eenheid van het gebied in schaal en omvang gecontinueerd. Ten aanzien van de bezonning en privacy zijn nadere eisen te stellen om de ruimtelijke kwaliteit van belendende percelen te garanderen. Hierdoor kan in een toekomstig bouwplan ongewenste schaduwwerking of privacybeperking voorkomen worden.

Niet alleen bij de verdere ontwikkeling van de ijsbaan, maar ook bij realisatie van nieuwe functies in het plangebied dient de woonkwaliteit van omliggende woonwijken gewaarborgd te worden. Voorkomen moet worden dat ontwikkeling van nieuwe functies

parkeerdruk oplevert voor de aangrenzende woonwijk “de Krim”. Parkeren dient op het sportterrein zelf te worden opgelost. In paragraaf 2.4 en 2.5 wordt hier nader op ingegaan.

## 2.4 Voorzieningen

Het zuidelijk deel van het plangebied wordt in beslag genomen door de kunstijsbaan met bijbehorende voorzieningen, zoals het clubgebouw. In het noordelijk deel van het gebied bevinden zich de overdekte sportaccommodaties van het Kennemer Sport Center. Deze sportaccommodatie kent een bezoekerscapaciteit van 2.900 personen. In de directe nabijheid van zowel de ijsbaan als het Kennemer Sport Center is een schoolgebouw van het CIOS gerealiseerd.

Om er voor te zorgen dat de ijsbaan een eigentijdse sportvoorziening blijft met regionale aantrekkingskracht, was het wenselijk het ijsoppervlakte uit te breiden en mogelijkheden te creëren voor het realiseren van een overkapping. Met het verlenen van een bouwvergunning met vrijstelling ex artikel 19, eerste lid, Wet op de Ruimtelijke Ordening op 23 mei 2005 is de mogelijkheid voor het overkappen van de ijsbaan geschapen. Na de verlening is de 400-meter baan overkapt. Voor de uitbreiding van het ijsoppervlak op het middenterrein is reeds eind 1999 een vergunning verleend. Hiermee kan het ijsbaancomplex intensiever worden benut, onder andere voor lessen. Denkbaar is de ijsbaan in de toekomst in zijn geheel te overkappen, en ruimte te bieden voor het uitbreiden van bijvoorbeeld kleed- en opslagruimten. In het bestemmingsplan worden mogelijkheden hiervoor geboden, zodat het gebruik van de ijsbaan verbeterd kan worden. Maar er zijn nu geen concrete plannen.

Aan de zuidzijde van het plangebied wordt ruimte gereserveerd voor een (sport)hotel. Aangezien een bouwvergunning hiervoor reeds in 2000 verleend is, is ook deze voorziening ingetekend op de plankaart. Van de vergunning is vooralsnog geen gebruik gemaakt. Aangezien de vergunning reeds enige jaren geleden verleend is en het hotel in de directe nabijheid van de inmiddels overkapte ijsbaan niet gerealiseerd is, is nogmaals naar de mogelijkheden van de locatie gekeken. Het op een andere wijze situeren van de bebouwing dan nu op de plankaart is aangegeven, is stedenbouwkundig gezien niet goed mogelijk, gezien de beperkte ruimte. Bovendien is het uitbreiden van het bouwvlak niet wenselijk omdat er ruimte dient te zijn voor het aanleggen van een open waterverbinding tussen de spoorloot en de Delft. Zie verder paragraaf 2.6.

Om reeds verleende rechten te respecteren maar ook extra mogelijkheden te creëren, is het toegestane gebruik wel verruimd, omdat dit ruimtelijk functioneel niet op bezwaren stuit. Om ruimte te bieden aan het realiseren van alternatieve en/of aanvullende sport-,

recreatie-, maatschappelijke- en economische functies, zoals congres- en vergaderfaciliteiten en dienstverlenend bedrijvigheid, wordt in het bestemmingsplan voor deze locatie een gemengde bestemming opgenomen. Deze functieverruiming kan een meerwaarde opleveren voor het gehele sportterrein.

In het bestemmingsplan wordt door middel van het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid geboden om 8800 m<sup>2</sup> van het parkeerterrein ten noorden van het Kennemer Sport Center te ontwikkelen ten behoeve van congres- en vergaderruimte, sport- en recreatieve functies en/of maatschappelijke functies (het parkeerterrein is positief bestemd als verkeersdoeleinden en *kan* gewijzigd worden ten behoeve van bovengenoemde functies). Om te voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat in met name de naast gelegen woonwijk “de Krim”, geldt bij de wijzigingsbevoegdheid de voorwaarde dat zowel voor de bestaande als de toe te voegen aantallen parkeerplaatsen binnen het wijzigingsgebied een oplossing dient te worden gevonden.

## 2.5 Verkeer

In het plangebied bevinden zich voorzieningen met een bovengemeentelijke positie. Voor het goed functioneren van deze voorzieningen en voor de leefbaarheid in de omliggende woonbuurten, is het van groot belang dat het plangebied goed bereikbaar is en dat de infrastructuur van voldoende maat is. Gezien de ligging aan de Delftlaan (stadsstructuurweg) is het plangebied goed bereikbaar voor het gemotoriseerd verkeer. Het IJsbaanlaanterrein is ontsloten via de Kleverlaan, A.W.F. van Idenburglaan en de Willem van Outhoornlaan. Op laatstgenoemde wegen is eenrichtingverkeer ingesteld; het verkeer wordt op deze wijze van zuid naar noord geleid. De beide kruisingen met de Delftlaan zijn met VRI (verkeersregelinstallaties) geregelde kruisingen. Gelet op het bovenstaande is de bereikbaarheid en de infrastructuur voldoende gewaarborgd.

Op het terrein bevinden zich ± 640 parkeerplaatsen. Tevens zijn binnen het gebied met de bestemming gemengde doeleinden 34 parkeerplaatsen op eigen terrein mogelijk. In totaal zijn er dus ± 674 parkeerplaatsen beschikbaar. Aan de van Idenburglaan zijn ook parkeerplaatsen beschikbaar. Aangezien deze locatie als busparkeerplaats wordt gebruikt worden deze parkeerplaatsen echter niet meegeteld. Op het halfverhard terrein ten noorden van de sporthal is ruimte voor ± 140 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen kunnen gebruikt worden tijdens evenementen in de sporthal.

De parkeerplaatsen die zich op het terrein bevinden worden voornamelijk in de avonden en in het weekend gebruikt door bezoekers van de ijsbaan en/of het Kennemer Sport Center. Parkeerplaatsen die benodigd zijn voor het CIOS-schoolgebouw zullen voornamelijk overdag gebruikt worden, tijdens lesuren.

Wat parkeren betreft wordt daarom uitgegaan van uitwisselbaarheid; dit betekent dat de parkeerbehoefte door verschillende functies op een verschillende tijdstip ontstaat. Het CIOS heeft overdag een parkeerbehoefte, de ijsbaan vooral 's avonds. Dit betekent dat het CIOS overdag van een aantal parkeerplaatsen gebruik maakt en de schaatsbaan 's avonds. Hierdoor kan men dezelfde parkeerplaatsen “dubbel” gebruiken.

Een parkeertelling heeft uitgewezen dat er overdag voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om de parkeerbehoefte van het CIOS-gebouw op te vangen.

| Functie  | Tijdstip | Werkdag<br>overdag | Werkdag<br>'s avonds | Weekend |
|----------|----------|--------------------|----------------------|---------|
| Hotel    |          | 51                 | 75                   | 49      |
| CIOS     |          | 31                 | -                    | -       |
| K.S.C.   |          | 270                | 270                  | 270     |
| Ijsbaan* |          | 154                | 252                  | 378     |
| Totaal   |          | 506                | 597                  | 697     |

(Parkeerbehoefte bepaald op basis van C.R.O.W. 1996)

\* Parkeerbehoefte alleen ten tijde van schaatsseizoen

Volgens de tabel zal het parkeerterrein alleen in het weekend en dan ook nog bij gelijktijdigheid van activiteiten volledig in gebruik zijn; dit laatste komt sporadisch voor. Het parkeerterrein voorziet dan ook in de parkeerbehoefte ten behoeve van de voorzieningen. Daarnaast is circa 12 keer per jaar een evenement op het terrein toegestaan. De hierdoor ontstane parkeerpiek wordt opgevangen door middel van gebruik van het halfverhard terrein ten noorden van de sporthal.

Bij ontwikkeling van het terrein waarvoor in het plan een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen, is uitgangspunt dat de benodigde parkeerfaciliteiten geheel of gedeeltelijk verdiept worden aangelegd en voorwaarde dat zowel voor de bestaande als de toe te voegen aantallen parkeerplaatsen binnen het wijzigingsgebied een oplossing dient te worden gevonden.

Het gebied is voor langzaam verkeer ontsloten door het Carel Reinierspad, een vrijliggend fietspad met aanliggend trottoir. Ter hoogte van het kruispunt Van Riebeecklaan met de Delftlaan is een fietstunnel gesitueerd om de bereikbaarheid van het plangebied voor langzaam verkeer te vergroten. In de bestaande situatie is het aantal stallingsplekken voor de fietsen voldoende. Ten aanzien van het CIOS-schoolgebouw zijn de consequenties voor de fietsenstallingen onderzocht in verband met het kunnen verlenen van de bouwvergunning. Een aantal stallingplekken is komen te

vervallen (160), terwijl tegelijkertijd een toegenomen behoefte aan stallingplekken (106) is ontstaan door de schoolfunctie. De ruimte voor die fietsenstallingen is te vinden voor het schoolgebouw als ook voor de sporthallen.

Op enige afstand van het plangebied bevindt zich station Bloemendaal NS. Vanaf dit station is het sportterrein voor langzaam verkeer te bereiken via de fietstunnel onder het spoor, het J.P. Coenpad dat langs de oostzijde van het spoor loopt en de J.P. Coenlaan, die in verbinding staat met de W. van Outhoornlaan.

Binnen de verkeersbestemming moet ruimte gelaten worden om zonodig veranderingen te kunnen aanbrengen in de inrichting van de openbare ruimte, afgestemd op wijzigende behoeften. Gedacht kan worden aan: ruimte voor diverse verkeerstechnische aanpassingen (zoals veiligere inrichtingen), goede inrichting voor fietsers en voetgangers, goede en voldoende parkeervoorzieningen, stallingmogelijkheden voor fietsen en aanleg van kleine groen- en speelvoorzieningen. In de voorschriften wordt de bestemming ‘verkeersdoeleinden’ zodanig ruim omschreven dat deze wijzigingen in de openbare ruimte doorgevoerd kunnen worden zonder dat het bestemmingsplan gewijzigd hoeft te worden.

## **2.6 Water**

Aan weerszijden van het gebied bevinden zich watergangen. Aan de westzijde is een spoorsloot gesitueerd, die voor afwatering van de spoordijk zorgt. De spoorsloot staat via een duiker in directe verbinding met de aan de oostzijde van het plangebied gelegen Delft. Voor het bouwen van bouwwerken als bruggen, duikers en gemalen is een keurvergunning nodig van het hoogheemraadschap van Rijnland.

De Delft stroomt in noordelijke richting en heeft, als onderdeel van het boezemstelsel, een belangrijke bergingsfunctie. Daarnaast heeft de Delft de functie viswater. Voor de spoorsloot is de algemene ecologische functie van kracht. Volgens de vierde Nota Waterhuishouding moet al het oppervlaktewater minimaal voldoen aan de MTR (Maximaal Toelaatbaar Risico). Voor viswater gelden stringenter eisen. Daarnaast zijn in Noord-Holland ook de Specifieke Ecologische Norm Doelstellingen (SEND) van toepassing. Het Hoogheemraadschap van Rijnland streeft naar biologisch gezond water dat voldoet aan de eisen die er vanuit de toegekende functies aan gesteld worden.

In de periode 2000-2002 is maandelijks de waterkwaliteit van de Delft, ter hoogte van de Stuijvesantbrug, bepaald. Uit deze bemonsteringen is gebleken, dat de kwaliteit van dit oppervlaktewater niet voldoet aan de normen voor nutriënten (stikstof en fosfor), chloride, zuurstof en koper. De waterbodem in de Delft heeft een klasse IV. Mogelijke

oorzaken van de matige waterkwaliteit in de Delft zijn uitspoeling, riooloverstorten die lozen op de Delft, nalevering waterbodems, afspoeling van nabij gelegen oppervlakken en wateraanvoer van buiten plangebied. De doorstroming in de Delft wordt dagelijks kunstmatig geregeld via het doorvoergemaal Kleverlaan. Het is aannemelijk dat de spoorsloot een vergelijkbare matige tot slechte waterkwaliteit heeft als de Delft, vanwege de duikerverbindingen tussen spoorsloot en de Delft en de kunstmatige doorstroming via het doorvoergemaal.

De inrichting en het onderhoud van watergangen hebben grote invloed op de biologische waterkwaliteit, dat wil zeggen de aanwezigheid van vissen, macrofauna en waterplanten. Omdat het een positief effect heeft op de biologische waterkwaliteit wordt een ecologische inrichting van de waterlopen door Rijnland gestimuleerd. In het door de raad vastgestelde Integraal Waterplan (IWP) is een gebiedsvisie ontwikkeld op het waterbeheer op langere termijn. In het kader van het waterplan wordt onder meer beoogd een nadere uitwerking en invulling te geven van de eisen die worden gesteld aan het watersysteem in relatie tot de functies ervan, en de eventuele maatregelen die hieruit voortvloeien.

Het afvalwater in het plangebied (afkomstig van douches, toiletten, enz.) wordt afgevoerd via de riolering. Het regenwater van het Kennemer Sport Center wordt deels op de spoorsloot, deels op de riolering geloosd. Bij de ijsbaan wordt het regenwater geloosd op de spoorsloot. Het smeltwater van de ijsbaan wordt gerecycled. Na reiniging van dit water wordt het hergebruikt.

In de ruimtelijke ordening zal steeds meer aandacht moeten worden besteed aan ruimte voor water. Door enkele oorzaken (de verhoging van de zeespiegel, de toename van de hoeveelheid neerslag, de inklinking van de bodem en een toename van het bebouwd en verhard oppervlak) zal de behoefte namelijk toenemen om meer oppervlaktewater te creëren om zo het bergend vermogen van het watersysteem te vergroten.

In het kader van de **watertoets**, het in een zo vroeg mogelijk stadium van planvorming betrekken van de waterbeheerder, heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland in december 2002 een eerste advies uitgebracht op het concept voorontwerp bestemmingsplan. Het Hoogheemraadschap heeft in dat advies aangegeven dat een aantal onderdelen in het plangebied aandacht behoeven.

### *1. Duiker*

De onder het parkeerterrein gelegen duiker, die de spoorsloot verbindt met de Delft, functioneert volgens het Hoogheemraadschap niet naar behoren. Gevolg is dat de

waterstand in de spoorstoot te hoog is en er wateroverlast ontstaat in de aanliggende woonwijk ten westen van de spoorstoot. Om de doorstroming in het gebied te bevorderen stelde het Hoogheemraadschap voor aan de zuid-westzijde van de ijsbaan een open waterverbinding te creëren tussen de spoorstoot en de Delft.

De gemeente Haarlem ging er echter van uit dat het toevoegen van open water niet nodig was, aangezien de duiker voldoende ruim gedimensioneerd is. Als de waterhuishouding desondanks niet op orde zou zijn, zou dat het gevolg zijn van dichtgeslibde duikers en/of de hoeveelheid bagger in de spoorstoot. Het onderhouden van duikers en spoorloten is van groot belang voor de doorstroming van het gebied, maar in het bestemmingsplan kan hierover niets geregeld worden. Indien het wenselijk zou zijn open water toe te voegen ten behoeve van het verbeteren van de waterkwaliteit, zou het bestemmingsplan wel de mogelijkheid bieden water te realiseren binnen de bestemmingen Groenvoorziening en Verkeersdoeleinden.

Tijdens nader overleg is er door het Hoogheemraadschap op gewezen dat een duiker voor de doorstroming in een gebied kwetsbaarder is dan een open waterverbinding, ook al is de duiker voldoende gedimensioneerd. Een open waterverbinding komt bovendien het zuurstofgehalte van water, en daarmee de waterkwaliteit ten goede. Om die reden is toch onderzocht of er binnen of buiten het plangebied een mogelijkheid bestond de spoorstoot en de Delft in verbinding met elkaar te stellen. Direct buiten het plangebied, tussen de rijbaan en het fietspad van de Kleverlaan, bleek een sloot niet op een duurzame en verkeersveilige wijze aan te leggen. Binnen het plangebied, in de groenstrook ten zuiden van het vergunde maar niet gerealiseerde hotel, is wel enige ruimte beschikbaar. Het Hoogheemraadschap heeft met de betreffende grondeigenaar gesproken over de mogelijkheden voor het aanleggen van een sloot. Gebleken is dat deze in principe bereid is zijn medewerking te verlenen.

Het Hoogheemraadschap heeft vervolgens een nadere uitwerking gemaakt van het ontwerp van de aan te leggen sloot en heeft een bijbehorende kostenraming gemaakt. De sloot dient een nat oppervlak (het oppervlak water van de dwarsdoorsnede) te hebben van 2,1 m<sup>2</sup>. Vanwege de beperkte ruimte op het terrein is het ontwerp gebaseerd op een sloot van 3 meter breed (aan het wateroppervlak) met een diepte van 0,7 meter. De wanden van dit ontwerp zijn verticaal en beschoeid. Daar waar de sloot aan de west- en oostzijde het ijsbaanterrein binnenkomt, respectievelijk verlaat, worden ronde duikers met een diameter van 1000 mm aangelegd. Op basis van dit ontwerp is op de plankaart een strook grond in het zuiden van het plangebied bestemd als water.

## *2. afkoppelen hemelwater*

Het Hoogheemraadschap adviseerde het regenwater dat afkomstig is van de overkapping van de ijsbaan, het parkeerterrein, het schoolgebouw en het hotel, af te koppelen op de Delft. Het afkoppelen van hemelwater kan echter niet in een bestemmingsplan verplicht worden gesteld. De meest geëigende plaats om een scheiding tussen afvalwater en hemelwater te regelen is de gemeentelijke bouwverordening. Op dit moment staat de bouwverordening lozing van hemelwater, anders dan op de openbare riolering, toe, voor zover uitsluitend hemelwater wordt geloosd. Indien aan of in bouwwerken aan te brengen voorzieningen voor de afvoer van hemelwater niet aan een openbaar riool worden aangesloten, geldt onder andere de bepaling dat leidingen voor de afvoer van hemelwater zodanig moeten lozen dat geen verontreiniging kan optreden van water, bodem of lucht. De bouwverordening is bindend bij het toetsen van bouwaanvragen, gelijk een bestemmingsplan en het bouwbesluit.

## *3. compenseren verhard oppervlak*

Zolang de overkapping van de ijsbaan alleen betrekking heeft op de 400-meter baan, kan gesteld worden dat het verhard oppervlak niet toeneemt. Het bestemmingsplan staat echter toe, dat de ijsbaan volledig kan worden overkapt. In dat geval zou er volgens het Hoogheemraadschap wel sprake zijn van een toename van het verhard oppervlak. Het Hoogheemraadschap gaat er van uit dat een toename van verhard oppervlak gecompenseerd dient te worden, bijvoorbeeld in de vorm van open water. In het plangebied dient derhalve ruimte gereserveerd te worden voor het aanleggen van open water. Als norm wordt gehanteerd dat de te reserveren hoeveelheid open water gelijk dient te zijn aan 15% van de werkelijke toename van het verhard oppervlak. Het Hoogheemraadschap gaat uit van de feitelijke toename van verharding. Wanneer echter een vergelijking wordt gemaakt met hetgeen in het te vervangen bestemmingsplan mogelijk was aan verharding, kan niet gesteld worden dat het verhard oppervlak toeneemt. In het vigerende bestemmingsplan is voor de betreffende gronden de bestemming “Ijsbaan” opgenomen. Verharding is binnen deze bestemming niet uitgesloten. Dat het nieuwe bestemmingsplan “Ijsbaanlaan e.o.” een volledige overkapping van de ijsbaan mogelijk maakt, kan daarom juridisch gezien niet beschouwd worden als een toename van verhard oppervlak.

Indien door de feitelijke toename van verharding (bij een volledige overkapping) de waterhuishoudkundige situatie niet meer op orde is, zullen de gemeente Haarlem en het Hoogheemraadschap van Rijnland voor dit concrete geval in overleg treden over de verdeling van verantwoordelijkheden en kosten.

## 2.7 Groen

De groenstroken die het plangebied omringen (evenwijdig aan het spoor en de Delft) maken onderdeel uit van de (hoofd)groenstructuur van Haarlem en vertolken daarmee een belangrijke ecologische functie. De binnen het plangebied opgenomen groenvoorzieningen worden gehandhaafd en positief bestemd als Groenvoorziening, met uitzondering van de groenstrook ten zuiden van het hotel. Zoals aangegeven in de vorige paragraaf zal deze grond met oog op de aanleg van een sloot bestemd worden als Water.

## 2.8 Milieuonderzoek

Ten behoeve van het bestemmingsplan IJsbaanlaan is een milieuonderzoek uitgevoerd. Dat onderzoek geeft een overzicht van een aantal milieuhygiënische belemmeringen in het plangebied. Met betrekking tot de ijsbaan hebben de milieu-aspecten geluid en externe veiligheid een duidelijke invloedssfeer op de omgeving.

### 2.8.1 Geluid

In deze paragraaf zijn de uitkomsten van het uitgevoerde geluidsonderzoek opgenomen. De achtergrondinformatie, zoals een nadere toelichting op het wettelijk kader en geluidszones, geluidsbelasting, geluidsnormen en de toepassingsvolgorde van geluidsreducerende maatregelen zijn opgenomen in bijlage 2.

#### 2.8.1.1 *Uitgangspunten bestemmingsplan: nieuwe situaties*

Aan de noordzijde van het plangebied kunnen gronden met de bestemming Verkeersdoeleinden gewijzigd worden in de bestemmingen gemengde doeleinden en/ of maatschappelijke doeleinden.

Aan de zuidzijde is ruimte gereserveerd voor gemengde doeleinden. Alle mogelijk gemaakte functies zijn niet-geluidsgevoelig. Gezien de ligging nabij het spoor en de Delftlaan is het realiseren van geluidsgevoelige bestemmingen op die locatie niet wenselijk.

#### 2.8.1.2 *Bevindingen*

De voorkeursgrenswaarde (48 dB voor weg en 55 dB voor rail) wordt ter hoogte van de twee locaties overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor wegverkeer wordt ter hoogte van het wijzigingsgebied niet overschreden, echter ter plaatse van de bestemming Gemengde doeleinden wel.

De geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer overschrijdt de maximale ontheffingswaarde niet. Ten aanzien van de geluidsbelasting als gevolg van het railverkeer is specifiek voor dit bestemmingsplan ook gekeken naar de gevolgen van de overkapping van de ijsbaan voor de woningen aan de Iepenlaan.

Door het gebruik van een geluidsinstallatie die zich in de inrichting van de ijsbaan bevindt, voldeed de ijsbaan in het verleden niet altijd aan de geluidsnormen. In het kader van de Wet milieubeheer diende de ijsbaan er wel voor te zorgen dat aan de normen voldaan werd, bijvoorbeeld door het nemen van bouwkundige maatregelen zoals het plaatsen van een geluidsscherm of het overkappen van de ijsbaan. De ijsbaan heeft inmiddels een gedeeltelijke overkapping.

Om duidelijk te maken welke gevolgen de bouw van deze overkapping zou hebben voor de geluidbelasting op de woningen aan de Iepenlaan is een berekening uitgevoerd met standaardrekenmethode II. Hierbij zijn twee situaties, met en zonder overkapping, met elkaar vergeleken. Als invoergegevens voor de berekening zijn de gegevens uit het akoestisch spoorboekje voor het peiljaar 2010/2015 gebruikt. Aan de hand van deze gegevens is voor een viertal punten op de achtergevels van de woningen aan de Iepenlaan in de gemeente Bloemendaal een berekening uitgevoerd.

Uit de resultaten van deze twee berekeningen bleek dat de geluidbelasting (equivalente geluidniveau) met maximaal 0,4 dB(A) toeneemt. Deze geringe toename kwam doordat de trein op het moment van de passage zelf als een geluidsscherm werkt voor het geluid dat reflecteert op de overkapping. De reflecties die niet door de trein worden afgeschermd gaan over de trein heen en komen nagenoeg niet bij de woningen.

Na de bouw van de overkapping zijn opnieuw metingen verricht. Daarbij is geconstateerd dat er geen sprake is van overschrijding van de wettelijke geluidsnormen.

### **2.8.1.3 Conclusie**

Uit de resultaten van het milieuonderzoek blijkt dat ter plaatse van het wijzigingsgebied een geluidbelasting wordt ondervonden ten gevolge van weg- en railverkeer.

Bij het gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheid zal worden bekeken of geluidsreducerende maatregelen genomen kunnen worden om de geluidsbelasting te verlagen.

Ter plaatse van de bestemming Gemengde doeleinden wordt de maximale grenswaarde voor wegverkeer wel overschreden. Gezien de situering en de hoge geluidbelasting zijn binnen de bestemming maatschappelijke functies uitgesloten.

### 2.8.2 *Externe veiligheid*

Op het gebied van externe veiligheid is het voor dit bestemmingsplan relevant om in te gaan op de aspecten “vervoer van gevaarlijke stoffen” en “opslag van gevaarlijke stoffen”.

De kunstijsbaan wordt gekoeld met behulp van een indirect systeem waarbij de "koude" wordt opgewekt door circa 1800 kg ammoniak. Het ammoniak bevindt zich in de machinekamer en de condensor. Met behulp van een warmtewisselaar wordt de "koude" overgebracht op kooldioxide. Een leidingensysteem zorgt er vervolgens voor dat kooldioxide van de machinekamer naar de 400 meterbaan en de krabbelbaan wordt vervoerd en vervolgens weer terug naar de machinekamer.

Voornoemde koelinstallatie voldoet zowel technisch als wat betreft externe veiligheid aan de hiervoor geldende regelgeving. Voor de koelinstallatie zijn de benodigde vergunningen afgegeven.

Zowel over spoor als over de weg vindt of kan vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Over het baanvak Haarlem – Beverwijk vindt momenteel nog vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Het betreft hier het vervoer van het giftige gas ammoniak. Op korte termijn zal dit transport verdwijnen. De rijksoverheid heeft namelijk een principeakkoord met DSM gesloten over de beëindiging van de ammoniaktransporten tussen Geleen en IJmuiden. De ammoniaktransporten worden uiterlijk per 31 december 2009 stopgezet en de in IJmuiden gelegen fabriek van DSM wordt met ingang van 1 januari 2010 gesloten.

Door het wegvallen van het vervoer van ammoniak (NH<sub>3</sub>) wordt het risico van het spoor in de toekomst 0, omdat het de enige stof is. Hoewel er formeel nog geen regeling is waaruit blijkt dat het risico 0 is (het vervoer moet nog worden stop gezet), is wel bekend gemaakt dat het principeakkoord wordt uitgewerkt in een convenant.

De provincie Noord-Holland is beheerder van de Westelijke Randweg. Formeel staat de Westelijke Randweg open voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uit een onderzoek uit 2001 is naar voren gekomen dat de hoeveelheid transporten over de Westelijke Randweg niet significant is. De Westelijke Randweg gaat uiteindelijk over in gemeentewegen. Besloten is dat wegen in Haarlem (met uitzondering van wegen in de Waarderpolder) niet openstaan voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Het vervoer is alleen mogelijk indien daarvoor een ontheffing is verleend.

Momenteel wordt ontheffing verleend voor het vervoer van LPG en zeer incidenteel voor het vervoer van vuurwerk. Voor overige gevaarlijke stoffen zijn er geen aanvragen

in behandeling. Overigens zijn er met uitzondering van de LPG-tank aan de Leidsevaart (die voor 2010 wordt opgeheven) in Haarlem west geen afleverpunten voor gevaarlijke stoffen. Door het komen te vervallen van het LPG-transport en het feit dat het vuurwerktransport zo incidenteel plaatsvindt, is de verwachting dat bij nieuwe ontwikkelingen het groepsrisico niet zodanig toeneemt dat dit maatschappelijk niet te verantwoorden is. Daar waar sprake is van nieuwe ontwikkelingen zal onderzoek gedaan moeten worden naar een eventuele toename van het groepsrisico en de consequenties daarvan.

#### **2.8.4 Bodemkwaliteit**

Nagegaan is of er sprake is van een voldoende goede bodemkwaliteit op de locaties waarop in dit bestemmingsplan ruimte wordt geboden voor het ontwikkelen van nieuwe functies. In bijlage 2 van de toelichting zijn de resultaten van het uitgevoerde bodemonderzoek opgenomen. Hieruit blijkt dat lokaal ernstige verontreinigingen kunnen voorkomen. Zeer waarschijnlijk is hier sprake van arseen van natuurlijke herkomst. Algemene saneringsdoelstelling voor het plangebied IJsaanlaan e.o. is dat na sanering de bodem geschikt is voor de beoogde functies en de kwaliteit van de grond minimaal gelijk is aan de vastgestelde achtergrondwaarden in het plangebied.

#### **2.8.5 Zonering**

Als bijlage bij de voorschriften is een lijst opgenomen, waarin uitleg wordt gegeven over verschillende milieucategorieën en waarin tot uitdrukking komt welke bedrijven en voorzieningen onder elk van die categorieën vallen. Deze lijst legt een koppeling tussen de aard van bedrijven en de ter plaatse acceptabele milieubelasting. Het plangebied wordt omringd door spoor- en weginfrastructuur en grenst aan de west- en noordzijde aan een woonwijk. Het gebied wordt gekenmerkt door sport- en recreatiefuncties en daaraan gelieerde voorzieningen en instellingen. Op basis van de Nota Milieuzonering vallen de sporthallen van het Kennemer Sport Center binnen categorie 3, evenals het mogelijk te realiseren sporthotel en het schoolgebouw van het CIOS. Alleen de overkapte ijsbaan valt binnen categorie 4. Door de overkapping is overigens de geluidsoverlast zoals voorzien afgenomen.

Aansluitend bij de reeds aanwezige en de geplande voorzieningen in het plangebied, is voor het bestemmingsplan uitgangspunt maximaal categorie 3 activiteiten toe te staan. Dat betekent dat de ijsbaan wat milieuzonering betreft onder overgangsrecht komt te vallen. Door het nemen van verdere maatregelen zoals een totale overkapping is het mogelijk dat de ijsbaan in de toekomst binnen milieucategorie 3 komt te vallen. Het toestaan van maximaal categorie 3 activiteiten levert voor de aangrenzende woonwijken geen onacceptabele milieubelasting op.

Immers, categorie 3 bedrijven hebben weliswaar een indicatieve afstand tot woningen van 50 meter maar door het stellen van eisen op basis van de Wet milieubeheer zal de milieuhinder slechts tot een veel geringer afstand zich uitstrekken.

### 3 PLANBESCHRIJVING

In het voorgaande hoofdstuk zijn de beleidsuitgangspunten per functie beschreven. Deze beleidsuitgangspunten zijn in de voorschriften vervat en op de plankaart weergegeven als bestemmingen en aanduidingen. Dit hoofdstuk geeft een verklaring van de voorschriften, en geeft aan waarom voor een bepaalde regeling is gekozen.

#### 3.1 Stedenbouwkundige uitgangspunten

Het toevoegen van nieuwe voorzieningen in het plangebied draagt bij aan het versterken van de herkenbaarheid van het sportterrein. De herkenbaarheid is belangrijk voor de leesbaarheid van een locatie en voor de oriëntatie in de stad als geheel.

De mogelijkheden voor toevoegingen in het plangebied, naast de reeds vergunde bouwplannen, betreft de ijsbaan zelf en in het wijzigingsgebied ten noorden van de sporthal. In de voorschriften is derhalve, ten aanzien van de wijzigingsbevoegdheid, een nadruk gelegd op de mogelijke toevoeging van sport- en recreatieve functies dan wel daaraan gelieerde functies.

De bouwhoogten in het plangebied zijn afgestemd op de bestaande situatie of op de omgeving. Hierbij is eveneens de herkenbaarheid van de locatie van belang. Vanwege deze herkenbaarheid van de locatie is qua volume een forse toevoeging wenselijk. De overkapping van de ijsbaan vormt een markant punt in de omgeving.

Daarnaast geldt voor de architectuur een continuering van het bestaande, eveneens mede met het oog op de herkenbaarheid door middel van gelijkwaardige uitstraling. Bestaande architectuur bestaat voornamelijk uit de Kennemer sporthal, het CIOs- schoolgebouw en de ijsbaanoverkapping. Het CIOs-schoolgebouw past wat architectuur betreft goed bij de bestaande sportvoorzieningen en heeft als gebouw toch de herkenbaarheid als schoolvoorziening. De ijsbaanoverkapping geeft het geheel allure.

#### *Wijzigingsgebied*

Het wijzigingsgebied betreft het parkeervlak direct ten noorden van de Kennemer sporthal. Reden voor het opnemen van deze wijzigingsbevoegdheid is het kunnen voortzetten van de bestaande situatie, maar het tegelijkertijd niet uitsluiten van nieuwe ontwikkelingen. Voor het parkeervlak bestaat de mogelijkheid om de bestemming verkeersdoeleinden te wijzigen in sport- en recreatieve en/of maatschappelijke doeleinden en dienstverlening, met inbegrip van kantoren, congres- en vergader ruimten en praktijkruimten. Het wijzigingsgebied mag voor 100% bebouwd worden.

Ten aanzien van de architectuur in het wijzigingsgebied geldt uiteraard hetzelfde uitgangspunt als voor andere ontwikkelingen in het plangebied. De architectuur dient aan te sluiten bij de bestaande uitstraling van het plangebied. De bouwhoogte in het

wijzigingsgebied is 15 meter. Hierbij zijn nadere eisen te stellen ten aanzien van privacy en bezonning, voornamelijk ten behoeve van de woningen aan de van Riebeecklaan, grenzend aan het plangebied.

### **3.2 De bestemmingen**

Algemeen uitgangspunt voor de bestemmingsregeling van het bestemmingsplan “IJsbaanlaan e.o.” is enerzijds het bieden van rechtszekerheid voor gebruikers en omwonenden van het plangebied en anderzijds het bieden van ruimte voor verandering en aanpassing aan veranderende wensen. Dit geldt zowel voor de bestaande als voor de toekomstige bebouwing en functies. Hierna wordt nader ingegaan op de afzonderlijke bestemmingen.

#### ***gemengde doeleinden***

Aan de zuidzijde van het plangebied wordt een deel van de grond grenzend aan de ijsbaan als Gemengde Doeleinden (G) bestemd. Binnen deze vestiging wordt voor alle bouwlagen ruimte geboden voor een hotel, congres- en vergaderruimte, praktijkruimte, sport- en recreatieve functies, maatschappelijke functies, dienstverlenend bedrijf of -inrichting en kantoren zonder loketfunctie.

#### ***maatschappelijke doeleinden***

De geplande schoolvoorziening van het CIOS is bestemd als Maatschappelijke doeleinden. Functieverandering naar andere maatschappelijke functies wordt toegestaan (het soort maatschappelijke voorzieningen is gelimiteerd in de voorschriften);

#### ***sport- en recreatieve doeleinden***

De ijsbaan met bijbehorende voorzieningen en de sporthallen van het Kennemer Sport Center zijn bestemd als sport- en recreatieve doeleinden (Sr). De gronden met de aanduiding \* mogen tevens gebruikt worden voor het houden van evenementen, zoals tentoonstellingen, beurzen en festiviteiten. Op de kaart is een bebouwingsvlak aangegeven waarbinnen alle bebouwing moet worden geconcentreerd. Buiten het bebouwingsvlak zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan (zoals onder meer overdekte fietsenstallingen), mits deze ten dienste van de voor dat perceel aangegeven bestemming worden opgericht en gebruikt.

#### ***verkeersdoeleinden***

De in het plangebied voorkomende wegen, met bijbehorende bermen, parkeerplaatsen, (brom)fiets- en voetpaden zijn ondergebracht in een verzamelbestemming Verkeersdoeleinden; binnen deze bestemming behoort (een beperkte) herinrichting tot de mogelijkheden. Binnen de bestemming verkeersdoeleinden is het creëren van oppervlaktewater

toegestaan, alsmede het bouwen van gebouwen ten behoeve van deze bestemming, w.o. nutsgebouwtjes,abri's, (ondergrondse) afval- en recyclebakken en andere bouwwerken. De oppervlakte van deze gebouwen mag per gebouw niet meer bedragen dan 10 m<sup>2</sup> en de hoogte niet meer dan 3 meter.

#### ***water***

De in het plangebied voorkomende watergangen en de nieuw aan te leggen watergang ten zuiden van het sporthotel zijn ondergebracht in de bestemming Water.

#### ***groenvoorziening***

De rond de ijsbaan gelegen groenstroken, evenwijdig aan de Delft en de Kleverlaan, zijn bestemd als groenvoorziening. Binnen de bestemming groenvoorziening is het creëren van oppervlaktewater toegestaan.

#### ***Anti-dubbeltelbepaling***

Deze bepaling in de voorschriften houdt in dat dezelfde oppervlakte van gronden, die als maatstaf heeft gediend voor het bepalen van de toelaatbare oppervlakte van (bijvoorbeeld) bouwwerk A, niet nog eens mag dienen als maatstaf voor het bepalen van de toelaatbare oppervlakte van bouwwerk B, voor zover daardoor de oppervlakte van bouwwerk A niet meer aan de betreffende planbepaling voldoet. Deze bepaling dient dus om te voorkomen dat door het "verschuiven" van gronden tussen percelen (m.n. via al of niet tijdelijke eigendomsoverdrachten) op een van de of op alle betrokken percelen uiteindelijk een bebouwde oppervlakte ontstaat, die groter is dan het plan blijkens de voorschriften beoogt toe te staan.

### **3.3 Hoofdopzet plankaart**

De hoofdopzet van de plankaart van bestemmingsplan "Ijsbaanlaan e.o." is consoliderend van karakter. Het omvat de bestaande ijsbaan, de Kennemer sporthal en de bijbehorende parkeervoorzieningen. Daarnaast omvat het de reeds vergunde bouwplannen, zijnde de overkapping, het sporthotel en het CIOS-schoolgebouw. De uitbreidingsmogelijkheden in de plankaart zijn de wijzigingsbevoegdheid en de mogelijke verdere overkapping van de ijsbaan. Tevens is de groenstrook voor de ijsbaanbebouwing in de plankaart opgenomen.

#### ***Bebouwingsgrenzen***

Uitgaande van de bestaande bebouwing en bestaand gebruik zijn op de plankaart bebouwingsgrenzen en in de voorschriften bebouwingsregelingen aangegeven. De bebouwingsgrenzen geven het gebied aan waarbinnen mag worden gebouwd. In de meeste gevallen laten de bebouwingsgrenzen op de plankaart en de

bebouwingsregelingen in de voorschriften, verbetering, vernieuwing, bescheiden vergroting of vervanging met gelijkwaardige bouw toe. Daarbij is rekening gehouden met de nodige flexibiliteit, de nodige kwaliteitseisen voor de bebouwing en de woonomgeving.

***Bouwhoogte***

De maximale toegestane bouwhoogte van gebouwen is op de plankaart aangegeven. Vrijstelling is in bepaalde gevallen mogelijk.

## 4 OVERLEG EN UITVOERBAARHEID

### 4.1 Participatie en resultaten

Het ontwikkelingsprogramma Haarlem (OPH) geeft twee lijnen aan om te komen tot een duurzaam goed woonmilieu: de lijn van de participatie en de lijn van de versterking van het woon- en leefklimaat. De sociale programmalijnen uit het OPH dragen hieraan bij, hetzij door participatie te bevorderen, hetzij door zorg te dragen voor randvoorwaarden. Bij brief d.d. 28 juni 2002 is een concept van het voorontwerpbestemmingsplan 'Ijsbaanlaan e.o.' toegezonden aan onder meer de wijkraden van de wijken De Krim en Stuyvesant-Bomenbuurt en aan de gemeente Bloemendaal. Genoemde instanties hebben gereageerd. De reacties die betrekking hebben op de inhoud van het voorontwerpbestemmingsplan zijn hieronder opgenomen en van ons commentaar voorzien. Doordat de feitelijke situatie gewijzigd is oogt dit mogelijk gedateerd.

- Wijkraad Stuyvesant-Bomenbuurt

#### **Reactie**

Het concept voorontwerp levert op p. 10 geen enkele onderbouwing voor de esthetische, visuele, bouwkundige en milieutechnische keuze voor de overschrijding met maximaal 82,5 % van de molenbiotoop voor een overkapping van de ijsbaan (van 9 naar 15 plus 10 % algemene ontheffing = 16,5 meter, bijna een verdubbeling).

#### **Commentaar**

Voor het kunnen realiseren van een overkapping boven de ijsbaan zelf (de buitenring), kan volstaan worden met een bouwhoogte van 10 meter. Om overkapping van het middengebied mogelijk te maken, is een ruimere bouwhoogte wenselijk. Het opnemen van een bouwhoogte van maximaal 15 meter biedt flexibiliteit voor het kunnen maken van een ontwerp waarbij rekening wordt gehouden met de visuele beleving van het sportcomplex en met bouwtechnische aspecten, zoals bij voorbeeld het kunnen realiseren van een overspanning. Bekeken is of en in hoeverre een overkapping van de ijsbaan de molen zou kunnen belemmeren in zijn windvang en/of de belevingswaarde van de molen aan zou kunnen tasten.

Er vanuit gaande dat de wind overwegend uit het zuidwesten komt, is het niet waarschijnlijk dat een overkapping van de ijsbaan een structurele belemmering vormt voor de windvang van de molen. Immers, de ijsbaan ligt niet ten zuidwesten, maar ten westen van de molen. Tevens bevindt zich tussen de mogelijke overkapping en de molen een bomenrij (aan de Delft) die een vergelijkbare hoogte heeft.

De ijsbaan heeft op de beleving van de molen vanaf de Delftlaan geen invloed, omdat het sportcomplex aan de westzijde van deze weg ligt, en de molen aan de oostzijde. Vanuit Bloemendaal (omgeving Kleverlaan) is de molen op dit moment niet of nauwelijks waarneembaar omdat zich hier reeds bebouwing bevindt.

Om deze redenen is het niet waarschijnlijk dat een overkapping de molen in zijn windvang en het functioneren als monument zal belemmeren. Daar komt bij dat het realiseren van een overkapping vanuit milieuoogpunt juist een gewenste (of zelfs verplichte) maatregel zou kunnen zijn om de door de ijsbaan veroorzaakte geluidoverlast terug te dringen. Voor de directe woonomgeving is dit van groot belang. Bij het maken van een afweging tussen maatschappelijke baten (het verbeteren van de leefomgeving van de naastgelegen woonwijk) versus de richtlijnen uit de Molenbiotoop, wordt in dit geval meer waarde gehecht aan het terugdringen van de door de ijsbaan veroorzaakte geluidhinder. Ter plaatse van de ijsbaan wordt daarom een ruimere bouwhoogte opgenomen dan volgens de Molenbiotoop wordt voorgesteld.

### **Reactie**

Ontbreekt bijlage drie (lijst van deelnemers Wettelijk Vooroverleg) terecht? Zie inhoudsopgave.

### **Commentaar**

De bijlage ontbrak bewust in het concept, omdat in principe alleen die deelnemers die voor dit plangebied relevant zijn een exemplaar van het voorontwerp toegezonden krijgen. De bijlage is in het voorontwerp opgenomen.

### **Reactie**

(Inzake de risicocontour externe veiligheid. Indien het Besluit externe veiligheid in werking treedt, ontstaat er op termijn een saneringsplicht inzake de ammoniak ten behoeve van de ijsbaankoeling.) Alle mogelijkheden ten principale aftastend komen wij tot de veronderstelling dat tot de oplossingen ook de verplaatsing van de Ijsbaan zelf zou kunnen behoren. Neemt U die oplossingsrichting in Uw overwegingen mee?

### **Commentaar**

Het verplaatsen van de complete ijsbaan wordt door ons niet als reële optie gezien. Zoals aangegeven in paragraaf 2.8.3 is er een vergunning aangevraagd voor het reduceren van de hoeveelheid ammoniak. Na deze reductie voldoet de ijsbaan aan alle in het Besluit externe veiligheid inrichtingen opgenomen grens-, richt- en oriënterende waarden. Op dat moment zal niet langer sprake zijn van een potentiële saneringssituatie rond de kunstijsbaan.

- Gemeente Bloemendaal

**Reactie**

Graag de bebouwing van Bloemendaal en gemeentegrens op de plankaart opnemen omdat dit het plan beter leesbaar maakt.

**Commentaar**

Is op de plankaart verwerkt

**Reactie**

Groenstrook langs spoorloot opnemen binnen plangebied; biedt de mogelijkheid voor extra afschermend groen langs de ijsbaan en sporthallen.

**Commentaar**

Is op de plankaart verwerkt

**Reactie**

Mogelijk biedt dit ook extra ruimte voor extra parkeren bij het hotel.

**Commentaar**

Qua ruimte is het onmogelijk in deze smalle groenstrook een parkeervoorziening aan te leggen.

**Reactie**

Definities van congres- en vergaderruimte en praktijkruimten (art 5) missen wij in artikel 1.

**Commentaar**

In artikel 1 van de voorschriften van het voorontwerp is hieraan tegemoet gekomen.

**Reactie**

De extra bouwhoogte (10% in art. 11) achten wij niet wenselijk

**Commentaar**

Gezien het gegeven dat een dergelijke algemene vrijstellingsbevoegdheid in dit bestemmingsplan inderdaad niet nodig is wordt deze reactie overgenomen; deze algemene vrijstellingsbevoegdheid is geschrapt.

**Reactie**

Art. 13 aanvullen met een hoogtemaatvoering van antennemasten en criteria m.b.t. vrijstelling van BenW

**Commentaar**

De voorschriften van het plan blijven buiten toepassing voor zover deze betrekking hebben op vergunningvrije bouwwerken en het gebruik daarvan als bedoeld in artikel 43 van de Woningwet. De hoogten en plaatsing van GSM - antennemasten e.d. die buiten deze categorie vallen is geregeld in de gemeentelijke nota GSM - installaties, vastgesteld in de raadsvergadering van 15 december 1999 of aan ter vervanging van voornoemde nota vastgesteld beleid, met dien verstande dat voldaan moet worden aan de richtlijnen uit deze nota.

**Reactie**

De inspraakprocedure aanpassen, in die zin dat belanghebbende bewoners van Bloemendaal rechtstreeks op de hoogte worden gebracht van voorgenomen wijzigingen van plangedeelten.

**Commentaar**

Belanghebbende bewoners worden schriftelijk op de hoogte gebracht.

**Reactie**

De voordelen van minder geluidsoverlast (door het overkappen van de ijsbaan) wegen niet op tegen de ruimtelijke impact

**Commentaar**

Wij zijn van mening dat de ruimtelijke impact van een overkapping van de ijsbaan beperkt is. Enerzijds, omdat de overkapping qua hoogte aansluit bij de reeds aanwezige of vergunde gebouwen in het plangebied, anderzijds omdat de afstand tussen de ijsbaan en de meest nabij gelegen bebouwing in Bloemendaal ten minste 50 meter bedraagt.

**Reactie**

Wij delen uw mening niet dat het markante gebouw qua hoogte is afgestemd op de omgeving en de bestaande situatie

**Commentaar**

Wij zijn van mening dat de overkapping van de ijsbaan qua maximale bouwhoogte (15 meter) is afgestemd op de omgeving en de bestaande of vergunde gebouwen in het plangebied; de maximale bouwhoogte van het CIOOS bedraagt 15 meter, die van het vergunde hotel 15 tot 18 meter en die van het Kennemer Sport Center 11 tot 15 meter.

**Reactie**

Het is niet duidelijk wat de milieuzonering (plankaart en art 10) voor gevolgen heeft voor de bewoners van de Iepenlaan.

**Commentaar**

De contour die op de plankaart van het concept voorontwerp bestemmingsplan was opgenomen, is komen te vervallen. Reden hiervoor is dat door een voorgenomen reductie van de hoeveelheid ammoniak, er geen sprake meer zal zijn van aan te houden veiligheidsafstanden.

### **Reactie**

Parkeerdruk op de omgeving; in dat kader vragen wij aandacht voor mogelijke overlast op de Kleverlaan en Iepenlaan in Bloemendaal.

### **Commentaar**

Wij verwachten geen toename van de parkeeroverlast op de Kleverlaan en Iepenlaan, omdat in het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt zonder dat voor voldoende parkeervoorzieningen is gezorgd (zie de voorwaarde bij artikel 8.3 van de voorschriften).

### **Reactie**

Naar onze inschatting kan bebouwing van het gehele parkeerterrein tot een hoogte van 15 meter bezwaren opleveren. Voorgesteld wordt de buitenste schil te beperken tot 8-10 meter.

### **Commentaar**

Het beperken van de eventuele bebouwing ter plaatse van het parkeerterrein achten wij niet gewenst omdat dit een nadelig effect heeft op de economische uitvoerbaarheid van een eventueel wijzigingsplan. Het realiseren én compenseren van parkeerplaatsen op eigen terrein is een dermate kostbare oplossing dat daar enig bouwvolume tegenover zal moeten staan, zeker gezien de functies die op die plek mogelijk worden gemaakt. Ruimtelijk gezien achten wij het ook niet nodig ter plaatse een nadere beperking in bouwhoogte aan te brengen, aangezien de toegestane hoogte aansluit bij de hoogte van de naastgelegen bebouwing (ook 15 meter).

## **4.2 Inspraak**

Op grond van artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) dient het gemeentebestuur de ingezetenen van de gemeente en in de gemeente belanghebbende natuurlijke en rechtspersonen bij de voorbereiding van een bestemmingsplan te betrekken. Dit dient te geschieden op de wijze zoals beschreven in de inspraakverordening waarin regels zijn gegeven met betrekking tot de wijze waarop belanghebbenden bij de voorbereiding van onder meer bestemmingsplannen dienen te worden betrokken. In dit kader heeft het voorontwerpbestemmingsplan met ingang van 24 januari 2003 gedurende vier weken voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode konden schriftelijke reacties worden ingediend. Voorts is er op 19 februari

2003 een inspraakavond gehouden in de vorm van een inloopavond. De inspraakresultaten en ons commentaar daarop zijn hieronder weergegeven.

### **Inspraakreacties**

1. Inspraakreacties van P. van Toor, Iepenlaan 2 te Bloemendaal, mede namens 24 andere bewoners van de Iepenlaan.

### **Reactie**

In het voorontwerp wordt voorzien in een bouwhoogte van 10 meter voor het buitengebied van de ijsbaan en een bouwhoogte van 15 meter voor het binnengebied, daar waarin het thans geldende bestemmingsplan geen ruimte bestaat voor bebouwing op of rond de ijsbaan, hoger dan 3 meter. Belanghebbenden zijn uitdrukkelijk gekant tegen enige vorm van bebouwing om redenen van (onder meer) milieuoverlast (geluidswaarneembaarheid) en uitzichtbeleving, zie hiervoor het bezwaarschrift en het in dat verband gedane beroep op planschade ex. Artikel 49 Wet RO, het welk ook zal worden gehandhaafd voor wat betreft de wijziging van het bestemmingsplan. Waar dit al geldt voor bebouwing tot een hoogte van 10 meter geldt dit eens te meer voor bebouwing over het middengebied van de ijsbaan waar een bouwhoogte tot 15 meter zou worden gemaakt toegestaan! Van belang is voorts dat het ontwerp bestemmingsplan (artikel 12 lid 1 onder a) voorziet in de mogelijkheid van het verlenen van een binnenplanse vrijstelling van 2 meter zodat voor het midden van de ijsbaan een bouwhoogte van maximaal 17 meter en voor de buitenrand maximaal 12 meter mogelijk zou zijn.

### **Commentaar:**

Door het plaatsen van een overkapping zullen inderdaad extra geluidsreflecties ontstaan. Echter, op het moment dat de trein zich tussen de woningen en de overkapping bevindt, het moment waarop de meeste reflectie ontstaat, werkt deze trein ook als (geluid)schermbaan voor deze reflecties. In het verleden zijn voor een vergelijkbare situatie in Haarlem berekeningen uitgevoerd om na te gaan welke gevolgen bebouwing langs het spoor heeft voor geluidswaarneembaarheid. Gebleken is dat de toename van de geluidbelasting ca. 0,7 dB(A) bedroeg, iets wat voor het menselijk oor niet waarneembaar is.

Het betreft hier uitzichtvermindering als gevolg van de nieuwe ijsbaanoverkapping. Vergeleken met de bestaande situatie waar nu de boarding van de ijsbaan het hoogste 'bouwwerk' is wordt door het bestemmingsplan een vergrote massa in het uitzicht vanaf de Iepenlaan mogelijk gemaakt. Het uitzicht zal door de overkapping echter niet onevenredig verslechteren ten opzichte van bestaande situatie. De schaal van de overkapping sluit aan op de naastgelegen bestaande bouwmassa waardoor een uniformiteit ontstaat in het beeld, en de overkapping niet als afwijkende massa in het gezichtsveld optreedt. De overkapping bevindt zich op meer dan 60 meter van de

dichtstbijzijnde woning. De hoogte van 15 meter van de binnenring op meer dan 75 meter van de dichtstbijzijnde woning.

Gezien het gegeven dat een algemene binnenplanse vrijstelling van 2 meter inderdaad niet nodig is, wordt deze vrijstelling geschrapt.

### **Reactie**

Voor wat betreft het opnemen van de mogelijkheid van een binnenplanse vrijstelling wordt in het bestemmingsplan geen motivering gegeven. De standaard motivering en summiere opmerking omtrent onnauwkeurigheden op de kaart en afwijkingen van de gebouwen is juist nu het hier nieuwbouw betreft niet gerechtvaardigd. Belanghebbenden zouden dan ook willen zien dat de binnenplanse vrijstelling, in ieder geval voor het terrein van de ijsbaan zou komen te vervallen.

### **Commentaar**

Gezien het gegeven dat een dergelijke algemene vrijstellingsbevoegdheid in dit bestemmingsplan inderdaad niet nodig is wordt deze reactie overgenomen.

### **Reactie**

Overigens vragen belanghebbenden zich af welk doel is gediend met het opnemen van de mogelijkheid van een bouwhoogte voor het middengebied, laat staan één van die omvang, nu van de zijde van de SKK is gesteld dat dat gedeelte van de ijsbaan niet zal worden overkapt. Vast staat dat bij een realisering van de door de SKK voorziene gedeeltelijke overkapping voor de nabije toekomst geen verdere bouwplannen bestaan in de zin van een gehele overkapping. Daarvoor ontbreken de financiële middelen en de behoefte, aldus de SKK. Nu het bestemmingsplan op grond van de wet wordt opgesteld voor een periode van 10 jaar, en binnen die periode in ieder geval geen behoefte bestaat aan een gehele overkapping, ontbreekt elke noodzaak om een bouwhoogte hoger dan de huidige bouwhoogte op te nemen voor het middenterrein.

### **Commentaar**

Ruimtelijk gezien zijn er geen bezwaren tegen het overkappen van de gehele ijsbaan. De huidige plannen bestaan eruit dat de buitenste ring van de ijsbaan wordt overkapt tot een hoogte van 10 meter. Het is echter niet uitgesloten dat er binnen een termijn van tien jaren een volledige overkapping gewenst is, ook al zijn daarvoor momenteel de financiële middelen niet aanwezig. Om deze bebouwing in de toekomst juridisch en technisch mogelijk te maken wordt het nu reeds in het plan opgenomen. De hoogte van maximaal 15 meter is gekozen om het plan bouwtechnisch maar ook esthetisch uitvoerbaar te maken.

### **Reactie**

In het bestemmingsplan wordt duidelijk aangegeven dat –zelfs voor een algehele overkapping- er bouwtechnisch geen bouwhoogte van 15 meter, laat staan middels een binnenplanse vrijstelling een bouwhoogte van 17 meter, noodzakelijk is. Het opnemen van een bouwhoogte van maximaal 15 meter zou, aldus het bestemmingsplan, flexibiliteit bieden voor *“het kunnen maken van een ontwerp waarbij rekening wordt gehouden met de visuele beleving van het sportcomplex”*. Met de visuele beleving van de bewoners die zouden uitkijken op een mogelijk 15 meter hoge c.q. 17 meter hoge (!) Overkapping wordt ten onrechte geen rekening gehouden in het bestemmingsplan. De conclusie is derhalve dat het belang van een dergelijke hoge bouwhoogte in bouwtechnische zin voor het middenterrein ontbreekt terwijl daartegenover staat dat de belangen van de omwonenden wat betreft hun visuele beleving zwaarwegend zijn.

### **commentaar**

In het bestemmingsplan is aangegeven dat voor de overkapping van de buitenring volstaan kan worden met een hoogte van 10 meter. Dit is tevens vastgelegd op de plankaart van het bestemmingsplan. Voor de binnenring is een hoogte van 15 meter vastgelegd. Hiervoor is gekozen op basis van een tweetal redenen. Het betreft hier de visuele beleving van het gehele bestemmingsplangebied en de bouwtechnische aspecten. Om de ijsbaanoverkapping in relatie te brengen met de bebouwing van de omgeving is een bouwhoogte van 15 meter voorgesteld. Dit komt overeen met de bouwhoogte van de Kennemer sporthal. De overkapping maakt hierdoor visueel onderdeel uit van de overige gebouwen op het terrein.

De technische aspecten betreffen het mogelijk maken van een overkapping op de binnenrand waarvoor nog geen ontwerp bestaat. Om toekomstige ontwerpen voldoende ruimte te geven, ook esthetisch, is een zekere flexibiliteit in hoogte gewenst. Zoals eerder aangegeven zal de mogelijkheid om tot 17 meter te bouwen geschrapt worden uit het bestemmingsplan. De flexibiliteit wordt voldoende gewaarborgd binnen een bouwhoogte van maximaal 15 meter.

### **Reactie**

Hierbij komt dat een bouwhoogte van meer dan 10 meter in strijd komt met de molenbiotoop. In het bestemmingsplan wordt dit punt wel signaleerd maar tegelijkertijd wordt dit probleem “weggeschreven” door te stellen dat een belangenafweging in het nadeel van de molenbiotoop dient uit te vallen. Indien de molenbiotoop al enig ruimte voor belangenafwegingen zou beiden valt evenwel niet in te zien welk belang zwaarder zou wegen. De toelichting op het ontwerp biedt daarin geen inzicht, laat staan een die overtuigend is.

### **Commentaar**

In paragraaf 2.3 van de toelichting staat aangegeven dat het van groot belang is om de door de ijsbaan veroorzaakte geluidoverlast terug te dringen en daarmee de leefomgeving van de naastgelegen woonwijk te verbeteren. Het overkappen van de ijsbaan is een belangrijke maatregel om de geluidoverlast te beperken. Aangezien het niet aannemelijk is dat door een dergelijke overkapping de molen minder wind zou vangen, dan wel dat het zicht op de molen verslechtert, wordt in het bestemmingsplan ervoor gekozen om af te wijken van de molenbiotoop.

### **Reactie**

Belanghebbenden maken zich ernstige zorgen over de voorgenomen bestemmingswijziging van “ijsbaan” naar “recreatieve doeleinden”. Die wijziging laat immers ook recreatieve activiteiten toe met een hoge(re) geluidsintensiviteit. De geluidsoverlast is bij het huidige gebruik in de winter (bij dichte ramen en deuren) al aanzienlijk; in de zomer zou een dergelijke geluidsoverlast volstrekt onacceptabel zijn.

### **Commentaar**

Het opnemen van de bestemming Sport- en recreatieve doeleinden, in plaats van de bestemming “ijsbaan” impliceert geenszins dat ook recreatieve activiteiten zijn toegestaan met een hoge(re) geluidsintensiviteit. In hoeverre activiteiten zijn toegestaan wordt vastgelegd in de milieuvergunning. De vigerende vergunning ingevolge de Wet milieubeheer voor de ijsbaan dateert van 10 juli 1996. Er dient voor de ijsbaan echter een nieuwe, de gehele inrichting omvattende vergunning (kortweg: revisievergunning) aangevraagd te worden. In de revisievergunning zal worden opgenomen aan welke geluidsniveaus de ijsbaan zal moeten voldoen. De ijsbaan dient door een extern bureau een akoestisch rapport op te laten stellen, waaruit dient te blijken dat de door de ijsbaan aangevraagde activiteiten en werkzaamheden voldoen aan de normstelling zoals deze is omschreven in de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening van oktober 1998 door het Ministerie van VROM.

De geluidsnormen in de revisievergunning zullen grote overeenkomsten vertonen met de geluidsvoorschriften in de vigerende vergunning. In de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening van oktober 1998 door het Ministerie van VROM wordt de mogelijkheid gegeven voor het toestaan van 12 evenementen per jaar waarbij de geluidsnormen onder voorwaarden 12 keer per jaar mogen worden verhoogd. Bij het verlenen van de revisievergunning zal wat betreft het bovenstaande meer worden aangesloten op de regelgeving voor sportinrichtingen met een meldingsplicht op grond van de Wet milieubeheer.

Op de meeste sportinrichtingen is het Besluit horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer van toepassing waar algemene landelijk geldende regels in staan opgenomen. Op grond van voornoemd Besluit kan bij gemeentelijke verordening maximaal 12 dagen per jaar ontheffing van de geluidsnormen worden verleend. De ontheffingsmogelijkheden in Haarlem zijn uitgewerkt in de Algemene Plaatselijke Verordening. In het kader van de aanpassing van de Evenementennota zal het aantal dagen dat sportverenigingen ontheffing van de geluidsvoorschriften kunnen krijgen opnieuw onder de loep genomen worden.

### **Reactie**

Voor exploitatie van het middengebied is niet alleen een toename van de ammoniak voorraad nodig, maar ook vervoer (naar het middengebied) en opslag ervan in de zomermaanden. Belanghebbenden wijzen nadrukkelijk op de daaraan verbonden gevaren! Is in dat verband voldoende onderzoek gedaan door een onafhankelijk onderzoeksbureau en voorzien in een noodplan in geval van calamiteiten?

Is de gemeente zich bewust van de daaraan gebonden gemeentelijke verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden?

### **Commentaar**

De huidige ammoniakkoelinstallatie is in voldoende mate gereguleerd middels de voorschriften in de huidige milieuvergunning van 1996. De installatie voldoet aan de voorschriften van deze vergunning en daarnaast voldoet de installatie aan de richtlijn CPR 13-2 van de Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen.

Met de verplaatsing van de zogenaamde krabbelbaan aan de noordzijde van de 400 meter-baan naar het middengebied wordt de benodigde hoeveelheid ammoniak zowel in de zomer als tijdens het schaatsseizoen met circa 1000 kg gereduceerd. De nieuwe krabbelbaan in het middengebied wordt namelijk indirect gekoeld middels een mengsel van water (70%) en ethyleenglycol (30%). Ethyleenglycol is niet giftig, niet ontvlambaar en heeft nauwelijks nadelige gevolgen voor het milieu indien deze vloeistof onverhoopt toch vrij mocht komen. De hoeveelheid ammoniak in het buizenstelsel van de koelinstallatie naar de krabbelbaan en in het buizenstelsel onder de krabbelbaan komt hiermede te vervallen. Zoals aangegeven in paragraaf 2.8.3 is er bovendien vergunning aangevraagd voor een forse reductie van de hoeveelheid ammoniak.

In de toekomstige revisievergunning ingevolge de Wet milieubeheer zullen wederom voorschriften voor de uitvoering en het onderhoud van de ammoniakkoelinstallatie opgenomen worden.

### **Reactie**

Nu al staat vast dat enkele gebouwen rond de ammoniakinstallatie van de ijsbaan zich bevinden in het risicogebied. Het ontwerp biedt voor dit belangwekkende punt geen oplossingen. In de toelichting wordt slechts opgemerkt dat “gewerkt moet worden aan een oplossing, waarbij gedacht kan worden aan het verbouwen van de ammoniakinstallatie.” Indien dit laatste al een “oplossing” zou kunnen zijn, valt niet in te zien waarom daartoe niet terstond wordt overgegaan. Belanghebbenden wijzen erop dat de volksgezondheid in het geding is!

### **Commentaar**

Zoals hierboven reeds aangegeven is de huidige ammoniakkoelinstallatie in voldoende mate gereguleerd middels de voorschriften in de huidige milieuvergunning van 1996. De installatie voldoet aan de voorschriften van deze vergunning en daarnaast voldoet de installatie aan de richtlijn CPR 13-2 van de Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen. In verband met de omvang van het plaatsgebonden risico als gevolg van de aanwezigheid van 8.000 kg ammoniak, is onderzoek gedaan naar alternatieve koelmiddelen. Gebleken is dat ombouw naar een ander koelsysteem, waarbij de hoeveelheid ammoniak fors gereduceerd wordt, grote voordelen oplevert wat externe veiligheid betreft. Inmiddels is er een vergunning aangevraagd om de hoeveelheid ammoniak fors te reduceren. Door deze reductie is er, rekening houdend met de nieuwe regelgeving op het gebied van externe veiligheid, geen sprake van een potentiële saneringssituatie. Zoals aangegeven in paragraaf 2.8.3 gelden er namelijk in de nieuwe situatie geen aan te houden veiligheidsafstanden.

### **Reactie**

Belanghebbenden zouden graag zien dat in het bestemmingplan nader wordt bepaald dat de gronden bestemd voor verkeersdoeleinden slechts bestemd zijn voor verkeersdoeleinden welke een direct verband houden met de ijsbaan, sporthal, sporthotel en uitdrukkelijk niet ten behoeve van het verkeer in algehele zin. Dit is van belang omdat momenteel reeds ongeoorloofd gebruik wordt gemaakt van de wegen en het parkeerterrein door jeugd op brommers en instructeurs van rij scholen.

### **Commentaar**

Een nadere bepaling voor het gebruik van de openbare weg is niet te maken in een bestemmingsplan. Zolang het gebruik van de openbare weg voldoet aan de wegenverkeerswet e.d. valt in het bestemmingsplan niets tegen ander (verkeersgebruik) te doen. Het bestemmingsplan geeft slechts aan welke functie voor welke grond geldt en regelt niet wie van die grond gebruik maakt.

**Reactie**

Belanghebbenden maken zich voorts ernstige zorgen over het wegvallen van parkeermogelijkheid aan de noordzijde van het plangebied. Waar nu al sprake is van parkeeroverlast in het Iepenlaan bij evenementen in sporthal, zal dit bij het wegvallen van de parkeermogelijkheid naast de sporthal alleen maar toenemen. Het ontwerp biedt hiervoor geen oplossing.

**Commentaar**

In het bestemmingsplan is in artikel 8, lid 3 van de Voorschriften aangegeven dat een verlies aan parkeerplaatsen in het wijzigingsgebied zelf gecompenseerd dient te worden en dat voor de toegevoegde bebouwing het aantal parkeerplaatsen wordt uitgebreid, eveneens binnen het op de plankaart aangegeven wijzigingsgebied. De uitbreiding van de parkeerplaatsen moet gelijk zijn aan de te verwachten toename in parkeerbehoefte.

**Reactie**

Ondertekenaars zien graag dat reeds thans in het bestemmingsplan expliciet wordt aangegeven dat het terrein langs de Kleverlaan, mede de bestemmingplan water heeft. Dit omdat in de nabije toekomst mogelijk conform het verzoek van het hoogheemraadschap een open waterverbinding met de spoorsloten wordt gecreëerd. Hiermee zou tevens kunnen worden voldaan aan de 15% eis voor de aanleg van open water nu bij de verlening van de aanlegvergunning van de ijsbaan op het middenterrein hiermee ten onrechte geen rekening is gehouden.

**Commentaar**

Een strook grond langs de Kleverlaan is op de plankaart bestemd als Water ten behoeve van de nieuw aan te leggen watergang tussen de spoorloot en de Delft. Overigens heeft de 15%-norm betrekking op de toename van het verhard oppervlak, niet op het oppervlak van het gehele plangebied.

## 2.      Inspraakreactie C. van de Gelucht, Iepenlaan 8 te Bloemendaal

**Reactie**

Nu de schaatsbaan in de winter voor ondergetekende (en gezin) de enige aantrekkelijke en overigens veelvuldig benutte gelegenheid is voor het beoefenen van sport/recreatie in de buitenlucht, heeft hij/zij ernstige bezwaren tegen de voorgenomen overkapping; naar het onderdeel van ondergetekende is de aantrekkelijkheid (en de charme) van de schaatsbaan nu juist en bij uitstek gelegen in het openlucht karakter ervan! Overkapping van de ijsbaan zal, wat ondergetekende betreft, dan ook onherroepelijk leiden tot een afnemende bezoekfrequentie.

**Commentaar**

Er zijn geen aanwijzingen dat een overkapping zal leiden tot een afname van het aantal bezoekers. Voordeel van de overkapping is juist dat ook bij slecht weer gebruik gemaakt kan worden van de baan.

3.      **Inspraakreactie Stichting Landschap, Architectuur en Stedenbouw te Haarlem**

**Reactie**

Ik vernam dat in een eerder stadium reeds bouwvergunning is verleend voor het hotel, welke vergunning al onherroepelijk is. Is deze vergunning d.m.v. een art. 19 Wet Ruimtelijke Ordening mogelijk geworden of o.g.v. de bouwverordening?

Vooralsnog hebben wij te maken met de gegevens die wij aantreffen en dat is dit bestemmingsplan sec. Daarom maken wij vooralsnog bezwaar tegen het sporthotel.

**Commentaar**

Ten behoeve van de bouw van het hotel annex kantoor is d.d. 27 september 2000 een vrijstelling ex artikel 19 WRO en een bouwvergunning verleend. Deze bouwvergunning is onherroepelijk en wordt overeenkomstig de vergunning opgenomen in het bestemmingsplan. Bezwaar maken tegen het hotel en in casu tegen het opnemen van deze bestemming in het bestemmingsplan is dan ook niet opportuun.

4.      **Inspraakreactie P.J. van der Ham, voorzitter Stichting Kennemer Kunstijsbaan (SKK)**

**Reactie**

Op 11 oktober 2001 hebben wij onze zienswijze gegeven over de ontwikkeling van het project Ijsbaanlaan. (Zie onze brief aan de projectgroep Ijsbaanlaan d.d. 11 oktober 2001.) Wij houden vast aan ons standpunt dat ondergronds parkeren voor ons onbespreekbaar is.

Wij willen er uitdrukkelijk nogmaals op wijzen dat wij, los nog van de langdurige overlast tijdens de bouw en beperking van parkeermogelijkheden die ons mogelijk klanten kosten, ook tegen ondergronds parkeren zelf zijn. Ondergronds parkeren (parkeergarage) is niet in het belang van onze bezoekers. Wij vrezen voor de veiligheid van vandalisme. Bovendien geloven wij niet in het blijvend gratis gebruik van de parkeergarage zonder harde toezeggingen van de gemeente Haarlem.

**Commentaar**

Het ondergronds parkeren zal eventueel plaatsvinden ten noorden van de bestaande sporthal en dient in dat geval ter voldoening van de parkeerbehoefte van de functies die in het wijzigingsgebied worden gerealiseerd. De eventuele parkeergarage zal door

particulier initiatief worden gerealiseerd; of voor het gebruik ervan betaald moet worden wordt dan ook door de initiatiefnemer bepaald. Dit geldt uiteraard niet voor de parkeerplaatsen die momenteel reeds aanwezig zijn.

#### 5.      Inspraakreactie H. Beenhakker, J.P. Coenlaan 17 te Haarlem

##### **Reactie**

Het plan is in mijn ogen “postzegel bestemmingsplan” dat van grote invloed is op de niet genoemde aangrenzende en er toch bijbehorende omgeving (woonwijken “De Krim” en Stuyvesant”), verkeerstechnische consequenties heeft op de aanpalende Randweg en een ruimtelijke impact heeft op de bewoning van de Iepenlaan in de gemeente Bloemendaal. Het plan is eveneens onaanvaardbaar omdat qua verkeersafwikkeling en parkeermogelijkheden bij grote evenementen op Honkbalstadion in het Pim Muliersportpark (van internationale allure!) de parkeerterreinen rond de Kennemersporthal het onmisbare voertuig opslagbuffer opleveren.

##### **Commentaar**

Natuurlijk is het mogelijk dat een bestemmingsplan verkeerstechnische gevolgen heeft voor gebieden buiten een bestemmingsplan. Dit is echter geen reden dat die "buiten"gebieden onderdeel moeten gaan vormen van het bestemmingsplan. Wel dient rekening gehouden te worden met de (verkeerskundige/technische) aansluiting op de "buiten"gebieden. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen neemt niet af. Wel wordt in het bestemmingsplan een hotelfunctie toegevoegd waarvan een gedeelte van de parkeerbehoefte wordt opgevangen binnen het openbaar parkeren. Dit is echter een beperkt gebruik van het openbaar parkeerterrein. In het bestemmingsplan wordt er dan ook niet naar gestreefd het parkeerterrein te verkleinen. Het blijft dan ook mogelijk het parkeerterrein als buffer te gebruiken.

##### **Reactie**

De Parkeerbehoeften als aangegeven in het plan zijn flagrante tegenspraak met het voorlopig ontwerp bestemmingsplan, gepresenteerd voor de bouw van de indertijd genoemde “Extran” –sporthal en tennisbanen door het College Haarlem eind jaren '90 vastgesteld en ervaringen bij grote evenementen in de Kennemersporthal in de afgelopen jaren. Recentelijk (2 februari 2003) bleek weer eens dat het huidige aantal parkeerplaatsen onvoldoende is om de toevloed aan auto's te bergen. Het zuidelijk deel van onze woonwijk werd overspoeld met te parkeren auto's van bezoekers aan beurs en ijsbaan. Ook de verkeersafwikkeling was een chaos. Ik stel dan ook dat mogelijke voorstellen tot wijziging van de omgeving vergezeld dienen te gaan van controleerbare en toetsbare uitgangspunten voor zover dit verkeers- en parkeeraangelegenheden betreft

en geen opsomming van parkeerbehoeften dienen te omvatten zoals deze in handboeken staan vermeld.

### **Commentaar**

De parkeerbehoeften zoals aangegeven in de tabel in het bestemmingsplan gaan uit van een normaal dagelijks gebruik van de voorzieningen. Hiermee wordt niet uitgegaan van de uitzonderlijke situatie dat er een evenement plaats vindt in het Kennemer Sport Centrum (KSC). In zo'n geval is sprake van een maximale capaciteit van 4000 bezoekers. Meer bezoekers zijn vanwege de brandweervoorschriften niet toegestaan. Indertijd (in 1993) is uitgegaan van een maximale parkeerbehoefte van 1045 parkeerplaatsen bij een maximaal gebruik van het KSC. Na diverse aanpassingen i.v.m. busparkeerplaatsen en invaliden parkeerplaatsen is men gekomen tot  $\pm 900$  parkeerplaatsen.

Met het voorgestelde bestemmingsplan wordt de huidige situatie samen met de wijzigingen die op korte termijn worden gerealiseerd vastgelegd. Aanpassingen die in de toekomst plaats kunnen vinden kunnen dan aan dit bestemmingsplan getoetst worden. Met de toetsing en bepaling van het benodigd aantal parkeerplaatsen in verband met de huidige functies wordt gebruik gemaakt van zogenaamde kencijfers. Deze kencijfers staan aangegeven in het ASVV. (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond, Water en Wegenbouw en Verkeerstechniek) Deze kencijfers zijn het resultaat van onderzoek en ervaring in de praktijk. Voor zover het het dagelijks gebruik van de bestaande functies betreft voldoet het parkeerterrein, volgens tellingen en de kencijfers, voor de opvang van de parkeerbehoefte.

Bij evenementen in het Kennemersportcentrum kan het parkeerterrein niet de volledige parkeerbehoefte opvangen. Deze evenementen vinden slechts een beperkt aantal keren per jaar plaats. Er kan dan gebruik worden gemaakt van het halfverhard terrein ten noorden van het KSC. Voor wat betreft de belangrijkste wijziging, namelijk een mogelijke overbouwing van een deel van het parkeerterrein, staat in het bestemmingsplan duidelijk aangegeven hoe dan met de parkeerbehoefte en opvang hiervan om dient te worden gegaan. Bij mogelijke wijzigingen van de huidige bebouwing kan dan getoetst worden of aan de eis, namelijk geen verlies aan parkeerplaatsen, voldaan kan worden.

### **Reactie**

Consequenties voortvloeiend uit het recentelijk gepubliceerde “Ontwerpbesluit vaststelling milieukwaliteiten voor externe veiligheid van inrichtingen”, de zogenaamde risicocontouren van koel- en vriesinstallaties zijn voor deze installaties alhier voldoende

onderzocht en gepresenteerd. Men mag er van uitgaan dat, met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid maatregelen, bij de Rijksoverheid in voorbereiding, tot uitvoering zullen komen binnen een afzienbare termijn en dus reeds nu als dwingend dienen te worden opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Een rapport van een onafhankelijke ter zake kundige zou als grondslag moeten dienen om een dergelijk onderwerp, waarbij het om mogelijke ernstige gevolgen bij calamiteiten gaat, in een ontwerp bestemmingsplan te nemen. In dit verband lijkt het wenselijk u te wijzen op een woord- en zinskeuze in dit hoofdstuk, Juridische verantwoordelijkheid en daarmee gepaard gaande financiële consequenties liggen thans bij de gemeente Haarlem. Mijns inziens dient dit bij de eigenaar/exploitant van de installaties te liggen.

De juridische inkadering van een mogelijke overkapping van de ijsbaan en de ingebruikneming van het Cios schoolgebouw dient hierbij opnieuw bezien en ter visie gelegd te worden.

### **Commentaar**

In verband met de omvang van het plaatsgebonden risico als gevolg van de aanwezigheid van 8.000 kg ammoniak, is onderzoek gedaan naar alternatieve koelmiddelen. Gebleken is dat ombouw naar een ander koelsysteem, waarbij de hoeveelheid ammoniak fors gereduceerd wordt, grote voordelen oplevert wat externe veiligheid betreft. Inmiddels is er een vergunning aangevraagd om de hoeveelheid ammoniak fors te reduceren. Door deze reductie is er, rekening houdend met de nieuwe regelgeving op het gebied van externe veiligheid, geen sprake van een potentiële saneringssituatie. Zoals aangegeven in paragraaf 2.8.3 gelden er namelijk in de nieuwe situatie geen aan te houden veiligheidsafstanden.

### **Reactie**

Het is onduidelijk waarom de veiligheidseisen bij evacuatie van bezoekers van de sporthal bij problemen (door de regiobrandweer na de bouw van Kennemersporthal indertijd met veel vertoon geëist) in het geheel niet in het ontwerp bestemmingsplan zijn opgenomen. Vrije uitstroom van grote aantallen bezoekers bij calamiteiten op het aangrenzende parkeerterrein is thans alleen mogelijk omdat parkeren voor de deuren aan de noordzijde verboden is. Bij de bouw van de sporthal bleek dat de grootte van de toegangsdeuren aan de noordzijde van de sporthal de toenmalige tegen een aanzienlijke meerprijs moesten de deuren vergroot worden. Bouw van aanpalende hallen is ons inziens daardoor onmogelijk, mede omdat aan de oost- en westzijde geen grote veiligheidsdeuren kunnen worden aangebracht.

### **Commentaar**

De vluchtroutes van een belendend bouwwerk zullen ten alle tijden gewaarborgd dienen te blijven. De brandveiligheidseisen zijn toetsingscriteria die van toepassing zijn op een bouwaanvraag.

Een bouwaanvraag zal net als dat het aan het bestemmingsplan zal moeten voldoen ook aan de brandveiligheidseisen moeten voldoen; zo ook het mogelijke bouwplan voor het wijzigingsgebied. Het betreft hier een eis die in een later stadium buiten het bestemmingsplan om voldoende gewaarborgd wordt, in het bestemmingsplan behoeft dit geen vooruitlopende aanpassingen.

## 6. Inspraakreacties wijkraad “De Krim”

### **Reactie**

Omdat in het hoofdstuk parkeren gesproken wordt over een halfverhard terrein ten noorden van de sporthal en dat duidelijk meetelt in het aantal parkeerplaatsen, bevreemdt het ons dat het plangebied aan de noordzijde begrensd is tot aan de Willem van Outshoornlaan en niet tot de J.P. Coenlaan (waardoor dit terrein wel inbegrepen zou zijn).

### **Commentaar**

Wij hebben besloten dat het genoemde halfverharde terrein toegevoegd wordt aan het bestemmingsplan door middel van het opnemen van dit gebied op de plankaart.

### **Reactie**

Gesproken wordt over het tweede doel van het bestemmingsplan waar ruimte gerealiseerd dient te worden voor uitbreiding van de bebouwing. Onze eerste vraag is waarom moet toch met alle geweld alle beschikbare ruimte volgebouwd worden? Ook het hotel aan de kop is hier weer een voorbeeld van. We spreken over een volumevermeerdering binnen de bebouwde kom, derhalve primair voor woongelegenheid bestemd. Aantasting daarvan heeft reeds dusdanige vormen aangenomen dat van een verdere uitbreiding van de sporthal door het volbouwen van het terrein aan de noordzijde om meerdere redenen afgezien dient te worden.

### **Commentaar**

De vraag betreft het volbouwen van binnenstedelijke terreinen. T.a.v. het sporthotel in de zuidhoek van het plangebied gaat het om een gebouw waarvoor reeds een vergunning is verleend; hier is de afweging van volume vermeerdering reeds gemaakt.

In het bestemmingsplan worden nog twee extra volumevermeerderingen voorgestaan. Het betreft hier de overkapping van de ijsbaan en de wijzigingsbevoegdheid aan de noordzijde. Bij de ijsbaan is functie als zodanig reeds lang aanwezig, de fysieke verschijningsvorm van een overkapping niet. De hoofdmotivatie voor de overkapping is de wens van de ijsbaanvereniging om middels een overkapping beter gebruik te kunnen maken van de schaatsbaan. Een aansluitende beweegreden voor de overkapping is om

het gebied, dat een regionale sportfunctie vervult, nog herkenbaarder te maken. Dit kan goed gecombineerd worden met een overkapping.

T.a.v. de wijzigingsbevoegdheid aan de noordzijde van het plan betreft het een ruimtelijk vraagstuk dat al zijn intentie vindt in nationaal ruimtelijk beleid. In het nationale beleid als ook provinciaal beleid wordt nadrukkelijk gekozen om functies in bestaand stedelijk gebied (dat binnen de rode contour ligt) te intensiveren, transformeren en combineren. Dit beleid is neergelegd in het provinciale streekplan. Voor Haarlem is een groot programmatisch vraagstuk op te lossen voor woningen, bedrijfsruimte, maatschappelijke voorzieningen en sportcomplexen. Keuzes voor de locaties van dergelijke ruimtevragers moeten genomen worden. Stedenbouwkundig is een volumevermeerdering op het IJsbaanlaanterrein verantwoord. Het betreft hier niet een beschermd stads- en dorpsgezicht, de schaal van de mogelijke nieuwbouw sluit aan bij de bestaande bebouwing in het plangebied en er worden geen andere functies in het gebruik beperkt door de volumevermeerdering.

### **Reactie**

De wijkraad heeft in het verleden afspraken gemaakt met de gemeente over het aantal parkeerplaatsen, genoemd worden onder meer:

In de beschikking IJsbaanlaan 4, nr. mil. /DRM/EMH/HJM/MS/95/1790 d.d. 8 januari 1997 worden op blad 3 ad.2 circa 900 parkeerplaatsen vermeld (hierbij was ook het terrein ten zuiden van de ijsbaan begrepen. Dit mede omdat uiteindelijk realisering van het toegezegde aantal fysiek volgens de gemeente niet haalbaar leek. Wij hebben dit onder protest moeten accepteren. In het wijkraadoverleg d.d. 9 augustus 2001 is door dhr. Woltjer (in zijn functie van coördinator stadsplanning) medegedeeld dat de plannen voor de bebouwing parkeerterrein noord afgeblazen waren. Deze plannen waren in openbare jaarvergadering van de wijk op 8 februari 2001 gepresenteerd. Als “tegenprestatie” zou de wijk zich dan niet verder verzetten tegen de bouw van de CIOS-school tegen het hoofdgebouw aan. Wij zijn onze toezeggingen nagekomen: er is geen bezwaar ingediend door de wijk.

Het nu opnemen in het bestemmingsplan van een wijzigingsbevoegdheid om 8800 m<sup>2</sup> van het parkeerterrein ten noorden van het Kennemer Sport Center te ontwikkelen, zal zonder het toenemen in het bestemmingsplan van dwingende voorwaarden met betrekking tot de bebouwing en de parkeergelegenheid, wederom ten koste gaan van de aanwezige en toegezegde parkeervoorziening. Wij houden vast aan het destijds overeengekomen aantal parkeerplaatsen (900) alsmede aan de overige afspraken ten aanzien van het gebruik van de sporthal, ijsbaan e.d.

Ten eerste wordt geheel voorbij gegaan aan de telkens weer te treffen bijzondere maatregelen bij het gebruik van de sportvoorzieningen voor bijzondere sport- en/of andere evenementen zoals het afsluiten van bruggen en wegen (intensieve begeleiding van de politie noodzakelijk) en de pasjesregeling voor de bewoners.

### **Commentaar**

Het treffen van tijdelijke maatregelen als afsluitingen en pasjesregelingen zijn geen maatregelen die getroffen dienen te worden in een bestemmingsplan. Dit zijn maatregelen die in overleg met de exploitant van het KSC, de gemeente en de vertegenwoordiging van de bewoners afgestemd kunnen worden. De maatregelen kunnen per evenement verschillen.

### **Reactie**

Ten tweede ten aanzien van de parkeervoorzieningen het volgende: destijds zijn 995 parkeerplaatsen toegezegd op voorwaarde dat van verdere juridische stappen van de wijkraad tegen de gemeente worden afgezien (uw kenmerk VV 93/438, d.d. 4 mei 1993).

### **Commentaar**

Indertijd is inderdaad sprake geweest van een realisatie van 995 parkeerplaatsen, ± 690 verharde parkeerplaatsen, 220 ppl. op het onverharde terrein ten noorden van het KSC en 83 ppl. op het onverharde terrein ten zuiden van het KSC. Van de 995 parkeerplaatsen zijn er een aantal komen te vervallen. Een aantal parkeerplaatsen ter hoogte van nooduitgangen kwamen op last van de Brandweer te vervallen, vanwege laden en lossen zijn enkele parkeerplaatsen komen te vervallen en i.v.m. met de benodigde bochtstralen voor bevoorradend verkeer was ruimte ten koste van parkeerplaatsen nodig. In totaal zijn er ongeveer 650 (verharde) parkeerplaatsen rond het KSC beschikbaar.

Het onverhard terrein ten noorden van het KSC is van oorsprong bedoeld voor de opvang van extra parkeerbehoefte en biedt ruimte aan 200 parkeerplaatsen (uitgaande van het oorspronkelijk ontwerp). Aangezien het een onverhard terrein betreft is goede begeleiding van de parkeerders en een redelijke staat van het terrein noodzakelijk. (Het terrein wordt nu gedeeltelijk gebruikt als grondopslag.) In een ideale situatie zijn er dan in totaal 870 parkeerplaatsen beschikbaar. Op het zuidelijke (onverharde) terrein was ruimte voor 82 parkeerplaatsen. Een bouwaanvraag voor de bouw van het sporthotel (op de locatie waar 10 jaar geleden de 82 parkeerplaatsen waren gedacht) is goedgekeurd, op dit terrein is uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen niet meer mogelijk. Het gevolg hiervan is dat het terrein niet meer gebruikt kan worden als extra opvang van de parkeerbehoefte tijdens evenementen.

**Reactie**

In de beschikking IJsbaanlaan 4, nr. mil. /DRM/EMH/HJM/MS/95/1790 d.d. 8 januari 1997 worden op blad 3 ad.2 circa 900 parkeerplaatsen vermeld (hierbij was ook het terrein ten zuiden van de ijsbaan begrepen). Dit mede omdat uiteindelijk realisering van het toegezegde aantal fysiek volgens de gemeente niet haalbaar leek. Wij hebben dit onder protest moeten accepteren. In het voorontwerp IJsbaanlaan e.o. november 2002 wordt naar onze mening geheel ten onrechte, deze beschikking niet vermeld.

**Commentaar**

Ten aanzien van het oorspronkelijk ontwerp voor de terreininrichting is een aantal parkeerplaatsen verloren gegaan. De oorzaken hiervan lagen in het vrijhouden van nooduitgangen, reserveren van ruimte voor busparkeerplaatsen, vergroten van bochtstralen in verband met bevoorrading en het realiseren van fietsparkeerplaatsen. Het aantal verharde parkeerplaatsen is hiermee verminderd tot ongeveer 650 parkeerplaatsen. Fysiek is het verder niet mogelijk meer parkeerplaatsen aan te leggen.

**Reactie**

Door het verlenen van een bouwvergunning voor de bouw van een hotel aan de zuidzijde is wederom terrein voor parkeren verloren gegaan. Op eigen terrein hotel zijn 34 parkeerplaatsen beschikbaar, welke primair ten dienste zullen staan van het hotel.

**Commentaar**

De parkeerplaatsen worden op eigen terrein gerealiseerd en zullen dus inderdaad ter beschikking zijn voor het hotel. Hierdoor is inderdaad ruimte verloren gegaan om extra parkeerplaatsen te realiseren.

**Reactie**

In artikel 2 lid 5 pagina 12 1<sup>ste</sup> alinea van voornoemd voorontwerp staat dat er voor het Kennemer Sport Center nu 640 parkeerplaatsen aanwezig zijn. Op het halfverharde terrein zou ruimte zijn voor 140 plaatsen. Dit is theoretisch, praktisch is dit namelijk gezien de structuur vooralsnog niet haalbaar (verhard en belijnen is daartoe noodzakelijk). Overigens is dit terrein niet opgenomen in het bestemmingsplan en mogen deze plaatsen dus feitelijk ook niet meegeteld worden! Totaal (inclusief hotel) derhalve  $640 + 34 = 674$  stuks. De conclusie is daarmee geheel duidelijk: de destijds toegezegde 900 parkeerplaatsen zijn in het geheel niet aanwezig!

**Commentaar**

Het overloopte gedeelte van het parkeerterrein is alsnog onderdeel gemaakt van het bestemmingsplan. De beschikbare parkeerplaatsen kunnen aangewend worden voor de opvang van de parkeerbehoefte die wordt opgeroepen door evenementen. Daarbij is in het oorspronkelijk ontwerp uitgegaan van 200 parkeerplaatsen op het halfverhard terrein.

### **Reactie**

Door het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid om 8800 m<sup>2</sup> van het parkeerterrein ten noorden van het Kennemer Sport Center te ontwikkelen ten behoeve van congres- en vergader ruimte e.d. wordt wederom de beschikbare ruimte om te parkeren drastisch ingekort. De opmerkingen dat binnen het wijzigingsgebied daarvoor een oplossing gezocht moet worden is doordoen, namelijk zoals het bovenstaande aangeeft, deze ruimte is er domweg niet.

### **Commentaar**

Wederom geldt dat de bestaande parkeerplaatsen gecompenseerd dienen te worden en dat voor de nieuwe functie voldoende extra parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden zonder uit te gaan van uitwisseling tussen de bestaande functies en nieuwe functies. De ruimte zal in geval van een uitbreiding gezocht moeten worden in bij voorkeur een parkeerkelder.

### **Reactie**

De wijkraad is van mening dat de toegezegde parkeerplaatsen dienen te worden gehandhaafd en accepteert geen vermindering om te volgende redenen:

Ze zijn destijds (4 mei 1993) door het college toegezegd (nu daarvan afwijken zou van onbehoorlijk bestuur getuigen). Een conglomeratie van sportvoorzieningen en regelmatig evenementen op dit terrein, vereist een parkeerterrein van deze omvang (ondanks de aanvechtbare eenmalige telling uwerzijds) en mede gezien het toenemende autoverkeer. Alle maatregelen om dit te verminderen halen voor als nog toch niets uit. Het parkeerterrein van het Kennemer Sport Center is door de Politie aangemerkt als overloopparkerterrein voor betalende bezoekers van evenementen als de Honkbalweken, het EK-Honkbal 2003, het Olympisch Kwalificatietoernooi 2003 en de Wereldkampioenschappen Honkbal 2005. Allemaal evenementen conform de door de gemeente gewenste A-status van het stadion.

Afgelopen edities honkbalweken hebben aangetoond dat de dit parkeerterrein tot zijn maximum capaciteit gevuld was. Alternatieve parkeergelegenheid in de omgeving is niet aanwezig. Het terrein rondom het Pim Mulier Sportterrein zelf wordt door de diverse organisaties gebruikt als parkeerterrein voor gasten en genodigden. Elke vermindering van de parkeercapaciteit zal derhalve ingrijpende consequenties met zich meebrengen. Zonder adequate parkeervoorzieningen ontstaat er duidelijk een organisatorisch- en mogelijk zelf juridische probleem. Het afschuiven van de parkeerdruk op de wijk “De Krim” en omliggende wijken, getuigt van onbetrouwbaar bestuur.

### **Commentaar**

Het huidige aantal parkeerplaatsen blijft gehandhaafd. Ten opzichte van het oorspronkelijk ontwerp uit 1993 zijn inderdaad een aantal parkeerplaatsen komen te vervallen vanwege diverse redenen. Overigens vangt het parkeerterrein de parkeerbehoefte van de conglomeraat van sportvoorzieningen voldoende op. Slechts bij evenementen (die een beperkt aantal keren per jaar worden gehouden) komt het voor dat het parkeerterrein, incl. het halfverhard terrein, de parkeerbehoefte niet op kan vangen. Dit levert inderdaad parkeeroverlast op bij de omwonenden. In het voorliggend bestemmingsplan wordt echter niet uitgegaan van een vermindering van het aantal bestaande parkeerplaatsen. Met het bestemmingsplan wordt de nu bestaande situatie vastgelegd met als enige wijziging dat een deel van het parkeerterrein overbouwd kan worden. Een belangrijke voorwaarde hierbij is dat er geen parkeerplaatsen verloren gaan en dat de nieuwe functie voorziet in eigen opvang van de parkeerbehoefte.

### **Reactie**

Tijdens de bouw van de Kennemer sporthal bleken de geplande nooduitgangen aan de noordzijde van de hal niet te voldoen aan de gestelde eisen. In het voorontwerp is met betrekking tot de wijzigingsbevoegdheid voor de bebouwing noordzijde sporthal, hierover niets terug te vinden.

### **Commentaar**

De vluchtroutes van een belendend bouwwerk zullen te allen tijde gewaarborgd dienen te blijven. De brandveiligheidseisen zijn toetsingscriteria die van toepassing zijn op een bouwaanvraag. Een bouwaanvraag zal net als dat het aan het bestemmingsplan zal moeten voldoen ook aan de brandveiligheidseisen moeten voldoen; zo ook het mogelijke bouwplan voor het wijzigingsgebied. Het betreft hier een eis die in een later stadium buiten het bestemmingsplan om voldoende gewaarborgd wordt, in het bestemmingsplan behoeft dit geen vooruitlopende aanpassingen.

### **Reactie**

De wijk zal zich heftig verzetten tegen elke aanwijzing dat bebouwing op het parkeerterrein ten noorden van de sporthal te eniger tijd toestaat.

### **Commentaar**

Wij nemen zelf geen initiatieven om tot bebouwing van het betreffende gebied te komen, maar willen op voorhand niet uitsluiten dat er te zijner tijd door een derde partij – onder strikte voorwaarden, zoals omschreven in het plan – een bouwplan gerealiseerd mag worden. Ruimtelijk gezien bestaan er namelijk geen bezwaren tegen het bebouwen van dit gebied.

**Reactie**

De vermelde externe veiligheidsvoorzieningen in het kader van het “Ontwerpbesluit vaststelling milieukwaliteiteneisen voor de externe veiligheid van inrichtingen” en de consequenties hiervan op het in aanbouw zijnde CIOS-schoolgebouw en verdere omgeving, zijn onvoldoende onderbouwd en worden naar onze mening gebagatelliseerd. Gezien de verscherpte eisen die hieruit zeker naar voren zullen komen, zal dit ingrijpende gevolgen hebben op de installaties en de gebruikswaarde van gebouwen, met name het nu in aanbouw zijnde CIOS-schoolgebouw.

**Commentaar**

In verband met de omvang van het plaatsgebonden risico als gevolg van de aanwezigheid van 8.000 kg ammoniak, is onderzoek gedaan naar alternatieve koelmiddelen. Gebleken is dat ombouw naar een ander koelsysteem, waarbij de hoeveelheid ammoniak fors gereduceerd wordt, grote voordelen oplevert wat externe veiligheid betreft. Inmiddels is er een vergunning aangevraagd om de hoeveelheid ammoniak fors te reduceren. Door deze reductie is er, rekening houdend met de nieuwe regelgeving op het gebied van externe veiligheid, geen sprake van een potentiële saneringssituatie. Zoals aangegeven in paragraaf 2.8.3 gelden er namelijk in de nieuwe situatie geen aan te houden veiligheidsafstanden.

**Reactie**

De overkapping van de ijsbaan dient qua hoogte beperkt te blijven (tussen 10-14 meter) conform dakniveau sporthal.

**Commentaar**

De overkapping van de ijsbaan krijgt aan de zijkanten van de ijsbaan een hoogte van 7 meter oplopend naar het midden van de ijsbaan tot een hoogte van maximaal 15 meter. Wij zijn van mening dat de overkapping van de ijsbaan qua hoogte is afgestemd op de omgeving en de bestaande situatie, omdat de overkapping qua hoogte aansluit bij de reeds aanwezige of vergunde bebouwing in het plangebied.

## 7.      Inspraakreactie W.M. Peltenburg, architectenburo Archstudio

**Reactie**

Op de plankaart wordt een bebouwingshoogte boven de ijsbaan voorgesteld van 10 meter en boven de middenberm van 15 meter. Het ontwerp (voor de overkapping van de ijsbaan) anticipeert hierop en valt binnen de voorgeschreven hoogtes. Echter ter plaatse van de aansluiting van de overkapping met het bestaande club- en techniekgebouw is voorgeschreven bebouwingshoogte tussen het gebouw en de ijsbaan slechts 6 meter, gelijk aan de hoogte van de bestaande bebouwing.

Om een goede aansluiting mogelijk te maken tussen beide bouwwerken verzoeken wij u om het voorontwerp bestemmingsplan op dit punt aan te passen door in deze zone ook bouwhoogte van 10 meter toe te staan.

#### **Commentaar**

Om aansluiting van de bestaande clubgebouw met de overkapping mogelijk te maken is het wenselijk om de bouwhoogte voor de overkapping (10 meter) deels over de bestaande bebouwing te leggen om een overgang naar de 6 meter hoge clubbebouwing mogelijk te maken. Het bestemmingsplan is op dit punt aangepast.

### **8.      Inspraakreactie wijkraad Stuyvesant-Bomenbuurt**

#### **Reactie**

Wij achten de argumenten voor de toegestane bouwhoogte voor de ijsbaan (zoals het terugdringen van geluidshinder) onvoldoende valide in relatie tot de voorgenomen halfopen semi-overkapping; evenmin is voldoende feitelijk onderbouwd welke constructieve vereisten tot deze hoogte moeten leiden; zeker het esthetische argument (hoogte = uitstraling) is subjectief en daarmee geen noodzakelijke grond voor de zeer ruimhartige overschrijding van de hoogte vanuit de normen van de molenbiotoop. Wij hebben eerder vruchteloos verzocht, aan ons en aan de raad meer feitelijk inzichtelijk te maken, hoe het betreffende hoogtecijfer tot stand is gekomen en herhalen die vraag bij deze.

#### **Commentaar**

In paragraaf 2.3 van de toelichting is aangegeven dat het van groot belang is om de door de ijsbaan veroorzaakte geluidsoverlast terug te dringen en daarmee de leefomgeving van de naastgelegen woonwijk te verbeteren. Het overkappen van de ijsbaan is een belangrijke maatregel om de geluidsoverlast te beperken. Aangezien het niet aannemelijk is dat door een dergelijke overkapping de molen minder wind zou vangen, dan wel dat het zicht op de molen verslechtert, wordt in het bestemmingsplan ervoor gekozen om af te wijken van de molenbiotoop.

#### **Reactie**

Tenslotte constateren wij een ontoelaatbare tegenspraak in het hanteren van milieuregels voor de praktijk van nu (waarbij risicocontouren nu al wel worden gehanteerd bij de regulering van de dagelijkse beheerspraktijk van de ammoniakinstallatie), terwijl diezelfde milieuwetgeving als voorlopig wordt gepresenteerd in relatie tot concrete bouwvoornemens binnen dit plangebied, welk voorlopige karakter u naar uw inzicht ontslaat van de verplichting (zoals verwoord in de betreffende Memorie van Toelichting, gepubliceerd in de Staatscourant), op deze regelgeving te anticiperen.

Kortom: U anticipeert in het milieutechnische toezicht op de ijsbaan al wel op Wetgeving, maar neemt daarvan afstand bij Uw planologische uitwerking voor hetzelfde gebied, zoals nog geformuleerd in het conceptvoorontwerp. Hiermee begeeft u zich in onze ogen ongeschoeid op glad ijs.

### **Commentaar**

In verband met de omvang van het plaatsgebonden risico als gevolg van de aanwezigheid van 8.000 kg ammoniak, is onderzoek gedaan naar alternatieve koelmiddelen. Gebleken is dat ombouw naar een ander koelsysteem, waarbij de hoeveelheid ammoniak fors gereduceerd wordt, grote voordelen oplevert wat externe veiligheid betreft. Inmiddels is er een vergunning aangevraagd om de hoeveelheid ammoniak fors te reduceren. Door deze reductie is er, rekening houdend met de nieuwe regelgeving op het gebied van externe veiligheid, geen sprake van een potentiële saneringssituatie. Zoals aangegeven in paragraaf 2.8.3 gelden er namelijk in de nieuwe situatie geen aan te houden veiligheidsafstanden.

## **4.3 Resultaten overleg ex artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening**

Artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) bepaald dat bij de voorbereiding van bestemmingsplannen diverse overlegpartners dienen te worden geraadpleegd. Het voorontwerpplan is toegezonden aan de instanties vermeld in bijlage 3. De resultaten van het vooroverleg en ons commentaar daarop staan hieronder weergegeven.

### **1. Provincie Noord-Holland**

#### **Reactie**

In de toelichting gaat u in op de externe veiligheid vanwege de 7.000 kg ammoniak in de koelinstallatie van de ijsbaan. U vermeldt dat er een zogenaamde kwantitatieve risicoanalyse (QRA) wordt opgesteld. Ik vind het van groot belang dat dit gebeurt. Zolang er echter geen duidelijkheid bestaat over de precieze risico's die het koelsysteem met zich meebrengt kan ik niet beoordelen of het hotel en het onderwijsgebouw van het CIOS waarvoor inmiddels een bouwvergunning is verleend positief bestemd kunnen worden. Tevens kan ik de wijzigingsbevoegdheid niet beoordelen. Ik verzoek u daarom om de gegevens van het QRA in het plan op te nemen en aan te geven wat de gevolgen zijn voor de bestemmingen in het plangebied. Ik verwacht dat het schoolgebouw en het hotel zich binnen de risicocontour zullen bevinden. Als het inderdaad het geval blijkt te zijn verzoek ik u met klem om een andere locatie te zoeken voor die twee gebouwen of een ander koelmiddel te gebruiken voor de koelinstallatie.

### **Commentaar**

In verband met de omvang van het plaatsgebonden risico als gevolg van de aanwezigheid van 8.000 kg ammoniak, is onderzoek gedaan naar alternatieve koelmiddelen. Gebleken is dat ombouw naar een ander koelsysteem, waarbij de hoeveelheid ammoniak fors gereduceerd wordt, grote voordelen oplevert wat externe veiligheid betreft. Inmiddels is er een vergunning aangevraagd om de hoeveelheid ammoniak fors te reduceren. Door deze reductie is er, rekening houdend met de nieuwe regelgeving op het gebied van externe veiligheid, geen sprake van een potentiële saneringssituatie. Zoals aangegeven in paragraaf 2.8.3 gelden er namelijk in de nieuwe situatie geen aan te houden veiligheidsafstanden. Er is wat dit betreft geen reden om het CIOS en het hotel niet positief te bestemmen.

### **Reactie**

Momenteel is de provincie bezig met het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Randweg. Zo wordt de derde rijbaan tussen Kleverlaan en Orionweg opgeheven. Voor de aanpak van de Randweg is het van belang om te weten of de strook voor rechtsafslaand verkeer voldoende capaciteit heeft. Om dit te kunnen beoordelen verzoek ik u om aan te geven welke gevolgen de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid kan hebben op de verkeersproductie.

### **Commentaar**

Uitgaande van een congrescentrum dat het drukste scenario tot gevolg zou hebben komt de extra parkeerbehoefte neer op  $\pm 400$  parkeerplaatsen. Dit betekent een toename van het verkeer naar de locatie globaal gelijk aan het aantal beschikbare parkeerplaatsen (dus maximaal 400). Voor een wachtrij voor de toegang tot een eventuele parkeergarage is voldoende ruimte (op de A.W.F. van Idenburglaan) zodat niet verwacht wordt dat dit gevolgen heeft voor de verkeerslichtenregeling.

### **Reactie**

In de wijzigingsbevoegdheid heeft u het volgende over parkeren opgenomen: Naast het aantal bestaande parkeerplaatsen dat dient te worden gehandhaafd moet er in voldoende parkeergelegenheid worden voorzien, bij voorkeur geheel of gedeeltelijk verdiept aangelegd. Ik heb ernstige twijfels of dit waar te maken is. Een eventueel te realiseren congrescentrum kan zeer veel verkeer aantrekken. Ik vind het van groot belang dat de verkeersdruk en parkeerdruk niet op de omliggende woonwijk wordt afgewenteld. Het is mij bekend dat dit momenteel bij evenementen wel regelmatig het geval is. Ik verzoek u daarom om concreter aan te geven hoe u in voldoende parkeergelegenheid wilt voorzien.

### **Commentaar**

Het gaat om een wijzigingsbevoegdheid en bij een mogelijke aanvraag wordt goed onderzocht wat haalbaar is; een mogelijke aanvraag wordt ook getoetst aan de parkeerbehoefte en wij hebben als voorwaarde gesteld dat de opgeroepen parkeerbehoefte van een nieuwe functie geheel opgevangen dient te worden in extra aan te leggen parkeervoorzieningen zonder verlies van bestaande parkeerplaatsen. De te verwachte parkeerbehoefte van een nieuwe functie wordt bepaald aan de hand van de kengetallen inzake parkeren, aangegeven door het ASVV, een uitgave van het CROW. Het aantal parkeerplaatsen dat die toetsing aangeeft moet minimaal gerealiseerd worden en anders wordt er negatief besloten. Hoe die parkeerplaatsen worden gerealiseerd is op dit moment niet aan de orde.

### **Reactie**

In de toelichting heeft u aandacht geschonken aan de luchtkwaliteit in Haarlem. U bent echter niet specifiek ingegaan op de situatie van de IJsbaanlaan. U vermeldt dat er overschrijdingen in Haarlem berekend zijn voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Daarbij geeft u aan dat nergens de plandrempel van 2001 wordt overschreden en dat het daarom voorlopig niet noodzakelijk is om een plan op te stellen met maatregelen te beperking van de luchtverontreiniging. Bij bestaande situaties mag worden uitgegaan van de plandrempel maar bij nieuwe situaties moet worden voldaan aan de grenswaarde. Het is niet duidelijk of de eventueel te realiseren geurgevoelige bestemmingen in het wijzigingsgebied zullen voldoen aan de grenswaarden. Ik verzoek u daarom om na te gaan of aan het besluit luchtkwaliteit wordt voldaan of in de wijzigingsbevoegdheid op te nemen dat er geen geurgevoelige bestemmingen gerealiseerd mogen worden.

### **Commentaar**

In opdracht van de provincie is door TNO in november 2002 gerapporteerd over de luchtverontreinigingsniveaus langs provinciale en rijkswegen in Noord-Holland in 2001 en 2010. Hierbij is alleen naar NO<sub>2</sub> gekeken als meest kritische stof. Immers, voor PM<sub>10</sub> wordt de concentratie voor een groot deel door de achtergrondconcentratie bepaald. Voor de overige stoffen waarvoor normen zijn vastgelegd in het Besluit Luchtkwaliteit zoals SO<sub>2</sub>, CO, benzeen en lood, is de achtergrondwaarde en de uitstoot dermate gering dat geen normoverschrijding wordt verwacht. In het jaar 2001 treedt langs de N 208 (Westelijke Randweg/Delftlaan) geen overschrijding van de plandrempelwaarde op. De in 2010 geldende grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> wordt in 2001 aan de westzijde van de weg tot een afstand van 40 à 60 meter overschreden. Het in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsgebied bevindt zich op een afstand van 80 à 100 meter van de Delftlaan.

In het jaar 2010 treedt volgens de berekeningen geen grenswaardenoverschrijding langs de N 208 op. Het uitsluiten van geurgevoelige bestemmingen in het wijzigingsgebied is derhalve niet aan de orde.

### **Reactie**

Ik ben met u van mening dat het in ieder geval niet wenselijk is om het in het wijzigingsgebied een geluidsgevoelige bestemming te realiseren. Ik verzoek u om dit in de voorschriften op te nemen.

### **Commentaar**

Aan dit verzoek is voldaan.

### **Reactie**

In de toelichting vermeldt u dat u afwijkt van het advies van het hoogheemraadschap. Ik verzoek u om aan te geven wat het commentaar is van het hoogheemraadschap op het afwijken van het wateradvies.

### **Commentaar**

Het commentaar op het afwijken van het advies heeft het Hoogheemraadschap weergegeven in de reactie die in het kader van het artikel 10 Bro-overleg is ingediend. In de waterparagraaf van de toelichting wordt aangegeven hoe wordt omgegaan met de adviezen van het Hoogheemraadschap. Overigens is voor wat betreft het aanleggen van een waterverbinding het advies van het Hoogheemraadschap opgevolgd.

### **Reactie**

In de voorschriften wordt meerdere malen verwezen naar artikel 10 (algemene bebouwingsvoorschriften). Dit is niet correct, artikel 11 bevat de algemene bebouwingsvoorschriften.

### **Commentaar**

De verwijzing in de voorschriften is aangepast.

## **2. Vrouwenadviescommissie voor de woningbouw en de woonomgeving**

### **Reactie**

Wij beperken ons in deze fase tot de volgende opmerkingen:

- aandacht voor voldoende parkeerplaatsen
- aandacht voor goede openbaar vervoer verbindingen
- veilige wandel- en fietsroutes (o.a. oversteekplaatsen)
- maximale bouwhoogte
- verhoging waterstand door bebouwing

**Commentaar**

Voor zover in een bestemmingsplan mogelijk en is toegestaan is aan de door de VAC genoemde aspecten aandacht besteed.

**Reactie**

Het is jammer dat CIOs en het hotel niet aan elkaar gekoppeld worden. Dit zou de capaciteiten bij congressen e.d. vergroten.

**Commentaar**

Het betreft hier twee verschillende aanvragers (een onderwijsinstelling en een exploitant van een hotel) met verschillende doeleinden, waarop wij geen invloed kunnen en willen hebben. Overigens was er op de betreffende locaties geen ruimte voor een groter bouwvolume dan nu wordt gerealiseerd.

3. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat,  
Directie Noord-Holland

**Reactie**

Stedenbouwkundige structuur, cultuurhistorische waarden.

In dit onderdeel wordt verwezen naar het verdrag van Malta, dat tot doel heeft archeologisch erfgoed te beschermen. De titel van het verdrag is niet correct geciteerd. Het door u bedoelde verdrag is bekend als het verdrag van Valletta.

**Commentaar**

De tekst van de toelichting is aangepast.

**Reactie**

In de tabel waarin de parkeerbehoefte in beeld is gebracht ontbreekt het aantal parkeerplaatsen, dat noodzakelijk is voor het mogelijk in het plangebied te vestigen congrescentrum. Verder ontbreken gegevens over de verkeersproductie van het plangebied inclusief congrescentrum. Deze paragraaf maakt ook niet duidelijk of de verkeersproductie van het plangebied door de weginfrastructuur rond dit gebied zonder problemen kan worden verwerkt. Dit is met name van belang, omdat de entree tot het plangebied is gesitueerd aan de Kleverlaan binnen de invloedssfeer van de spoorwegovergang en het met verkeerslichten geregelde kruispunt Kleverlaan/Westelijke Randweg. Bovendien kruist de ontsluiting het fietspad, waardoor de verkeersafwikkeling negatief kan worden beïnvloed. Dit kan ook het geval zijn bij gesloten spoorwegovergang door wachtend verkeer, dat de toegang tot het plangebied blokkeert. Het is zaak, dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt Westelijke Randweg/Kleverlaan niet verstoord wordt door verkeer naar het plangebied.

### **Commentaar**

Er is vooralsnog geen sprake van een congrescentrum. Voor wat betreft het hotel is slechts een bouwvergunning afgegeven voor een hotel zonder congresfaciliteiten en zal bij een nieuwe bouwaanvraag eisen gesteld worden aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen als er sprake is van congresfaciliteiten. Dan zal de ontsluiting ook aandacht krijgen. Overigens is de beschikbare ruimte op de locatie van het hotel dermate beperkt dat er geen groot congrescentrum mogelijk is. Hiermee valt geen grote verkeersproductie te verwachten waardoor de verkeersafwikkeling op het naastliggende kruispunt in het gedrang zou komen. Indien bedoeld wordt op het gebied ten noorden van de sporthal waar wijziging van de huidige bestemming mogelijk is dan zal bij plannen voor een congrescentrum het toetsen van de bereikbaarheid en de parkeerbehoefte onderdeel zijn van de procedure. Ten opzichte van de huidige situatie wijkt het bestemmingsplan weinig af. De belangrijkste verschillen zijn de overkapping van de ijsbaan, de hotelfunctie en het CIOS. Dit zijn beperkte wijzigingen die geen grote verkeersbewegingen oproepen. Het valt niet te verwachten dat deze verkeersbewegingen gevolgen zullen hebben op het naastgelegen kruispunt. Indien sprake is van een groot evenement in het KSC is hinder en invloed op de kruising wel mogelijk. Dit is echter niet anders dan nu het geval is en niet het gevolg van wijzigingen in het bestemmingsplan.

### **Reactie**

In de paragraaf over *water* geeft u aan, dat de doorstroming in het gebied niet optimaal is. Om dit probleem op te heffen stelt het Hoogheemraadschap voor een open waterverbinding te realiseren tussen de spoorsloot en De Delft. U bent van mening, dat de oorzaak van het probleem moet worden gezocht in gebrekkig onderhoud van duikers en watergangen. Alvorens dit bestemmingsplan verder in procedure te brengen adviseer ik u de oorzaak van de niet optimaal functionerende waterhuishouding vast te stellen en stappen te ondernemen om tot verbetering te komen. Indien uw beeld wordt bevestigd, dat gebrekkig onderhoud het probleem veroorzaakt, en het systeem voldoende capaciteiten heeft om de toename van de neerslag als gevolg van de klimaatverandering op te vangen, dan hoeft dit niet voor dit bestemmingsplan geen consequenties te hebben en volstaat een goede onderhoudsbeurt. Mocht blijken, dat het onderhoud niet of maar ten dele de oorzaak van het probleem is, dan zullen er in het plan wel aanvullende voorzieningen voor de waterhuishouding opgenomen moeten worden. Een beschouwing over de waterkwaliteit in het plangebied mis ik in deze paragraaf. Evenmin is er aandacht besteed aan de handhaving c.q. verbetering van de waterkwaliteit in verband met de ontwikkelingen in het plangebied. Ook de behandeling van hemel- en afvalwater zou een onderdeel van deze paragraaf moeten zijn.

### **Commentaar**

Geconcludeerd is dat een duiker, ook al zou deze voldoende capaciteit hebben om een toename van neerslag te verwerken, voor de doorstroming in een gebied “kwetsbaarder” is dan een sloot. Om die reden is onderzocht of er mogelijkheden zijn om een waterverbinding te creëren tussen de spoorstoot en De Delft. Binnen het plangebied is ten zuiden van het sporthotel ruimte beschikbaar. Op de plankaart is de betreffende strook grond bestemd als Water om de aanleg van een nieuwe watergang mogelijk te maken. De waterparagraaf van de toelichting is aangevuld met gegevens omtrent de waterkwaliteit van de watergangen in het plangebied. Daarnaast is in diezelfde paragraaf een korte beschouwing gegeven over de behandeling van hemel- en afvalwater.

### **Reactie**

Voor het woord “groen” ontbreekt naar mijn mening de doornummering 2.7 van de paragrafen.

### **Commentaar**

Dit is in de tekst van de Toelichting gecorrigeerd.

### **Reactie**

Artikel 11 van de Voorschriften (algemene bebouwingsvoorschriften).

Deze bebouwingsvoorschriften zijn van toepassing op de bebouwing in de bestemming verkeersdoeleinden. De hoogte van andere bouwwerken, waartoe o.a. ook lichtmasten en ander wegmeubilair horen mag maximaal 2,5 meter zijn. Voor lichtmasten en verkeersborden is deze hoogte onvoldoende. Het plaatsen van verkeersborden moet gebeuren conform de regels, zoals die zijn opgenomen de Uitvoeringsvoorschriften Besluit Administratieve Bepalingen inzake Wegverkeer. Binnen de bebouwde kom moeten de verkeersborden met de onderzijde op 2,20 meter boven het wegdek worden geplaatst. Rekening houdend met de grootte van de verkeersborden is een hoogte van tenminste 3,00 meter noodzakelijk bestaat de noodzaak tot het plaatsen van onderborden of meerdere borden aan één paal, die is een bouwhoogte voor verkeersborden moeten worden vastgelegd op de hoogte, die in praktijk nodig is. Wanneer er hoge lichtmasten voor de openbare verlichting worden gebruikt zal de hoogte daarvan als regel maatgevend zijn voor de bouwhoogte, die noodzakelijk is.

### **Commentaar**

De andere bouwwerken die in deze reactie zijn genoemd vallen onder het begrip *straatmeubilair*, dat in artikel 43 van de Woningwet als vergunningvrij wordt aangemerkt en waarvoor aldus geen (beperkende) regels gelden, ook al zouden daarvoor bepalingen opgenomen worden in dit bestemmingsplan. Voor de duidelijkheid is er ten aanzien van lichtmasten in de voorschriften wel een bepaling opgenomen.

#### 4. gemeente Bloemendaal

##### **Reactie**

Gevraagd is extra ruimte te creëren voor parkeren t.b.v. het te bouwen hotel, aan de zuidzijde van het plangebied. Zeker nu deze bestemming is opgerekt met vergader- en congresfaciliteiten. De 34 parkeerplaatsen zijn daarvoor onvoldoende (zie tabel blz. 13 van de Toelichting) en de (loop) afstand tot het aan de noordzijde van het plangebied gelegen parkeerterrein is te groot. De vrees bestaat dat dit tot parkeren op de Kleverlaan en Iepenlaan in Bloemendaal zal leiden. Dit is niet wenselijk omdat hiervoor onvoldoende parkeercapaciteit aanwezig is. Wij constateren op de locatie van het nieuwe hotel een tekort, dat ligt tussen 15 en 41 plaatsen. Onze suggestie is een deel van de groenstroken daarvoor te benutten. Daarin zijn minimaal 15 extra parkeerplaatsen mogelijk.

##### **Commentaar**

Er is vooralsnog geen sprake van een congrescentrum. Er is reeds enige tijd geleden een bouwvergunning afgegeven voor het hotel. Destijds is besloten akkoord te gaan met de realisatie van een aantal parkeerplaatsen voor het hotel en een opvang van de resterende parkeerbehoefte op het grote parkeerterrein bij de sporthal. Voor wat betreft het hotel is slechts een bouwvergunning afgegeven voor een hotel zonder congresfaciliteiten en zal bij een nieuwe bouw aanvraag eisen gesteld worden aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen als er sprake is van congresfaciliteiten. Dan zal de ontsluiting ook aandacht krijgen. Overigens is de beschikbare ruimte op de locatie van het hotel dermate beperkt dat er geen groot congrescentrum mogelijk is. Hiermee valt geen grote verkeersproductie te verwachten waardoor de verkeersafwikkeling op het naastliggende kruispunt in het gedrang zou komen.

##### **Reactie**

Geen 10% extra bouwhoogte toegestaan.

Dit artikel is niet wenselijk omdat hierdoor nog eens 10% extra bouwhoogte kan ontstaan (vrijstelling B&W). Tegen overschrijding van de maximale bouwhoogte t.b.v. ondergeschikte bouwdelen, zoals liftkokers, schoorstenen en lichtkoepels, bestaat uiteraard geen bezwaar.

##### **Commentaar**

Gezien het gegeven dat een dergelijke algemene vrijstellingsbevoegdheid in dit bestemmingsplan inderdaad niet nodig is wordt deze reactie overgenomen.

### **Reactie**

Ruimtelijke impact overkapping ijsbaan.

De bebouwing binnen het plangebied, is niet aanwezig op de plaats van de ijsbaan. Dat is een open terrein waarop in de winter geschaapt wordt. Op een groot deel is in de rest van het jaar gras aanwezig, waarop schapen grazen. Aan de oost en noordrand staan gebouwen, aan de zuidrand komt een hotel. Het bebouwen (overkappen) van dit gebied gaat ten koste van de openheid die nu aanwezig is. Gesteld wordt, dat de bouw mogelijkheden van dit gebied qua hoogte “zijn afgestemd” op de omgeving en de bestaande situatie c.q. reeds vergunde gebouwen. Hiermee zijn wij het volstrekt oneens en dit wordt ook op geen enkele wijze onderbouwd.

### **Commentaar**

De onderbouwing van de bouwhoogten is gebaseerd op de bouwhoogten van omliggende bebouwing. Tot de omliggende bebouwing worden de bouwwerken in het bestemmingsplangebied gerekend (er bevinden zich geen bouwwerken direct aangrenzend van het bestemmingsplangebied.)

Het omvangrijke Kennemer Sportcenter wisselt in hoogte van 11 tot 15 meter. De bestaande bebouwing van de ijsbaan is circa 6 meter hoog. Daarnaast wordt het in aanbouw zijnde CIOS-gebouw 15 meter hoog. Deze gebouwen vormen de bouwwerken in het bestemmingsplangebied die als een geheel vorm geven aan de locatie. In paragraaf 3.1 hebben wij hieraan aandacht besteed.

### **Reactie**

De westkant van het parkeerterrein qua bouwhoogte limiteren.

In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van 15 meter bouwhoogte. Wij stellen voor de buitenste schil te beperken tot een bouwhoogte van 8 – 10 meter. Het gaat daarbij om een strook van 10 – 12 meter, ongeveer in het verlengde van de huidige gevel van de Kennemer Sporthal.

### **Commentaar**

Het betreft hier de bebouwing van het parkeerterrein ten noorden van de Kennemer sporthal, die mogelijk gemaakt wordt door middel van een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan. Hiermee wordt de mogelijkheid geschapen om ruimte te bieden aan o.a. aanvullende sportieve, recreatieve of maatschappelijke functies. Bovenstaand punt staat niet ter discussie, enkel de voorgeschreven maximale bouwhoogte van de bouw mogelijkheid. Deze bouwhoogte is net als de maximale bouwhoogte van de ijsbaanoverkapping gebaseerd op de aanwezige bebouwing in het bestemmingsplan; bovenstaande argumentatie voor de overkapping is hier ook van toepassing.

Aangenomen wordt dat het voorstel van een maximale hoogte van 8 tot 10 meter dient ter bescherming van de privacy en bezonning van eventuele belanghebbenden. Met dit aspect is rekening gehouden door aan de wijzigingsbevoegdheid het voorschrift te

verbinden om nadere eisen te kunnen stellen. Middels deze nadere eisen is er een goede bescherming van belanghebbenden mogelijk en blijft de bouwmogelijkheid flexibel genoeg om te kunnen bouwen in aansluiting op de omgeving.

## 5. Rijksdienst voor de Monumentenzorg

### **Reactie**

Ten aanzien van de paragraaf met betrekking tot het onderdeel molenbiotoop op pagina 8 en verder wordt terecht ingegaan op de bijzondere plaats van de “Stoepmolen” in het (stads)landschap. Voor het bepalen van de molenbiotoop zijn de Handleiding Molenbiotoop (1995) en de Haarlemse Molennota (1985) richtinggevend. De gevolgen van de molenbiotoop impliceren dat in het bestemmingsplangebied ter hoogte van de ijsbaan een bouwhoogte beperking geldt. In de paragraaf Herkenbaarheid IJsbanaan op pagina 10 wordt vervolgens ingegaan op het belemmeren in de windvang en/ of de belevingswaarde van de molen. De gebruikte motivering om af te wijken van de richtlijnen is slecht onderbouwd en berust niet op een gedegen onderzoek. Zo wordt gesteld dat vanwege de overheersende windrichting de overkapping waarschijnlijk geen belemmering vormt voor de windvang van de molen. Omdat de windvang tegenwoordig voor de molen minder relevant is (vanwege de door de pompinstallatie vervangen maalfunctie) acht ik een afwijking van de richtlijnen, opgesteld ten behoeve van de molenbiotoop, in dit geval niet bezwaarlijk. Hierbij wil ik u verzoeken de onvoldoende gefundeerde motivering op pagina 10 achterwege te laten en te vervangen door een gemotiveerde belangenafweging.

### **Commentaar**

Een afweging is gemaakt tussen enerzijds de richtlijnen uit de Molenbiotoop en anderzijds het afwijken hiervan ten behoeve van de overkapping van de ijsbaan. Afwijken van de regels van de Molenbiotoop zou betekenen dat de molen belemmerd wordt in zijn functioneren en dat er onvoldoende zicht op de molen is. Echter, zoals in bovenstaande reactie is aangegeven is windvang voor de molen minder relevant aangezien de maalfunctie vervangen is door een pompinstallatie. Zelfs al zou een overkapping een belemmering zijn voor de windvang, dan betekent dat dus nog niet een belemmering voor het functioneren van de molen. Daarnaast kan gesteld worden dat het zicht op de molen vanaf de Delftlaan als gevolg van de overkapping niet verandert. Vanuit Bloemendaal is de molen op dit moment niet of nauwelijks zichtbaar. In het bestemmingsplan is derhalve de keuze gemaakt af te wijken van de richtlijnen van de Molenbiotoop en een hogere bouwhoogte voor de overkapping toe te staan. Hiermee wordt niet alleen ruimte geboden voor het ontwerpen van een degelijke constructie maar ook voor een overkapping die de ijsbaan meer herkenbaar maakt.

## 6. Hoogheemraadschap Rijnland

### Reactie

Onder het parkeerterrein, waarvan een deel als wijzigingsgebied is opgenomen, ligt een duiker. Deze duiker is een knelpunt voor het waterbeheer, zowel vanuit een kwantitatief als een kwalitatief oogpunt:

In de praktijk blijkt dat in de duiker regelmatig verstoppingen optreden, wat wateroverlast veroorzaakt in de aanliggende woonwijk ten westen van de spoorsloot; Omdat de duiker een lengte heeft van ongeveer 100 meter wordt het water in de duiker zuurstofloos, wat een negatief effect heeft op de waterkwaliteit van de Delft. Bovendien moet de duiker verwijderd worden zodra het wijzigingsgebied bebouwd gaat worden. Het toepassen van een (nieuwe) lange duiker past niet meer in het beleid van Rijnland. Daarom is op 19 februari jl. overleg geweest met mevr. A. Linschooten van de gemeente Haarlem om te bekijken of het mogelijk is om de strook groen in het zuiden van het bestemmingsplan te bestemmen als water. Hierover is nog geen bericht ontvangen.

### Commentaar

Het creëren van open water in de groenstrook ten zuiden van het geplande hotel is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt door voor de betreffende strook de bestemming Water op te nemen.

### Reactie

Op pagina 15 wordt gesteld dat extra open water, vanuit het waterkwantiteitsbeheer, niet nodig is. Hierbij wordt volgens de gemeente het voldoende dimensioneren van de duiker(s) als argument genoemd. Het benodigd extra wateroppervlak wordt echter berekend vanuit de hoeveelheid extra verhard oppervlak, en niet vanuit het dimensioneren van duikers.

### Commentaar

Ten opzichte van het te vervangen bestemmingsplan is (juridisch gezien) geen sprake van een toename van verhard oppervlak. Daarbij heeft het Hoogheemraadschap in een advies op het concept voorontwerp bestemmingsplan zelf aangegeven dat het wenselijk is een waterverbinding te realiseren (dus extra wateroppervlak) tussen de spoorsloot en de Delft “om de doorstroming in het gebied te verbeteren”. Inmiddels is de nieuw aan te leggen watergang tussen de spoorsloot en de Delft op de plankaart positief bestemd.

### Reactie

Op pagina 15 van het plan staat aangegeven dat er ook een duiker loopt onder de Jan Pieterszoon Coenstraat. Hier bevindt zich naar onze informatie echter geen duiker.

**Commentaar**

De tekst van de toelichting is hierop aangepast.

**Reactie**

Eind 1999 is een vergunning verleend voor de uitbreiding van de ijsvloer op het middenterrein. Deze uitbreiding wordt door Rijnland gezien als toename van verhard oppervlak, net zoals de overkapping van de gehele ijsbaan inclusief middenterrein. In het plan staat aangegeven dat bij volledige overkapping van de ijsbaan, het extra verhard oppervlak ca. 2000 m<sup>2</sup> bedraagt, terwijl het oppervlak van het middenterrein ca. 5000 m<sup>2</sup> is. In dat geval dient 750 m<sup>2</sup> extra wateroppervlak gegraven te worden in plaats van 300 m<sup>2</sup>.

**Commentaar**

Geconcludeerd kan worden dat de hoeveelheid verhard oppervlak in dit bestemmingsplan (juridisch gezien) niet toeneemt ten opzichte van het te vervangen bestemmingsplan. Bij het overkappen van de ijsbaan behoeft op basis van deze constatering door de initiatiefnemer geen water gecompenseerd te worden. De waterparagraaf van de toelichting is hierop aangepast. Overigens achten wij de watertoets niet van toepassing op een verleende vergunning uit 1999.

**Reactie**

In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het extra wateroppervlak wordt gerealiseerd door middel van verbreding van de Delft. Onze voorkeur is echter om het extra wateroppervlak te benutten voor een nieuw te graven watergang in de groenstrook in het zuiden van het plangebied (ter vervanging van de eerder genoemde duiker). Het resterende wateroppervlak kan dan gerealiseerd worden door middel van verbreding van De Delft.

**Commentaar**

Op verzoek van het Hoogheemraadschap is de nieuw aan te leggen watergang tussen de spoorloot en de Delft op de plankaart opgenomen met de bestemming Water.

**Reactie**

In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat extra wateroppervlak gerealiseerd kan worden binnen de bestemmingen Groen en Verkeersdoeleinden. Binnen de bestemming Verkeersdoeleinden (artikel 8) is echter geen voorziening voor water opgenomen.

**Commentaar**

Artikel 8 van de voorschriften is aangepast in die zin dat binnen de bestemming Verkeersdoeleinden tevens open water is toegestaan.

### **Reactie**

In het bestemmingsplan wordt gemeld dat er twee nieuwe gebouwen worden geplaatst (het CIOS-schoolgebouw en het sporthotel), die in eerder stadium met een art. 19 WRO al zijn goedgekeurd. Rijnland heeft deze art. 19 WRO destijds niet beoordeeld. Indien door de bouw van deze objecten extra verhard oppervlak ontstaat, dan dient ook hiervoor extra wateroppervlak gerealiseerd te worden.

### **Commentaar**

Wij achten de watertoets niet van toepassing op verleende vergunningen van voor 2002. Los daarvan kan geconcludeerd worden dat de toegestane hoeveelheid verhard oppervlak in dit bestemmingsplan niet toeneemt ten opzichte van het te vervangen bestemmingsplan. Op basis van deze constatering behoeft juridisch gezien de initiatiefnemer geen water te compenseren. Mocht de waterhuishoudkundige situatie niet op orde zijn, dan zal de waterbeheerder zelf dit op orde moeten brengen, conform het nationaal bestuursakkoord water.

### **Reactie**

In onze vorige reactie op het plan (5 december 2002) is verzocht het regenwater van de overkapping van de ijsbaan en het parkeerterrein af te koppelen naar de Delft. Dit geldt tevens voor het schoolgebouw en het sporthotel. In het bestemmingsplan wordt niet vermeld hoe de huidige afwatering plaats vindt, en hoe dat in de toekomst geregeld wordt. In de voorschriften (artikel 11) wordt afkoppelen wel genoemd, maar hierin wordt niet vermeld dat dit in combinatie moet met het gebruik van duurzame bouwmaterialen. Binnen het Gewest Zuid-Kennemerland, waar de gemeente Haarlem deel van uit maakt, is een convenant Duurzaam Bouwen afgesloten. Hierin zijn onder andere afspraken om daar waar koper, lood en zink in contact kan komen met hemelwater, dit niet toe te passen. In de aan ons overlegde stukken wordt geen duidelijkheid geschapen over te gebruiken materialen in relatie tot de waterkwaliteit. Wij verzoeken u dit alsnog te doen.

### **Commentaar**

In de waterparagraaf van de toelichting is een korte beschouwing gegeven over de behandeling van hemel- en afvalwater. Nader onderzoek heeft duidelijk gemaakt dat ons voornemen de hemelwaterafvoeren verplicht te koppelen aan het oppervlaktewater en niet aan het rioleringstelsel, juridisch niet mogelijk is omdat het een voorschrift is dat niet ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening nodig is. In de Voorschriften mag ook niets geregeld worden ten aanzien van duurzaam bouwen. De meest geëigende plaats om een scheiding tussen afvalwater en hemelwater te regelen is de gemeentelijke bouwverordening. Op dit moment staat de bouwverordening lozing van hemelwater, anders dan op de openbare riolering, toe, voor zover uitsluitend hemelwater wordt geloosd. Indien aan of in bouwwerken aan te brengen voorzieningen voor de afvoer van

hemelwater niet aan een openbaar riool worden aangesloten, geldt onder andere de bepaling dat leidingen voor de afvoer van hemelwater zodanig moeten lozen dat geen verontreiniging kan optreden van water, bodem of lucht. De bouwverordening is bindend bij het toetsen van bouwaanvragen, gelijk een bestemmingsplan en het bouwbesluit.

### **Reactie**

Artikel 10, Water geeft aan dat bouwwerken als bruggen, duikers en gemalen gebouwd mogen worden op deze gronden. Hierbij staat niet vermeld dat hiervoor een keurvergunning nodig is van het hoogheemraadschap van Rijnland.

### **Commentaar**

Aangezien het juridisch niet is toegestaan dat wij in de Voorschriften opnemen dat een keurvergunning is vereist, hebben wij hier in de toelichting melding van gemaakt.

## **4.4 Afronding overleg ex artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening**

Ter afronding van het artikel 10-overleg is een reactie gevraagd aan de Subcommissie voor de gemeentelijke plannen en de stadsvernieuwing van de Provinciale Planologische Commissie. De Kerngroep van de subcommissie heeft op 4 mei 2004 het onderhavige plan behandeld. De commissie is van mening dat de meeste opmerkingen die in het kader van het artikel 10 overleg zijn gemaakt, in het bestemmingsplan goed verwerkt zijn. Bij het onderdeel Water heeft de commissie echter een kanttekening geplaatst. Verzocht is de volgende passage op blz. 18 van de toelichting te schrappen omdat de VNG en de Unie van Waterschappen nog in onderhandeling zijn over dit punt:

*“Indien door de feitelijke toename van verharding de waterhuishoudkundige situatie niet meer op orde is, zal het Hoogheemraadschap ervoor moeten zorgen dat het watersysteem weer op orde wordt gebracht. In het Nationaal Bestuursakkoord Water (artikel 10, kostenveroorzakingsbeginsel) is namelijk bepaald dat “indien geen sprake is van een wijziging van het bestemmingsplan een tekort aan regulier waterbergend vermogen voor rekening is van het waterschap”.*

Voor het overige heeft het plan geen aanleiding gegeven tot opmerkingen.

Bovengenoemde passage uit de toelichting was in de ontwerpfase nog niet geschrapt. Inmiddels is deze tekst komen te vervallen aangezien de gemeente Haarlem en het Hoogheemraadschap van Rijnland in dit soort specifieke gevallen in overleg treden over de verdeling van verantwoordelijkheden en kosten (zie paragraaf 2.6.).

#### **4.5 Economische uitvoerbaarheid**

Dit bestemmingsplan voorziet in een ontwikkelingslocatie aan de noordzijde van het Kennemer Sport Center en de locatie waar een hotel gepland is. De realisering van het hotel of andere toegestane functie en de ontwikkeling en invulling van het wijzigingsgebied vinden - uiteraard binnen de randvoorwaarden die de gemeente in dit plan stelt - plaats voor risico van marktpartijen.

De totale kosten voor de aanleg van de sloot worden door het Hoogheemraadschap van Rijnland betaald. Ook het beheer zal door Rijnland uitgevoerd en betaald worden.

Op deze manier is de economische uitvoerbaarheid van dit plan gewaarborgd.

#### **4.6 Handhaving**

Met dit plan wordt beoogd een voor de burgers duidelijk en herkenbaar beleid te formuleren. Op grond daarvan mag dan ook van de gemeente verwacht worden dat er door haar wordt opgetreden als de voorschriften van het bestemmingsplan niet worden nageleefd. Immers, de ruimtelijke kwaliteit van het gebied loopt gevaar als er in strijd met het bestemmingsplan wordt gebouwd of indien het gebouwde in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Het achterwege laten van handhaving of het niet goed uitvoeren ervan kan ertoe leiden dat zich ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen voordoen, die negatieve gevolgen hebben voor de ruimtelijke kwaliteit en de veiligheid.

Derhalve dient hier het beleid van de gemeente inzake handhaving uiteen gezet te worden en te worden aangegeven hoe de handhaving van het bestemmingsplan zal worden opgepakt. De landelijke Stuurgroep Handhaven op Niveau heeft het concept programmatisch handhaven ontwikkeld. Jaarlijks wordt door de gemeente een programma vastgesteld waarin de prioriteiten staan aangegeven die zullen worden aangepakt. Deze programmatische aanpak van de gemeente laat onverlet dat onveranderlijk altijd als eerste prioriteit zal gelden 100 % aanpak van calamiteiten met een levensbedreigend karakter, waarbij men moet denken aan instortings- en brandgevaar en asbestvervuiling.

De opzet van het programmatisch aanpakken is dat niet alle illegale situaties worden opgepakt, maar wel een werkbaar aantal zaken, dat een uitstralend effect zal hebben. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een prioriteitenladder (ontwikkeld door Gemeente Haarlem) met een bijbehorend puntensysteem, dat de mate van prioriteit tot handhavend optreden aangeeft. Naast zaken die voldoende capaciteit hebben om het direct inzetten ervan te rechtvaardigen pakt de gemeente zaken projectmatig aan.

Handhaving van de bestemmingsplannen vindt in de gemeente Haarlem plaats middels bestuursrechtelijke weg. Rechtszekerheid en gelijke behandeling van burgers staat hierbij voorop. Daarbij is ook communicatie zeer belangrijk en hier kan bovendien een preventieve werking van uitgaan. Hierbij zal met name onder de aandacht worden gebracht de relatie met de na te streven beleidsdoelstellingen, zodat voor iedere inwoner, eigenaar en ondernemer duidelijk mag zijn hoe en wanneer er gehandhaafd zal worden.

# BIJLAGEN

behoren bij toelichting bestemmingsplan IJsbaanlaan e.o.

1. Molenbiotoop
2. Bodemonderzoek
3. Deelnemers wettelijk vooroverleg
4. Kopieën zienswijzenbrieven

## BIJLAGE 1 MOLENBIOTOOP

Bij het berekenen van de molenbiotoop is uitgegaan van de volgende formule zoals weergegeven in de “Handleiding Molenbiotoop”:

$$X = n (Hx - c \cdot z)$$

Waarbij geldt dat:

H = de hoogte van het obstakel

X = afstand tussen obstakel en molen

n = 75 voor ruw gebied

c = constante = 0,2

z = askophoogte = 10,85 meter

De norm voor ruw gebied is een vaststaand gegeven. Bij de beoordeling of een gebied open, ruw of gesloten is, wordt gekeken naar de omgeving van de molen. Hoewel de molen in de Schoter Veenpolder omgeven is door bebouwing, met name aan de noord-oost- en zuidzijde, bevindt zich aan de westzijde een groot open terrein. Door de abrupte overgang van stedelijk (gesloten) gebied naar een open terrein, wordt de omgeving van de molen beschouwd als “ruw”.

Op 100 meter afstand van de molen kan blijken de formule een obstakel worden toegestaan met een hoogte van 3,5 meter. Zoals aangegeven in paragraaf 2.2 van de toelichting, geldt dat na iedere 100 meter die daarop volgen, de hoogte van het obstakel met 2 meter toe kan nemen. Op deze manier is berekend dat een obstakel dat zich op een afstand van 425 meter van de molen bevindt, een hoogte mag hebben van 10 meter.

## BIJLAGE 2 MILIEUONDERZOEK IJSBAANLAAN E.O.

### BODEM

#### *Algemeen*

In 1999 is de “Bodemkwaliteitskaart Haarlem” vastgesteld. Alle in Haarlem uitgevoerde bodemonderzoeken zijn ingevoerd in het gemeentelijk bodeminformatiesysteem. De stad is verdeeld in zeven homogene deelgebieden. Met behulp van de ingevoerde onderzoeksgegevens is het mogelijk om per deelgebied een gemiddelde bodemkwaliteit vast te stellen. Dit is het zogenaamde achtergrondgehalte. Het achtergrondgehalte geeft een verwachting van de bodemkwaliteit op onverdachte locaties. Naast het achtergrondgehalte is ook de P90-waarde per deelgebied berekend. Als op een willekeurige onverdachte plaats in het deelgebied een grondmonster wordt genomen dan is er een kans van 90% dat de kwaliteit van de grond beter is dan de P90-waarde. De P90-waarde is in feite een worst-case scenario. Lokale verontreinigingsbronnen zijn niet meegenomen in de berekening van de achtergrondgehalten en de P90-waarden. De Ijsbaanlaan e.o. ligt in homogeen deelgebied 3. In onderstaande tabel zijn de achtergrondgehalten en de P90-waarden van het betreffende deelgebied weergegeven.

| Stof                                            | Arseen |   | Cadmium |   | Chroom |   | Koper |   | Kwik |   | Lood  |   | Nikkel |   | Zink |   | Pak's   |
|-------------------------------------------------|--------|---|---------|---|--------|---|-------|---|------|---|-------|---|--------|---|------|---|---------|
| <b>P90 bovengrond</b>                           |        |   |         |   |        |   |       |   |      |   |       |   |        |   |      |   |         |
| deelgebied 3                                    | 9,0    | - | 0,53    | s | 18,0   | - | 38,0  | s | 0,34 | s | 290,0 | t | 11     | - | 390  | i | 16,75 s |
| <b>P90 ondergrond</b>                           |        |   |         |   |        |   |       |   |      |   |       |   |        |   |      |   |         |
| deelgebied 3                                    | 14,0   | - | 0,3     | - | 16,0   | - | 40,5  | s | 0,32 | s | 170,0 | s | 13,5   | - | 125  | - | 8,5 s   |
| <b>P50, bovengrond<br/>(achtergrondgehalte)</b> |        |   |         |   |        |   |       |   |      |   |       |   |        |   |      |   |         |
| deelgebied 3                                    | 5,0    | - | 0,21    | - | 11,0   | - | 13,0  | - | 0,1  | - | 50,0  | - | 6      | - | 59,0 | - | 1,05 s  |
| <b>P50, ondergrond<br/>(achtergrondgehalte)</b> |        |   |         |   |        |   |       |   |      |   |       |   |        |   |      |   |         |
| deelgebied 3                                    | 5,0    | - | 0,2     | - | 7,0    | - | 6,1   | - | 0,05 | - | 16,0  | - | 5      | - | 22   | - | 0,5 -   |

toelichting:

- : gehalte kleiner dan streefwaarde (niet verontreinigd)

s : gehalte groter dan streefwaarde (licht verontreinigd)

t : gehalte groter dan toetsingswaarde (matig verontreinigd)

i : gehalte groter dan interventiewaarde (ernstig verontreinigd)

### ***Bodemkwaliteit IJsbanaanlaan e.o. Algemeen***

Uit de tabel valt af te lezen dat de achtergrondgehalten voor enkele stoffen boven de streefwaarden liggen. De P90-waarden overschrijden in de bovengrond voor zink de interventiewaarde. Uitgevoerde bodemonderzoeken in dit gebied bevestigen het beeld dat uit de bodemkwaliteitskaart wordt verkregen.

Uitgaande van het achtergrondgehalte is de kwaliteit van de bodem geen belemmering voor de gewenste functies. De P90-waarde geeft echter voor zink een overschrijding van de interventiewaarde aan.

### ***Lokale verontreinigingen***

Gezien de P90-waarden kunnen lokaal ernstige verontreinigingen voorkomen. Indien grondverzet en/of grondafvoer noodzakelijk is, zal veelal bodemonderzoek noodzakelijk zijn. De Wet bodembescherming stelt regels hoe hiermee om te gaan. Indien binnen het plangebied sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging zal het meestal een bodemverontreiniging betreffen die ontstaan is door de plaatselijke bedrijfsactiviteiten of door aanwezigheid van olietanks. Indien er geen saneringsurgentie aanwezig is, zullen dergelijke gevallen gesaneerd moeten worden alvorens ter plaatse grondverzet plaats mag vinden en/of nieuwe functies gerealiseerd worden. Op basis van een op te stellen saneringsplan wordt beoordeeld of na sanering de bodem geschikt is voor de gewenste functie(s).

De resultaten van de uitgevoerde bodemonderzoeken in dit gebied komen in de meeste gevallen niet overeen met de bodemkwaliteit zoals deze voor homogeen deelgebied 3 is vastgesteld. In afwijking met homogeen deelgebied 3 zijn hier in grond en grondwater plaatselijk ernstige verontreinigingen met arseen geconstateerd. Apart onderzoek hiernaar door de Universiteit van Utrecht (bureau Geochem) bracht aan het licht dat hier zeer waarschijnlijk sprake is van arseen van natuurlijke herkomst. Ook uit nader onderzoek door Geochem is gebleken dat deze verontreiniging met arseen in de wijk de Krim aanwezig is.

## **GELUID**

### ***Wettelijk kader en Geluidzones***

Volgens de Wet Geluidhinder gelden zogenaamde zones langs wegen, spoorwegen en rond industrieterreinen, waar grote lawaaimakers zijn gevestigd. Binnen deze zones moet er in het kader van de wet akoestisch onderzoek uitgevoerd worden naar de geluidbelasting van de weg, spoorweg of het industrieterrein. Deze geluidbelasting moet vervolgens getoetst worden aan de voorkeursgrenswaarde en de maximale

ontheffingswaarden voor de verschillende soorten geluid.

Voor bestemmingsplan IJsbanaanlaan is alleen onderzoek naar de geluidbelasting van het wegverkeer en het spoor relevant. In de directe omgeving van het plangebied is namelijk geen gezoneerd industrieterrein aanwezig waardoor onderzoek naar industrielawaai niet aan de orde is.

#### *Zones wegverkeer*

In artikel 74 van de wet is aangegeven welke breedte de zone voor de verschillende wegtypen heeft waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen stedelijk en buitenstedelijk gebied. Volgens de definitie van de wet is het stedelijk gebied het “gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg”, en het buitenstedelijk gebied het “gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg”. De zone wordt gemeten vanuit de as van de weg. In onderstaande tabel is per wegtype de breedte van de zone aangegeven.

Tabel 1: Zonebreedte wegverkeer Wet Geluidhinder

| Aantal rijstroken | Zonebreedte (m)  |                        |
|-------------------|------------------|------------------------|
|                   | Stedelijk gebied | Buitenstedelijk gebied |
| 1 of 2            | 200              | 250                    |
| 3 of 4            | -                | 400                    |
| 3 of meer         | 350              | -                      |
| 4 of meer         | -                | 600                    |

De geluidzones gelden niet met betrekking tot:

wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied

wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt

#### *Zones spoorwegverkeer*

Langs een landelijke spoorweg bevindt zich een zone, waarvan de breedte, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, is aangegeven op de spoorkaart. Deze kaart wordt jaarlijks geactualiseerd en wordt opgenomen in het zogenaamde “Akoestisch spoorboekje” (ASWIN).

### ***Geluidbelasting***

De vast te stellen geluidbelasting  $L_{den}$  (day, evening, night) ten gevolge van weg- en spoorwegverkeerslawaaï is het rekenkundig gemiddelde van de volgende drie waarden:  
 het equivalente geluidsniveau gedurende de dagperiode (7.00-19.00 uur);  
 het equivalente geluidsniveau gedurende de avondperiode (19.00-23.00 uur),  
 vermeerderd met 5 dB(A);  
 het equivalente geluidsniveau gedurende de nachtperiode (23.00-7.00 uur), vermeerderd met 10 dB(A).

De vast te stellen geluidbelasting  $L_{eq}$  (equivalente geluidsniveau) ten gevolge van industrielawaai is de hoogste van de volgende drie waarden:  
 het equivalente geluidsniveau gedurende de dagperiode (7.00-19.00 uur);  
 het equivalente geluidsniveau gedurende de avondperiode (19.00-23.00 uur),  
 vermeerderd met 5 dB(A);  
 het equivalente geluidsniveau gedurende de nachtperiode (23.00-7.00 uur), vermeerderd met 10 dB(A).

### ***Geluidsnormen***

#### ***Normering wegverkeerslawaaï***

Volgens de Wet geluidhinder geldt voor wegverkeerslawaaï een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Hierbij moet opgemerkt worden dat alvorens toetsing plaatsvindt van de berekende waarde 2 of 5 dB mag worden afgetrokken. Deze aftrek heeft betrekking op het redelijkerwijs te verwachten stiller worden van het wegverkeer in de toekomst (artikel 110g Wet geluidhinder). In het rekenmodel is namelijk het wagenpark gemeten zoals dat eind jaren '70 en begin jaren '80 reed op de Nederlandse wegen. De berekening van de geluidbelasting leidt dus voor de aftrek in feite tot een te hoge geluidbelasting. Bij wegen met een maximale snelheid vanaf 70 km/uur mag 2 dB aftrek worden toegepast en bij de overige wegen 5 dB.

Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde mag het gemeentebestuur een hogere waarde vaststellen. Hierbij zijn specifieke beleidsregels van toepassing. De maximale ontheffingswaarde voor nieuwe situaties in stedelijk gebied bedraagt 63 dB, voor bestaande situaties 68 dB. In buitenstedelijk gebied bedraagt de maximale waarde voor nieuwe situaties 53 dB (58 dB vanwege uitvoering van een agrarisch bedrijf) en 68 dB in bestaande situaties.

Voordat ontheffing wordt verleend zal het gemeentebestuur eerst moeten nagaan of er maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting te verlagen. Hiervoor wordt verwezen naar de tekst onder het kopje "*Toepassingsvolgorde geluidsreducerende maatregelen*".

### *Normering spoorweglawaai*

Volgens de Wet geluidhinder geldt voor spoorweglawaai een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde mag het gemeentebestuur een hogere waarde vaststellen. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 68 dB. Hierbij zijn dezelfde beleidsregels als bij wegverkeerslawaai van toepassing.

### ***Uitgangspunten geluidsonderzoek bestemmingsplan IJsbaanlaan e.o.***

Ten einde inzicht te verkrijgen in de geluidbelasting ten gevolge weg- en railverkeer is voor het wijzigingsgebied en de locatie aan de zuidzijde is de geluidbelasting bepaald op de rooilijn.

De locaties zijn binnen de geluidzone van de Delftlaan, de Kleverlaan en de Van Riebeecklaan gesitueerd. Het spoortraject Haarlem-Bloemendaal is aan de westzijde van het plangebied gesitueerd. De geluidzone van het spoor bedraagt 300 meter (bron Aswin).

### *Rekenmethode*

De berekeningen voor wegverkeerslawaai zijn uitgevoerd conform rekenmethode 1 van het reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

### Verkeersgegevens

Voor de verkeersgegevens is uitgegaan van de verkeersgegevens voor 2015 van de verkeersstudie HMR214. Voor de verkeersgegevens voor 2018 is uitgegaan van 1 % autonome groei per jaar voor de Delftlaan en 0,5 % voor de overige wegen. De voertuigverdeling is afkomstig uit de verkeersmilieukaart (variant 2010HVVP van VMK Haarlem), uitgezonderd voor de Delftlaan. Voor de Delftlaan is de verdeling afkomstig van de provincie Noord-Holland gehanteerd.

Tabel. Verkeersintensiteiten 2018, snelheid, wegdek, periode- en voertuigverdeling

| Wegvak           | Etmaalintensiteit<br>[mvt/etm] | Snelheid<br>[km/uur] | Wegdek   | Verdeling [%] |       |       | Voertuigverdeling<br>[%] |     |     | Busintensiteit<br>[mvt/etm] |
|------------------|--------------------------------|----------------------|----------|---------------|-------|-------|--------------------------|-----|-----|-----------------------------|
|                  |                                |                      |          | Dag           | Avond | Nacht | LV                       | MV  | ZV  |                             |
| Delftlaan        | 48733                          | 70                   | dab      | 6,5           | 3,9   | 0,8   | 95,8                     | 3,7 | 0,5 | 0                           |
| Kleverlaan       | 14414                          | 50                   | dab      | 6,5           | 3,9   | 0,8   | 98                       | 2   | 0   | 0                           |
| Van Riebeecklaan | 1320                           | 50                   | klinkers | 6,5           | 3,9   | 0,8   | 98                       | 2   | 0   | 0                           |

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van het beschikbare digitale kaartmateriaal van de Vastgoed Raadpleeg Applicatie van de gemeente Haarlem. Langs de relevante wegvakken is steeds op de meest kritische woning de geluidbelasting berekend.

De snelheid op de Delftlaan bedraagt maximaal 70 km/uur, is bij de berekeningsresultaten een aftrek van 2 dB toegepast (conform artikel 110 g van de Wet geluidhinder). De maximale snelheid op de overige wegen bedraagt 50 km/uur en er is een aftrek van 5 dB toegepast.

### Resultaten

In deze bijlage zijn de berekeningen opgenomen. In de volgende tabel zijn de resultaten samengevat. De opgenomen geluidbelasting is inclusief aftrek conform artikel 110g.

| Locatie                        | Wegvak           | Rekenafstand<br>[m] | Geluidbelasting<br>[dB] |
|--------------------------------|------------------|---------------------|-------------------------|
| Wijzigingsgebied<br>noordzijde | Delftlaan        | 104                 | 63                      |
|                                | Van Riebeecklaan | 72                  | 47                      |
|                                | Railverkeer      | 25                  | 68                      |
| Gemengde doeleinden            | Delftlaan        | 55                  | 67                      |

|           |             |    |    |
|-----------|-------------|----|----|
| zuidzijde | Kleverlaan  | 24 | 60 |
|           | Railverkeer | 50 | 63 |

### ***Toepassingsvolgorde geluidsreducerende maatregelen***

Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, ongeacht de bron van het geluid (weg-, rail- of industrielawaai) is de volgorde van toepassing van geluidsreducerende maatregelen als volgt:

Eerst worden bronmaatregelen beoordeeld. Vervolgens maatregelen in de overdrachtsweg; Als laatste komen geluidwerende maatregelen in of aan de gevel aan de orde.

### ***Bronmaatregelen***

Een voorbeeld van een bronmaatregel bij wegverkeer, die binnen de competentie van de lokale overheid ligt is het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt. De praktische mogelijkheden en de te bereiken reducties zijn de laatste jaren verder ontwikkeld. Ook binnenstedelijk zijn er tegenwoordig belangrijke reducties te behalen. De kosten van het aanbrengen van bijvoorbeeld Twinlay, en de kosten van extra onderhoud ten opzichte van het standaard dichte asfaltbeton moeten echter binnen het project worden gedekt. Alleen bij grootschalige (ver-)nieuwbouwprojecten kan dit toegepast worden.

### ***Maatregelen in de overdrachtsweg***

Voorbeelden van maatregelen in de overdrachtsweg zijn geluidsschermen of geluidswallen. In de Haarlemse praktijk worden deze weinig toegepast, vanwege stedenbouwkundige bezwaren en financiële drempels. De kans dat een geluidsscherm wordt gebouwd is bij railverkeerslawaaï groter dan bij wegverkeerslawaaï.

### ***Geluidwerende maatregelen***

Geluidwerende maatregelen, ook wel gevelmaatregelen genoemd, worden vanuit het meest toegepast bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De maatregelen hebben als doel het beperken van het geluidsniveau in de woning tot een waarde (het “binnenniveau”) zoals die in het Bouwbesluit is vastgelegd. Een nadeel van deze maatregel is dat het geluidsniveau buiten nog steeds te hoog is. Dit doet afbreuk aan de leefbaarheid van de omgeving, zowel de privé-terreinen (tuinen) als de openbare terreinen (park, plein, straat). Voor nieuw te bouwen woningen bedraagt het binnenniveau maximaal 33 dB in geluidsgevoelige ruimten.

***Maatregelen***

Gezien de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dient naar maatregelen te worden gekeken. Het toepassen van een stil wegdek zoals dunne deklagen levert een verlaging van de geluidbelasting op. Het vervangen van klinkers door asfalt levert tevens een verlaging van de geluidbelasting op.

Het toepassen van een type dunne deklaagverharding zorgt voor een verlaging van circa 2 a 3 dB. Daarnaast kan bij of voor opdrachtverstrekking om het asfalt te vervangen door een stil wegdektype aanvullende eisen worden gesteld en berekeningen worden uitgevoerd. Het toepassen van asfalt in plaats van klinkers of de zogenaamde stille klinkers levert een reductie van circa 5 dB op.

Het aanbrengen van geluidsschermen ten behoeve van de woningen in het bestemmingsplan is gezien stedenbouwkundige bezwaren niet gewenst.

Naast bron- en overdrachtmaatregelen zijn ontvangermaatregelen mogelijk, zoals geluidsisolerende voorzieningen aan de gevel.

Bij elk bestemmingsplan moet specifiek voor de zogenaamde “nieuwe situaties” nagegaan worden of de bovengenoemde maatregelen kunnen worden toegepast.

### **BIJLAGE 3 DEELNEMERS WETTELIJK VOOROVERLEG**

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het voorontwerp bestemmingsplan toegestuurd aan:

- Connexxion, Postbus 514, 2003 RM Haarlem
- Directeur LNO, Postbus 603, 1110 AP Diemen Zuid
- Eerstaanw. Ing. Dir. Ministerie van Defensie, Directie West-Nederland, Postbus 90027, 3509 AA Utrecht
- Energie Noord West E-Trans NV, Postbus 9111, 1800 GC Alkmaar
- Gasunie West, Coenecoop 7, 2741 PG Waddinxveen
- Hoogheemraadschap van Rijnland, t.a.v. Dijkgraaf en Hoogheemraden, Afdeling IPP (integrale plannen en projecten), Postbus 156, 2300 AD LEIDEN
- Horeca Nederland, Afdeling Haarlem, Dhr. J. Proper, Lange Veerstraat 45, 201 DA Haarlem
- Inspectie Milieuhygiëne, Regio Noordwest, Kennemerplein 6-8, 2011 MJ Haarlem
- Inspectie Ruimtelijke Ordening West, Kennemerplein 6-8, 2011 MJ Haarlem
- Inspectie Volkshuisvesting, Kennemerplein 6-8, 2011 MJ Haarlem
- Kamer van Koophandel en Fabrieken, Nassauplein 2-6, 2011 PG Haarlem
- KNOV, Dhr. Knol, Nieuwe Gracht 37, 2011 NC Haarlem
- KPN Telecom BV, Afdeling Projectering Bouw Haarlem, A. Hofmanweg 1 B-C, 2031 BH Haarlem
- Milieufederatie Noord-Holland, Stationsstraat 38, 1506 DH Zaandam
- NS Railinfrabeheer, Afdeling G.J.Z., Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
- NUON, Oudeweg 85, 2031 CC Haarlem
- Provincie Noord Holland, Vakafdeling RWB, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem
- Rijksconsulent Economische Zaken, Jansweg 15, 2011 KL Haarlem
- Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Postbus 1001, 3700 BA Zeist
- Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, Postbus 1001, 3700 BA Zeist
- Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, Toekanweg 7, 2035 LC Haarlem
- Vrouwen Advies Commissie, Postbus 479, 2000 AL Haarlem
- Waterleidingbedrijf Zuid Kennemerland, Rijksweg 501, 1991 AS Velsersbroek
- Waterschap Groot Haarlemmermeer, Postbus 82, 2130 AB Hoofddorp
- Wijkraad Stuyvesant-Bomenbuurt, Stuyvesantstraat 16, 2023 KN Haarlem
- Wijkraad De Krim, Van Diemenlaan 8, 2024 BP Haarlem
- Gemeente Bloemendaal

## **BIJLAGE 4 KOPIEEN ZIENSWIJZENBRIEVEN**



Wegvaknaam : Delftlaan 2018

Opmerkingen :

Geluidbelasting ter plaatse van de rooilijn van het Wijzigingsgebied

Rekenmethode : RMV 2002

LEQ contouren op basis van Lden

Waarnemers Geluidbelasting (Cumulatief)

| Hoogte | Dag   | Avond | Nacht | Etmaal | Lden  |
|--------|-------|-------|-------|--------|-------|
| 4,5    | 61,60 | 59,38 | 52,50 | 62,50  | 62,49 |
| 7,5    | 62,12 | 59,90 | 53,02 | 63,02  | 63,01 |

Leq-contouren op 4,5 [m] :      **48,0 dB(A) :**      575,4 [m]                      **53,0 dB(A) :**      322,3 [m]  
                                          **58,0 dB(A) :**      183,4 [m]                      **63,0 dB(A) :**      95,8 [m]

## Rijlijnen

| Naam                      | Rijlijn    |       |       |
|---------------------------|------------|-------|-------|
| Wegdekverharding          | DAB (Ref.) |       |       |
| Vaste correctiewaarde     | 0,0        |       |       |
| Hoogte wegdek [m]         | 0,0        |       |       |
| Afstand tot waarnemer [m] | 104,0      |       |       |
| Afstand hard [m]          | 104,0      |       |       |
| Afstand tot obstakel      | 0,0        |       |       |
| Afstand tot kruispunt     | 0,0        |       |       |
| Zichthoek [grad]          | 127,0      |       |       |
| Objectfractie             | 1,00       |       |       |
| Correctie Art. 103 Wgh    | -2,0       |       |       |
| Etmaalintensiteit         | 48733      |       |       |
| Snelheid                  | 70         |       |       |
| Snelh. vv.                | 70         |       |       |
|                           | Dag        | Avond | Nacht |
| Gem. perc. p/uur          | 6,50       | 3,90  | 0,80  |
| Motoren                   | 0,0        | 0,0   | 0,0   |
| Personenauto's            | 95,8       | 95,8  | 95,8  |
| Midzwaar vrachtverkeer    | 3,7        | 3,7   | 3,7   |
| Zwaar vrachtverkeer       | 0,5        | 0,5   | 0,5   |
| Bromfietsen/uur           | 0          | 0     | 0     |
| Uurintensiteit trams      | ---        | ---   | ---   |
| Emissie                   | 84,85      | 82,63 | 75,75 |



Wegvaknaam : Delftlaan 2018

Opmerkingen : Geluidbelasting ter plaatse van de rooilijn van het Wijzigingsgebied

Rekenmethode : RMV 2002

LEQ contouren op basis van Lden

**Waarnemers Geluidbelasting (Cumulatief)**

| Hoogte | Dag   | Avond | Nacht | Etmaal | Lden  |
|--------|-------|-------|-------|--------|-------|
| 4,5    | 47,00 | 43,02 | 36,33 | 47,00  | 46,98 |
| 7,5    | 47,43 | 43,45 | 36,76 | 47,43  | 47,41 |

Leq-contouren op 4,5 [m] :      48,0 dB(A) :      60,4 [m]                      53,0 dB(A) :      23,4 [m]  
                                          58,0 dB(A) :      7,5 [m]                      63,0 dB(A) :      0,0 [m]

**Rijlijnen**

| Naam                      | Rijlijn  |       |       |
|---------------------------|----------|-------|-------|
| Wegdekverharding          | Klinkers |       |       |
| Vaste correctiewaarde     | 0,0      |       |       |
| Hoogte wegdek [m]         | 0,0      |       |       |
| Afstand tot waarnemer [m] | 72,0     |       |       |
| Afstand hard [m]          | 72,0     |       |       |
| Afstand tot obstakel      | 0,0      |       |       |
| Afstand tot kruispunt     | 0,0      |       |       |
| Zichthoek [grad]          | 127,0    |       |       |
| Objectfractie             | 1,00     |       |       |
| Correctie Art. 103 Wgh    | -5,0     |       |       |
| Etmaalintensiteit         | 1320     |       |       |
| Snelheid                  | 50       |       |       |
| Snelh. vv.                | 50       |       |       |
|                           | Dag      | Avond | Nacht |
| Gem. perc. p/uur          | 7,00     | 2,80  | 0,60  |
| Motoren                   | 0,0      | 0,0   | 0,0   |
| Personenauto's            | 98,0     | 98,0  | 98,0  |
| Midzwaar vrachtverkeer    | 2,0      | 2,0   | 2,0   |
| Zwaar vrachtverkeer       | 0,0      | 0,0   | 0,0   |
| Bromfietsen/uur           | 0        | 0     | 0     |
| Uurintensiteit trams      | ---      | ---   | ---   |
| Emissie                   | 71,03    | 67,05 | 60,36 |



Wegvaknaam : Delftlaan 2018

Opmerkingen :

Geluidbelasting ter plaatse van de rooilijn van Gemengde doeleinde

Rekenmethode :

RMV 2002

LEQ contouren op basis van Lden

Waarnemers

Geluidbelasting (Cumulatief)

| Hoogte | Dag   | Avond | Nacht | Etmaal | Lden  |
|--------|-------|-------|-------|--------|-------|
| 4,5    | 65,36 | 63,14 | 56,26 | 66,26  | 66,25 |
| 7,5    | 65,71 | 63,50 | 56,62 | 66,62  | 66,60 |

Leq-contouren op 4,5 [m] :

48,0 dB(A) :

527,3 [m]

53,0 dB(A) :

282,4 [m]

58,0 dB(A) :

155,3 [m]

63,0 dB(A) :

86,6 [m]

## Rijlijnen

| Naam                      | Rijlijn    |       |       |
|---------------------------|------------|-------|-------|
| Wegdekverharding          | DAB (Ref.) |       |       |
| Vaste correctiewaarde     | 0,0        |       |       |
| Hoogte wegdek [m]         | 0,0        |       |       |
| Afstand tot waarnemer [m] | 55,0       |       |       |
| Afstand hard [m]          | 55,0       |       |       |
| Afstand tot obstakel      | 0,0        |       |       |
| Afstand tot kruispunt     | 0,0        |       |       |
| Zichthoek [grad]          | 127,0      |       |       |
| Objectfractie             | 1,00       |       |       |
| Correctie Art. 103 Wgh    | -2,0       |       |       |
| Etmaalintensiteit         | 48733      |       |       |
| Snelheid                  | 70         |       |       |
| Snelh. vv.                | 70         |       |       |
|                           | Dag        | Avond | Nacht |
| Gem. perc. p/uur          | 6,50       | 3,90  | 0,80  |
| Motoren                   | 0,0        | 0,0   | 0,0   |
| Personenauto's            | 95,8       | 95,8  | 95,8  |
| Midzwaar vrachtverkeer    | 3,7        | 3,7   | 3,7   |
| Zwaar vrachtverkeer       | 0,5        | 0,5   | 0,5   |
| Bromfietsen/uur           | 0          | 0     | 0     |
| Uurintensiteit trams      | ---        | ---   | ---   |
| Emissie                   | 84,85      | 82,63 | 75,75 |



**Wegvaknaam :** Delftlaan 2018

**Opmerkingen :** Geluidbelasting ter plaatse van de rooilijn van Gemengde doeleinde

**Rekenmethode :** RMV 2002  
 LEQ contouren op basis van Lden

**Waarnemers Geluidbelasting (Cumulatief)**

| Hoogte | Dag   | Avond | Nacht | Etmaal | Lden  |
|--------|-------|-------|-------|--------|-------|
| 4,5    | 58,68 | 56,46 | 49,58 | 59,58  | 59,56 |
| 7,5    | 58,75 | 56,53 | 49,65 | 59,65  | 59,64 |

Leq-contouren op 4,5 [m] :      **48,0 dB(A) :**      113,7 [m]                      **53,0 dB(A) :**      60,9 [m]  
                                          **58,0 dB(A) :**      31,3 [m]                      **63,0 dB(A) :**      11,4 [m]

**Rijlijnen**

|                                  |            |              |              |
|----------------------------------|------------|--------------|--------------|
| <b>Naam</b>                      | Rijlijn    |              |              |
| <b>Wegdekverharding</b>          | DAB (Ref.) |              |              |
| <b>Vaste correctiewaarde</b>     | 0,0        |              |              |
| <b>Hoogte wegdek [m]</b>         | 0,0        |              |              |
| <b>Afstand tot waarnemer [m]</b> | 24,0       |              |              |
| <b>Afstand hard [m]</b>          | 24,0       |              |              |
| <b>Afstand tot obstakel</b>      | 0,0        |              |              |
| <b>Afstand tot kruispunt</b>     | 0,0        |              |              |
| <b>Zichthoek [grad]</b>          | 127,0      |              |              |
| <b>Objectfractie</b>             | 1,00       |              |              |
| <b>Correctie Art. 103 Wgh</b>    | -5,0       |              |              |
| <b>Etmaalintensiteit</b>         | 14414      |              |              |
| <b>Snelheid</b>                  | 50         |              |              |
| <b>Snelh. vv.</b>                | 50         |              |              |
|                                  | <b>Dag</b> | <b>Avond</b> | <b>Nacht</b> |
| <b>Gem. perc. p/uur</b>          | 6,50       | 3,90         | 0,80         |
| <b>Motoren</b>                   | 0,0        | 0,0          | 0,0          |
| <b>Personenauto's</b>            | 98,0       | 98,0         | 98,0         |
| <b>Midzwaar vrachtverkeer</b>    | 2,0        | 2,0          | 2,0          |
| <b>Zwaar vrachtverkeer</b>       | 0,0        | 0,0          | 0,0          |
| <b>Bromfietsen/uur</b>           | 0          | 0            | 0            |
| <b>Uurintensiteit trams</b>      | ---        | ---          | ---          |
| <b>Emissie</b>                   | 76,80      | 74,58        | 67,70        |



## **Bijlage 2 Overzicht evenementen**



## Overzicht evenementen

| Adres           | Naam evenement                    | Duur    | Frequentie           |
|-----------------|-----------------------------------|---------|----------------------|
| IJsbaanlaan 2   | Nacht van het IJs                 | 1 dag   | 1 keer per jaar      |
|                 | Horses on Ice                     | 1 dag   | 1 keer per twee jaar |
|                 | Letterenloop                      | 1 dag   | 1 keer per jaar      |
|                 | Vlooiemarkten                     | 1 dag   | 2 keer per jaar      |
|                 | Opening van de IJsbaan            | 1 dag   | 1 keer per jaar      |
|                 | Schaatsmarathon                   | 1 dag   | 1 keer per jaar      |
|                 | Introductieweek INHolland         | 1 week  | 1 keer per jaar      |
|                 | Wintertriathlon                   | 1 dag   | 1 keer per vier jaar |
|                 | Wandelvierdaagse                  | 4 dagen | 1 keer per jaar      |
|                 |                                   |         |                      |
| IJsbaanlaan 4   | Studentendag                      | 1 dag   | Incidenteel          |
|                 | Wandelvierdaagse                  | 4 dagen | 1 keer per jaar      |
|                 | Drive4life                        | 1 dag   | Incidenteel          |
|                 | Vechtsportgala                    | 1 dag   | 1 keer per jaar      |
|                 | Circus in de Zorg                 | 1 dag   | Incidenteel          |
|                 |                                   |         |                      |
| Jaap Edenlaan 3 | Honkbalweeg                       | 1 week  | 1 keer per jaar      |
|                 |                                   |         |                      |
| Jaap Edenlaan 7 | Jubileum voetbalclub              | 1 dag   | Incidenteel          |
|                 |                                   |         |                      |
| Jaap Edenlaan 9 | Midden in de Nacht tennistoernooi | 2 dagen | 1 keer per jaar      |



## **Bijlage 3 Beleidsregels parkeernormen 2015**



# Beleidsregels parkeernormen

Gemeente Haarlem 2015



## Inhoud

|     |                                                                                          |    |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.  | Inleiding .....                                                                          | 5  |
| 1.1 | Aanleiding.....                                                                          | 5  |
| 1.2 | Overkoepelend beleid .....                                                               | 5  |
| 1.3 | Beleidsregels parkeernormen zijn beleidsneutraal.....                                    | 5  |
| 1.4 | HBV blijft van kracht voor bestemmingsplannen die voor 29-11-2014 zijn vastgesteld ..... | 5  |
| 1.5 | Citeertitel.....                                                                         | 5  |
| 2.  | Regels uit Haarlemse Bouwverordening (nr. 54 / 1 oktober 2010) .....                     | 7  |
| 2.1 | Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen .....                 | 7  |
| 2.2 | Tabel parkeernormen .....                                                                | 7  |
| 2.3 | Kaart en toelichting (parkeren) .....                                                    | 9  |
| 2.4 | Stappenplan.....                                                                         | 12 |
| 2.5 | Afkoopsom.....                                                                           | 12 |
|     | Bijlagen .....                                                                           | 13 |
|     | Bijlage 1: Uitspraak RvS op 28 -1-2009 m.b.t. zaaknummer 200802997/1 .....               | 15 |
|     | Bijlage 2: Beleidsregel toekennen parkeervergunningen en bezoekersschijven .....         | 19 |



# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Voor de vaststelling van deze nota waren de parkeernormen die bij (nieuw-)bouwontwikkelingen gehanteerd worden, vastgelegd in de Haarlemse Bouwverordening. Vanwege de Reparatiwet BZK 2014 (Stb. 2014, 458) die op 29 november 2014 in werking is getreden, gelden deze parkeernormen niet meer voor bestemmingsplannen die na 29 november 2014 worden vastgesteld. De wettelijke verankering voor de parkeernormen dient vanaf deze datum in de bestemmingsplannen te worden vastgelegd, waarbij de daadwerkelijke invulling van de normen middels beleidsregels mag plaatsvinden. Deze notitie voorziet in deze beleidsregels.

## 1.2 Overkoepelend beleid

De Beleidsregels Parkeernormen maakt deel uit van een breder beleidskader dat in de volgende documenten is vastgelegd.

- Parkeerverordening
- Verordening parkeerbelasting
- Besluit Nadere Regels
- Parkeervisie

Verder is er een samenhang met algemene regelgeving:

- Gemeentewet
- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
- Woningwet
- Wet ruimtelijke ordening
- Algemene wet bestuursrecht

## 1.3 Beleidsregels parkeernormen zijn beleidsneutraal

In dit stuk zijn uitdrukkelijk geen beleidswijzigingen opgenomen. De al vastgestelde besluiten/verordeningen die tot nu toe gehanteerd worden bij het toetsen van de parkeeraspecten van (nieuw-)bouwontwikkelingen zijn overgenomen. Per onderdeel wordt duidelijk de bron van de betreffende regels aangegeven.

## 1.4 HBV blijft van kracht voor bestemmingsplannen die voor 29-11-2014 zijn vastgesteld

De Nota Parkeernormen heeft betrekking op de bestemmingsplannen die na 29 november 2014 zijn vastgesteld. Voor de overige bestemmingsplannen geldt een wettelijke overgangsregeling, op basis waarvan de Haarlemse Bouwverordening voor deze bestemmingsplannen tot 1 juli 2018 van kracht blijft.

## 1.5 Citeertitel

Deze nota kan worden aangehaald als “Beleidsregels parkeernormen 2015”.



## 2. Regels uit Haarlemse Bouwverordening (nr. 54 / 1 oktober 2010)

### 2.1 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

1. Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort. Daarbij moet voldaan worden aan de parkeernormen zoals die in de bijlage "Tabel Parkeernormen" zijn aangegeven, dit met een geografische differentiatie volgens bijbehorende, eveneens als bijlage bijgevoegde, kaart.

2 De in voorgaand lid bedoelde ruimten moeten afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:

a. indien de afmetingen van bedoelde ruimten tenminste tussen 1.80 m en 3.25 m breed zijn en tussen 5.00 en 6.00 m lang zijn, zulks afhankelijk van de wijze van gebruik en positionering;

b. indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte - voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst - ten minste 3.50 m bij 5.00 m bedragen.

3 Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort

4 Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en het derde lid:

a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;

b. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden - in elk geval worden gerekend:

- een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers of bezoekers van het gebouw;

- een te verwachten meer dan gemiddeld aantal klanten of bezoekers, indien het gebouw bestemd is voor de vestiging van één of meer detailhandelsbedrijven dan wel openbare dienstverlening of vermakelijkheid;- een bestemming van het gebouw als parkeergarage dan wel garagebedrijf.

5 Het college van burgemeester en wethouders kan verder geheel of gedeeltelijk vrijstelling verlenen van het in het eerste lid bepaalde als de in de als bijlage bijgevoegde Beleidsregel aangegeven stappen om aan de in de bijlage weergegeven parkeernormen te voldoen alle doorlopen zijn en het dan nog onmogelijk blijkt om aan genoemde normen te voldoen.

6 Als sprake is van gehele of gedeeltelijke vrijstelling als in het vijfde lid bedoeld, moet een afkoopsom gestort worden conform het daarover in de als bijlage bijgevoegde Beleidsregel gestelde. Het college van burgemeester en wethouders kan afzien van het opleggen van de afkoopsom. Bij afkoopsommen wordt gehandeld conform de uitspraak van de RvS op 28 januari 2009 mbt zaaknummer 200802997/1 (ze bijlage 1).

### 2.2 Tabel parkeernormen

Gebruik is gemaakt van de CROW-normen (ASVV-2004). Gekozen is voor de categorie "zeer sterk stedelijk" en voor de minimumnormen binnen de bandbreedte van de CROW-normen. De normen gelden voor de hele stad maar uitsluitend voor nieuwe, na het van kracht worden van de aangepaste HBV ingediende bouwinitiatieven. De -krappere- normen uit "Parkeren in Balans" zoals deze voor een deel van de binnenstad (het centrum) gelden, vervallen hiermee. Conform de CROW-normen wordt onderscheid gemaakt tussen de binnenstad, de schil daaromheen en de rest van de stad. Verder wordt het onderscheid tussen de diverse functies aangehouden zoals dat in de CROW-normen gehanteerd wordt. Dit met twee uitzonderingen: omdat in de binnenstad de beperkte ruimte de bepalende factor is, wordt daar geen onderscheid tussen dure, middeldure of goedkope woningen gemaakt, maar wordt er één gemiddelde norm gehanteerd. Benadrukt wordt tenslotte dat de normen nooit absoluut kunnen zijn. Per bouwplan moeten maatwerk en individuele beoordeling mogelijk zijn.

|                                              | centrum | schil | Rest bebouwde kom | Aandeel bezoekers | opmerkingen                                          |
|----------------------------------------------|---------|-------|-------------------|-------------------|------------------------------------------------------|
| woning duur                                  | 1,2     | 1,5   | 1,7               | 0,3 pp per woning |                                                      |
| woning midden                                | 1,2     | 1,4   | 1,6               | 0,3 pp per woning |                                                      |
| woning goedkoop                              | 1,2     | 1,2   | 1,3               | 0,3 pp per woning |                                                      |
| serviceflat/aan-leunwoning                   | 0,3     | 0,3   | 0,3               | 0,3 pp per woning | Per woning (zelfst. won. met beperkte zorgvoorz.)    |
| kamerverhuur                                 | 0,2     | 0,2   | 0,2               | 0,2 pp per woning |                                                      |
| binnenstedelijke/hoofdwinkelgebieden         | 2,5     | -     | -                 | 85%               | Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 40 m2 bvo               |
| stadsdeelcentra                              | -       | 2,8   | 3,0               | 85%               | Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 40 m2 bvo               |
| wijk-, buurt-, dorpscentrum                  | 2,5     | 2,5   | 2,5               | 85%               | Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 40 m2 bvo               |
| grootsch. detailhandel                       | -       | 4,5   | 5,5               | 85%               | Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 40 m2 bvo               |
| (week)markt                                  | 2,5     | 2,5   | 2,5               | 85%               | Zie NB1                                              |
| kantoren met baliefunctie                    | 1,5     | 2,0   | 2,5               | 20%               | Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 25-35 m2 bvo            |
| kantoren zonder baliefunctie                 | 0,8     | 1,0   | 1,2               | 5%                | Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 25-35 m2 bvo            |
| arbeidsextensief, bezoekersextensief bedrijf | 0,2     | 0,3   | 0,6               | 5%                | Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 25-35 m2 bvo en zie NB2 |
| arbeidsintensief, bezoekersextensief bedrijf | 0,7     | 1,2   | 2,0               | 5%                | Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 25-35 m2 bvo en zie NB3 |
| arbeidsextensief, bezoekersintensief bedrijf | 0,4     | 0,6   | 1,0               | 35%               | Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 25-35 m2 bvo en zie NB4 |
| bedrijfsverzamelgebouw                       | 0,8     | 0,8   | 0,8               | 10%               | Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 25-35 m2 bvo            |
| café, bar, disco, cafeteria                  | 4,0     | 4,0   | 5,0               | 90%               | Per 100 m2 bvo                                       |
| Restaurant                                   | 8,0     | 8,0   | 12,0              | 80%               | Per 100 m2 bvo                                       |
| museum/bibliotheek                           | 0,3     | 0,5   | 0,9               | 95%               | Per 100 m2 bvo                                       |
| bioscoop, theater, schouwburg                | 0,1     | 0,1   | 0,2               |                   | Per zitplaats                                        |
| sporthal (binnen)                            | 1,5     | 1,7   | 2,0               | 95%               | Per 100 m2 bvo en zie NB 5                           |
| sportveld (buiten)                           | 13,0    | 13,0  | 13,0              | 95%               | Per ha. netto terrein                                |
| dansstudio/sportschool                       | 2,0     | 2,0   | 3,0               | 95%               | Per 100 m2 bvo                                       |
| squashbanen                                  | 1,0     | 1,0   | 1,0               | 90%               | Per baan                                             |
| tennisbanen                                  | 2,0     | 2,0   | 2,0               | 90%               | Per baan                                             |
| golfbaan                                     | -       | -     | 6,0               | 95%               | Per hole                                             |
| bowlingbaan/biljartzaal                      | 1,5     | 1,5   | 1,5               | 95%               | Per baan/tafel                                       |
| stadion                                      | 0,04    | 0,04  | 0,04              | 99%               | Per zitplaats                                        |
| evenementenhal, beurs- of congresgebouw      | 3,0     | 4,0   | 5,0               | 99%               | Per 100 m2 bvo                                       |
| zwembad                                      | 7,0     | 8,0   | 9,0               | 90%               | Per 100 m2 opp. bassin                               |
| thema-/pretpark                              | 4,0     | 4,0   | 4,0               | 99%               | Per ha. netto terrein                                |
| overdekte speeltuin/-hal                     | 3,0     | 3,0   | 3,0               | 90%               | Per 100 m2 bvo                                       |
| manege                                       | -       | -     | 0,3               | 90%               | Per box                                              |
| cult. centr., wijkgeb.                       | 1,0     | 1,0   | 1,0               | 90%               | Per 100 m2 bvo                                       |
| ziekenhuis                                   | 1,5     | 1,5   | 1,5               |                   | Per bed                                              |
| verpleeg-                                    | 0,5     | 0,5   | 0,5               | 60%               | Per wooneenheid                                      |

|                                         | centrum | schil | Rest bebouwde kom | Aandeel bezoekers | opmerkingen                 |
|-----------------------------------------|---------|-------|-------------------|-------------------|-----------------------------|
| /verzorgingstehuis                      |         |       |                   |                   |                             |
| arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut | 1,5     | 1,5   | 1,5               | 65%               | Per behandelkr. en zie NB 6 |
| WO/HBO, dag                             | 20,0    | 20,0  | 20,0              |                   | Per collegezaal en zie NB7  |
| MBO (ROC)/WO/HBO,dag                    | 5,0     | 5,0   | 5,0               |                   | Per leslokaal en zie NB8    |
| VWO/HAVO/Vbo, dag                       | 0,5     | 0,5   | 0,5               |                   | Per leslokaal en zie NB9    |
| avondonderwijs                          | 0,5     | 0,5   | 0,5               |                   | Per student                 |
| basisonderwijs                          | 0,5     | 0,5   | 0,5               |                   | Per leslokaal en zie NB10   |
| crèche, peuterspeelzaal, kdv            | 0,6     | 0,6   | 0,6               |                   | Per arb.pl en zie NB11      |
| hotel                                   | 0,5     | 0,5   | 0,5               |                   | Per kamer                   |
| volkstuin                               | -       | -     | 0,3               |                   | Per perceel                 |
| religiegeb.                             | 0,1     | 0,1   | 0,1               |                   | Per zitplaats               |
| begr.pl., crematorium                   | 15,0    | 15,0  | 15,0              |                   |                             |

#### NB

- 1 m kraamlengte = 6 m<sup>2</sup>, en indien geen parkeren achter de kraam dan + 1,0 pp per standhouder
2. Bvb. loods, opslag, groothandel, transportbedrijf
3. Bvb. industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf
4. Bvb. showroom
5. Gymlokalen met alleen schoolfunctie hebben geen parkeervraag. Bij sporthal met wedstrijdfunctie: = 0,1-0,2 pp per bezoekersplaats
6. Met minimum van 3 pp per praktijk
7. Totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen; collegezaal = ca. 150 zitplaatsen
8. Totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen; leslokaal = ca. 30 zitplaatsen
- 9 Leslokaal = ca. 30 zitplaatsen
10. Zie NB 9 en excl. Kiss&Ride
11. Excl. Kiss&Ride

#### Definities

Bvo: brutovloeroppervlak, 100 m<sup>2</sup> bvo = 60-80 m<sup>2</sup> vvo (verkoop(netto) vloeroppervlak)

Arbeidsplaats: maximaal gelijktijdig aanwezig aantal werknemers

Grootschalige detailhandel: winkelformules die vanwege omvang en aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben en die bij voorkeur gelegen zijn op perifere lokaties (auto's, boten en caravans, tuincentra, bouwmarkten, keukens en sanitair, woninginrichting en meubels)

Perifeer: alle lokaties of terreinen binnen de bebouwde kom die niet binnen of nabij een bestaand of gepland winkelgebied liggen

### 2.3 Kaart en toelichting (parkeren)

Bijgevoegde kaart (z.o.z.) geeft de geografische differentiatie aan zoals die ten aanzien van de parkeernormen wordt gehanteerd. De differentiatie omvat drie gebieden, hieronder staan ze kort aangegeven, met een beredenering van de gemaakte keus.

#### Binnenstad

Dit gebied valt samen met het gebied waar sprake is van betaald parkeren in de binnenstad. Het valt niet precies samen met de historische binnenstad: Houtplein e.o. valt er wel, de Burgwal e.o. niet

onder. Het gaat om het gebied met de grootste functiemenging en de hoogste dichtheid. Het gebied kent de minst ruime parkeernorm van de stad. Het vroegere onderscheid waarbij het echte centrum nog krappere parkeernormen voor het wonen (nieuwbouw) kende, is vervallen.

#### *Schil/overloopgebied*

Het grootste deel van de rest van de bebouwde kom. Wat betreft parkeernormen neemt dit gebied een middenpositie in. Het gebied is ruim genomen omdat de dichtheden er redelijk hoog liggen, er vaak sprake is van een redelijke mate van functiemenging en omdat er, met name in Delftwijk en delen van Schalkwijk sprake is van herstructurering waarbij ook relatief hoge dichtheden gehanteerd worden. Verder vallen gebieden die nu of in de nabije toekomst als subcentrum zijn te beschouwen erin, zoals Hart van Schalkwijk en Oostpoort.

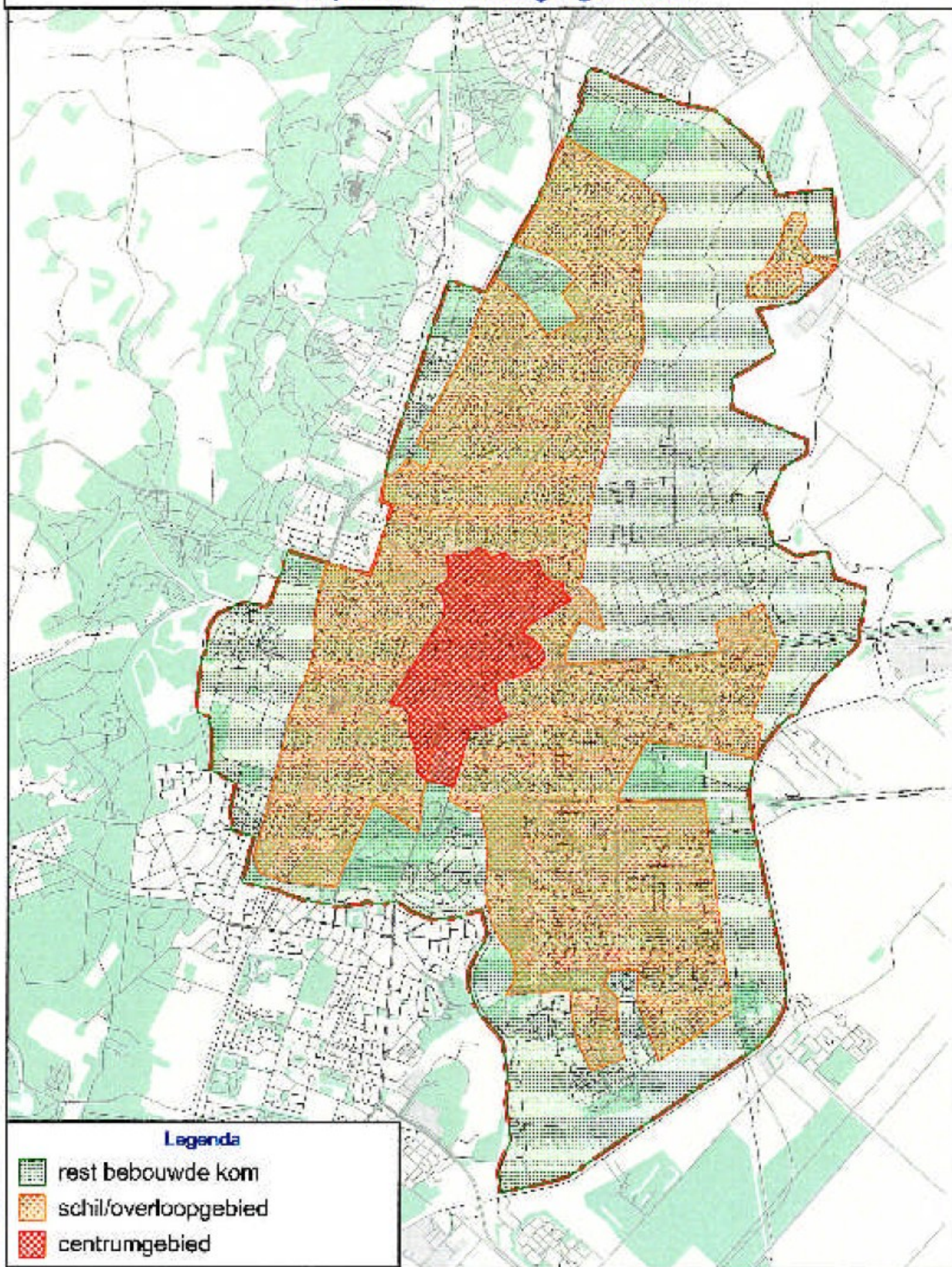
#### *Rest bebouwde kom*

De rest van de stad, voornamelijk bestaand uit ruimer opgezette, meestal weinig gemengde woonwijken waarin ook geen grote ruimtelijke ingrepen meer te verwachten zijn, en verder de grotere groengebieden. Dat laatste omdat het niet de bedoeling is “witte vlekken” op de kaart te laten bestaan en omdat er soms in groengebieden sprake kan zijn van een individueel bouwplan, waarvoor dan wel parkeernormen moeten bestaan.

# Haarlem

## gebiedszonering

t.b.v. parkeernormering vlg. CROW



## 2.4 Stappenplan

Bij stappen die doorlopen moeten worden om eventueel geheel of gedeeltelijk vrijstelling te krijgen is er sprake van een logische trits die in de aangegeven volgorde doorlopen moet worden tot er aan de parkeernormen voldaan wordt. De stappen zijn: bezien mogelijkheden tot verkleining van het volume of van vervoermanagement (voor werken en sommige voorzieningen), als dat niet lukt: realiseer de benodigde parkeerplaatsen binnen het bouwplan cq op eigen terrein, als dat niet lukt in de buurt (binnen een straal van 500 m) door plekken te kopen of te huren (aantonen door contract, koop of huur voor 10 jaar), of als dat niet

lukt, realiseer de plaatsen in de aangrenzende openbare ruimte. Als laatste middel, dus als alle stappen in de trits doorlopen zijn en geen oplossing bieden, kan gedacht worden aan gedeeltelijke (reductie dus) of algehele vrijstelling van de verplichting aan de parkeernorm te voldoen.

Bij aantoonbare onmogelijkheid geheel of gedeeltelijk aan de normen te voldoen kan de bouwvergunning dus verleend worden met als argument het belang van het bouwplan voor de stedelijke ontwikkeling als geheel en het feit dat genoemde trits is afgelopen, m.a.w. dat getracht is een goede oplossing voor het parkeren te vinden, maar dat dit niet gelukt is.

Met het collegebesluit d.d. 6 mei 2014 zijn er beleidsregels vastgesteld m.b.t. het toekennen van parkeervergunningen en bezoekersschijven (zie ook bijlage 2). Besloten is dat er geen parkeervergunningen en/of bezoekersschijven worden verleend, als

aan de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening de voorwaarde is verbonden dat er geen parkeervergunningen en/of bezoekersschijven worden verleend. Hieraan is de voorwaarde verbonden dat de aanvrager van de omgevingsvergunning hier uitdrukkelijk mee heeft ingestemd en heeft verklaard toekomstige eigenaren en bewoners hierover te informeren.

## 2.5 Afkoopsom

Deze wordt, tenzij het college van burgemeester en wethouders anders beslist, opgelegd als niet of slechts gedeeltelijk aan de parkeernormen kan worden voldaan, nadat de hele trits, zoals in paragraaf 2.4 bedoeld, is doorlopen. Wat betreft de hoogte van de –uiteeraard jaarlijks te indexerende– afkoopsommen gelden de volgende bedragen:

Binnenstad: € 20.000, zijnde 60% van de bouwkosten van een ondergrondse parkeerplaats ad € 30.000 a 50.000,

Rest van de stad: zie boven, ca. € 15.000

De geografische differentiatie is dezelfde als die, aangegeven op de kaart uit de bijlage met als verschil dat er geen aparte categorie “schil” is. De opbrengsten van de afkoopsommen dienen ter generieke verbetering van parkeervoorzieningen. Dat betekent dat aan storting van een afkoopsom geen rechten op specifieke parkeervoorzieningen kunnen worden ontleend.

## **Bijlagen**



## Bijlage 1: Uitspraak RvS op 28 -1-2009 m.b.t. zaaknummer 200802997/1

Raad van State

pagina 1 van 4

### Uitspraken

|                     |                                                                                                                        |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ZAAKNUMMER          | 200802997/1                                                                                                            |
| DATUM VAN UITSpraak | woensdag 28 januari 2009                                                                                               |
| TEGEN               | het college van burgemeester en wethouders van Deventer                                                                |
| PROCEDURESORT       | Hoger beroep                        |
| RECHTSGBIED         | Kamer 3 - Hoger Beroep - Bouwzaken  |

200802997/1.

Datum uitspraak: 28 januari 2009

#### AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak op de hoger beroepen van:

1. [appellanten sub 1], onderscheidenlijk gevestigd te [plaats], en te [plaats],
2. het college van burgemeester en wethouders van Deventer, appellanten,

tegen de uitspraak van de rechtbank Zwolle-Lelystad van 15 april 2008 in zaak nr. AWB 07/841 in het geding tussen:

[wederpartij] en anderen, allen wonend te Deventer

en

het college van burgemeester en wethouders van Deventer.

#### 1. Procesverloop

Bij besluit van 27 juni 2002 heeft het college van burgemeester en wethouders van Deventer (hierna: het college) geweigerd aan [vergunninghoudster] (hierna: [vergunninghoudster]) vrijstelling en bouwvergunning te verlenen voor de bouw van 25 appartementen op twee percelen aan de [locatie] te [plaats], kadastraal bekend [gemeente], sectie [...], nrs. [...] en [...] (hierna: de percelen).

Bij besluit van 14 december 2004 heeft het college het daartegen door [vergunninghoudster] gemaakte bezwaar gegrond verklaard en alsnog vrijstelling en bouwvergunning verleend.

Bij uitspraak van 8 augustus 2005, heeft de rechtbank Zwolle-Lelystad (hierna: de rechtbank) het daartegen door [wederpartij] en anderen (hierna: [wederpartijen]) ingestelde beroep gegrond verklaard en het besluit van 14 december 2004 vernietigd.

Bij uitspraak van 27 september 2006 in zaak nr. 200508020/1 heeft de Afdeling, voor zover thans van belang, de door [vergunninghoudster], [appellante sub 1 A] en het college daartegen ingestelde hoger beroepen ongegrond verklaard.

Bij besluit van 10 april 2007 heeft het college het door [vergunninghoudster] gemaakte bezwaar opnieuw gegrond verklaard en, met vrijstelling en ontheffing, bouwvergunning verleend.

Bij uitspraak van 15 april 2008, verzonden op 21 april 2008, heeft de rechtbank het door [wederpartijen] daartegen ingestelde beroep gegrond verklaard, het besluit van 10 april 2007

vernietigd en het college opgedragen een nieuw besluit te nemen met inachtneming van deze uitspraak. Deze uitspraak is aangehecht.

Tegen deze uitspraak hebben [vergunninghoudster] en [appellante sub 1 A] bij brief, bij de raad van State ingekomen op 23 april 2008, en het college bij brief, bij de raad van State ingekomen op 30 mei 2008, hoger beroep ingesteld. [vergunninghoudster] en [appellante sub 1 A] hebben hun hoger beroep aangevuld bij brief van 14 mei 2008.

[wederpartijen] hebben een verweerschrift ingediend.

Bij besluit van 27 mei 2008 heeft het college het door [vergunninghoudster] gemaakte bezwaar andermaal gegrond verklaard en wederom vrijstelling, ontheffing en bouwvergunning verleend.

[vergunninghoudster] en [appellante sub 1 A], het college en [wederpartijen] hebben nadere stukken ingediend. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 2 december 2008, waar [vergunninghoudster] en [appellante sub 1 A], vertegenwoordigd door mr. F.J.M. Kobossen, advocaat te Deventer, het college, vertegenwoordigd door

F.W.H.M. Helmich en J. Teesink, ambtenaren in dienst van de gemeente, en [wederpartij], bijgestaan door mr. R.E. Dommerholt, juridisch adviseur, zijn verschenen.

Buiten bezwaren van partijen zijn ter zitting nog stukken in het geding gebracht.

## 2. Overwegingen

2.1. Ingevolge artikel 2.5.30, derde lid, van de gemeentelijke bouwverordening (hierna: bouwverordening), voor zover thans van belang, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort.

Ingevolge artikel 2.5.30, zesde lid, aanhef en onder a, kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van het bepaalde in onder meer het derde lid, voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien.

2.2. Bij het besluit op bezwaar van 10 april 2007 heeft het college krachtens artikel 2.5.30, zesde lid, aanhef en onder a, van de bouwverordening ontheffing verleend voor vijf parkeerplaatsen.

2.3. [vergunninghoudster], [appellante sub 1 A] en het college betogen dat de rechtbank heeft miskend dat het college thans voldoende aannemelijk heeft gemaakt dat de financiële bijdrage, die door [vergunninghoudster] is voldaan ter verkrijging van de ontheffing, bedoeld in artikel 2.5.30, zesde lid, aanhef en onder a, van de bouwverordening, zal worden aangewend om te voorzien in de parkeerbehoefte die ontstaat ten gevolge van het bouwplan.

2.3.1. Zoals de Afdeling heeft overwogen in voormelde uitspraak van 27 september 2006 dient voldoende aannemelijk te zijn dat de financiële bijdrage die door [vergunninghoudster] is voldaan, aangewend zal worden om te voorzien in de desbetreffende parkeerbehoefte ten gevolge van het bouwplan. De verwijzing van het college naar de uitspraak van de Afdeling van 25 oktober 2006 in zaak nr. 200600591/1, die betrekking heeft op een ander geval, maakt voor de beslissing in deze zaak geen verschil. Uit laatstgenoemde uitspraak kan niet worden afgeleid dat thans geen betekenis meer toekomt aan de hiervoor aangehaalde overweging in de uitspraak van de Afdeling van 27 september 2006. Het college heeft zich in het besluit van 10 april 2007 op het standpunt gesteld dat de financiële bijdrage zal worden aangewend voor de medefinanciering van openbare parkeervoorzieningen in het centrum. Ter zitting van de Afdeling heeft het college uiteengezet dat met centrumgebied is bedoeld een gebied in een straal van 600 m rond het bouwplan. Hiermee staat niet

vast dat de door [vergunninghoudster] betaalde bijdrage daadwerkelijk zal worden aangewend om te voorzien in het tekort aan parkeerplaatsen waarop de ontheffing betrekking heeft. Dat de rechtbank heeft overwogen dat een afstand van 600 m acceptabel is voor het parkeren van bezoekers van de appartementen, kan, anders dan [vergunninghoudster], [appellante sub 1 A] en het college stellen, niet afdoen aan haar oordeel dat ten aanzien van de vijf parkeerplaatsen niet aannemelijk is dat de financiële bijdrage zal worden aangewend om te voorzien in de behoefte daaraan. De rechtbank is terecht tot dat oordeel gekomen en heeft derhalve evenzeer terecht overwogen dat de ontheffing in strijd met artikel 2.5.30, zesde lid, aanhef en onder a, van de bouwverordening is verleend.

2.4. De hoger beroepen zijn ongegrond. De aangevallen uitspraak dient te worden bevestigd.

2.5. Het besluit van 27 mei 2008 wordt, gelet op artikel 6:24, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht, gelezen in verbinding met de artikelen 6:18, eerste lid, en 6:19, eerste lid, van die wet, geacht eveneens onderwerp te zijn van dit geding.

2.6. [wederpartijen] betogen dat het college bij de verlening van ontheffing krachtens artikel 2.5.30, zesde lid, aanhef en onder a, van de bouwverordening voor de vijf parkeerplaatsen heeft miskend dat niet is voldaan aan het in die bepaling gestelde vereiste dat verlening van ontheffing slechts mogelijk is indien op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.

2.6.1. Het college heeft zich in het besluit van 27 mei 2008 ten aanzien van twee van de vijf parkeerplaatsen op het standpunt gesteld dat de parkeerbijdrage concreet zal worden aangewend voor de uitvoering van het herinrichtingsplan van de openbare ruimte aan de Wellezijde en dat die parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd op of nabij de aanvankelijk geplande inritten voor de vervallen in pandige parkeervoorzieningen. Het college heeft aldus ten aanzien van die twee parkeerplaatsen voldoende aannemelijk gemaakt dat de financiële bijdrage die door [vergunninghoudster] is voldaan ter verkrijging van de ontheffing als bedoeld in artikel 2.5.30, zesde lid, aanhef onder a, aangewend zal worden om te voorzien in de desbetreffende parkeerbehoefte ten gevolge van het bouwplan. In zoverre is voldaan aan het in het slot van voormeld artikel onderdeel gestelde vereiste.

Het college heeft ten aanzien van de resterende drie parkeerplaatsen evenwel geen inzicht verschaft in de wijze waarop daarin zal worden voorzien, zodat het betoog van [wederpartijen] in zoverre slaagt.

2.7. Het beroep tegen het besluit van 27 mei 2008 is gegrond en dit besluit dient te worden vernietigd.

2.8. Het college dient ten aanzien van [wederpartijen] op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld.

### 3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. bevestigt de aangevallen uitspraak;

II. verklaart het door [wederpartijen] ingestelde beroep tegen het besluit van het college van burgemeester en wethouders van 27 mei 2008 gegrond;

III. vernietigt dat besluit;

IV. veroordeelt het college van burgemeester en wethouders van Deventer tot vergoeding van bij

Brendel in verband met de behandeling van het hoger beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 678,70 (zegge: zeshonderdachtenzeventig euro en zeventig cent), waarvan € 644,00 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand; het dient door gemeente Deventer aan [wederpartijen] onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald.

Aldus vastgesteld door mr. C.M. Ligtelijn-van Bilderbeek, Voorzitter, en mr. A.W.M. Bijloos en mr. R. van der Spoel, Leden, in tegenwoordigheid van mr. F. Arichi, ambtenaar van Staat.

w.g. Ligtelijn-van Bilderbeek w.g. Arichi  
voorzitter ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 28 januari 2009

430.

---

## **Bijlage 2: Beleidsregel toekennen parkeervergunningen en bezoekersschijven**

(collegebesluit d.d. 6 mei 2014)

### **1. Inleiding**

Op sommige locaties binnen de gemeente Haarlem is sprake van leegstand of dreigende leegstand van panden. Vaak is herontwikkeling mogelijk ten behoeve van functies waaraan wel behoefte is, zoals kleine wooneenheden. De herontwikkeling van panden mag echter niet leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van het woon- en leefklimaat van omwonenden. Uit de wet- en regelgeving blijkt dat de gemeente onder andere verplicht is om rekening te houden met de parkeersituatie. Als een herontwikkeling leidt tot een grotere parkeerbehoefte, terwijl er in de omgeving al een grote parkeerdruk is, kan een probleem ontstaan. Dit probleem doet zich zeker voor in de vergunninghoudersgebieden, omdat de parkeerdruk in deze gebieden groot is. Dit is immers de reden om een gebied aan te wijzen als vergunninghoudersgebied. De herontwikkeling van panden kan daardoor in deze gebieden worden belemmerd. Daarom wordt een beleidslijn voorgesteld voor het toekennen van parkeervergunningen en bezoekersschijven, waardoor een knelpunt bij de herontwikkeling van leegstaande panden kan worden opgelost.

### **2. Besluitpunten college**

1. Het college besluit de volgende beleidsregel te hanteren bij het verstrekken van parkeervergunningen en/of bezoekersschijven op basis van de Parkeerverordening 2012: Er worden geen parkeervergunningen en/of bezoekersschijven verleend, als aan de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening de voorwaarde is verbonden dat er geen parkeervergunningen en/of bezoekersschijven worden verleend.
2. Het college besluit dat de voorwaarde als genoemd onder 1 alleen aan de omgevingsvergunning wordt verbonden als de aanvrager van de omgevingsvergunning hier uitdrukkelijk mee heeft ingestemd en heeft verklaard toekomstige eigenaren en bewoners hierover te informeren.
3. Het college stuurt dit besluit ter informatie naar de commissie Ontwikkeling.
4. De beleidsregel wordt langs de elektronische weg bekend gemaakt.
5. Het besluit heeft geen financiële consequenties.

### **3. Beoogd resultaat**

Het oplossen van een knelpunt bij de herontwikkeling van leegstaande panden binnen vergunninghoudersgebieden.

### **4. Argumenten**

1.1 De Parkeerverordening 2012 biedt de mogelijkheid om een beleidsregel vast te stellen. In artikel 3, eerste lid, van de Parkeerverordening 2012 is bepaald dat het college een vergunning kan verlenen voor het parkeren op belanghebbendenplaatsen of parkeerapparatuurplaatsen. In het tweede lid is bepaald aan wie deze vergunning kan worden verleend. Er is uitdrukkelijk sprake van een kan-bepaling. Dat houdt in dat het college een parkeervergunning kan verlenen in de gevallen waarin aan de eisen wordt voldaan, maar dat niet hoeft te doen. In de praktijk wordt de parkeervergunning echter altijd verleend als de aanvrager aan de voorwaarden voldoet. Het college ziet nu echter aanleiding om hiervan in sommige gevallen af te wijken. Het is daarbij wel van belang dat voor iedereen duidelijk is en blijft wanneer wel en wanneer geen parkeervergunning wordt verleend. Het college stelt daarom een beleidsregel vast, waarin wordt omschreven wanneer geen parkeervergunningen en/of

bezoekersschijven worden verstrekt, ook niet als de aanvrager wel aan de voorwaarden uit de Parkeerverordening 2012 voldoet.

#### 1.1 Door het toepassen van de beleidsregel kan worden bijgedragen aan een verantwoorde herontwikkeling van leegstaande panden in vergunninghoudersgebied

Er doen zich met name problemen voor bij kleinschalige ontwikkelingen op een klein grondgebied. Vaak is het dan niet mogelijk om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Alleen als er dan wel een parkeergarage binnen loopafstand van het bouwplan is gesitueerd, kan medewerking aan de herontwikkeling worden verleend. In de overige gevallen kan dit niet, omdat er onvoldoende parkeerruimte is in de openbare ruimte. Hierdoor wordt de herontwikkeling van leegstaande panden belemmerd.

In de gevallen waarin parkeergelegenheid beschikbaar is in nabijgelegen parkeergarages, wordt de herontwikkeling op zichzelf niet belemmerd, maar neemt de parkeerdruk in de buurt toch toe. De nieuwe gebruikers kunnen niet worden verplicht om gebruik te maken van de parkeergarage en komen meestal in aanmerking voor parkeervergunningen en bezoekersschijven. Daardoor neemt de parkeerdruk in de openbare ruimte alsnog toe.

Verschillende ontwikkelaars geven aan dat zij bereid zijn om af te zien van de mogelijkheid tot het verkrijgen van een parkeervergunning en/of een bezoekersschijf. Dat is bijvoorbeeld mogelijk omdat er voldoende openbaar vervoersmogelijkheden in de buurt zijn of omdat de ontwikkelaar zich richt op een doelgroep die niet of nauwelijks gebruik maakt van een auto. Als wordt ingegaan op de wens van de ontwikkelaars, wordt een knelpunt in de herontwikkeling van leegstaande panden opgelost, terwijl hierdoor niemand wordt gedupeerd. Het is de eigen afweging van toekomstige bewoners en/of eigenaren of zij bereid zijn om een pand in gebruik te nemen zonder recht op parkeervergunningen en bezoekersschijven. Door het toepassen van de beleidsregel kan daarom worden bijgedragen aan een verantwoorde herontwikkeling van leegstaande panden in vergunninghoudersgebied.

#### 1.2 De beleidsregel is alleen van toepassing in die gevallen waarin de aanvrager van de omgevingsvergunning daar ook uitdrukkelijk mee akkoord gaat

De beleidslijn voorziet erin dat er geen parkeervergunningen of bezoekersschijven verleend, als dit met de ontwikkelaar is afgesproken en dit ook in de omgevingsvergunning is geregeld. Deze beleidslijn is dus alleen van toepassing als de ontwikkelaar hier zelf ook uitdrukkelijk mee heeft ingestemd.

#### 1.3 Toekomstige bewoners en gebruikers hebben een eigen verantwoordelijkheid om na te gaan of ze voor een parkeervergunning en/of bezoekersschijven in aanmerking komen

Op de gemeentelijke website staat informatie over parkeervergunningen. Bij deze informatie zullen de adressen worden toegevoegd waarvoor geen parkeervergunningen en/of bezoekersschijven worden verleend. Toekomstige bewoners en gebruikers kunnen daarmee snel en eenvoudig achterhalen of hun adres in aanmerking komt voor parkeervergunningen en/of bezoekersschijven. Zij kunnen dit vervolgens bij hun aankoop/huurbeslissing betrekken. Het is de eigen verantwoordelijkheid van toekomstige bewoners en gebruikers om dit ook daadwerkelijk en tijdig te doen.

### 5. Risico's en kanttekeningen

#### 1.1 Deze beleidslijn heeft geen betrekking op de vraag wanneer een voorwaarde omtrent het parkeren aan de omgevingsvergunning wordt verbonden

Deze beleidslijn gaat niet over de vraag of en wanneer een voorwaarde over het parkeren aan de omgevingsvergunning wordt verbonden. Deze afweging wordt gemaakt in het kader van de beoordeling van de aanvraag om omgevingsvergunning en is gebaseerd op de daarvoor geldende regels. Het college wil met deze beleidslijn alleen bewerkstelligen

dat in die gevallen waarin overeenstemming met de aanvrager van een vergunning is bereikt over het afzien van parkeervergunningen en/of bezoekersschijven, deze overeenstemming ook een juridische verankering op basis van de Parkeerverordening 2012 krijgt.

1.2 De aanvrager van een omgevingsvergunning is niet verplicht om in te stemmen met de voorwaarde

Zoals vermeld wordt er alleen een voorwaarde aan de omgevingsvergunning verbonden over het niet verkrijgen van parkeervergunningen en/of bezoekersschijven, als de aanvrager van de omgevingsvergunning hier ook mee instemt. Een aanvrager is nooit verplicht om in te stemmen met een dergelijke maatregel.

Deze maatregel is een uiterste maatregel. Als de aanvrager er niet mee instemt, zal dat over het algemeen betekenen dat de omgevingsvergunning wordt geweigerd omdat de parkeerdruk in de omgeving door het bouwplan onaanvaardbaar wordt verhoogd. De aanvrager kan de weigering aan de rechter voorleggen. Hij is dus in juridische zin niet verplicht om in te stemmen met de voorwaarde.

## 6. Uitvoering

De beleidslijn wordt gepubliceerd in het GVOP.

Daarnaast worden de adressen waar het om gaat opgenomen op de website van de gemeente Haarlem.

## 7. Bijlagen

Geen.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris de burgemeester



## **Bijlage 4 Vooroverleg reactie Brandweer Kennemerland**



Aan het college van de Gemeente Haarlem  
Postbus 511  
2003 PB Haarlem

Datum 14 januari 2020  
Aanvraagnummer 20159273  
Contactpersoon M. Rutte  
Mailadres Risicobeheersing@vrk.nl  
Telefoonnummer 023-5674043  
Volgnummer brief 20198689  
Bijlage(n) Uitwerking scenario's risicobronnen  
Onderwerp Advies Ontwerpbestemmingsplan Overdelft, Haarlem

Geacht college,

Op 6 december 2019 verzocht de heer N. Brink mij om te adviseren op het ontwerpbestemmingsplan Overdelft, te Haarlem.

Op basis van artikel 13, lid 3 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transport (Bevt), en artikel 12, lid 2 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) bied ik u hierbij mijn reactie aan. Bij het opstellen van dit advies is gebruik gemaakt van het door de gemeente aangereikte plan en kaart NL.IMRO.0392.BP6120011-co01 (d.d. 4-12-2019) en de Risicokaart (professionele versie).

Het plangebied Overdelft ligt ten noordwesten van de binnenstad en bestaat uit de woonwijk De Krim, het Pim Mulier sportcomplex, de IJsbahn en de Kennemersporthal. Momenteel zijn er meerder verouderde bestemmingsplannen van toepassing op het plangebied. Met het nieuwe plan wordt er voldoende rechtszekerheid en bescherming geboden tegen ongewenste ontwikkelingen. Daarnaast draagt een digitaal plan bij aan een soepele overgang naar de omgevingswet.

Een systematische beoordeling van de aangereikte gegevens toont dat er aan het onderhavige plan externe veiligheidsaspecten zijn verbonden.

#### **Risicobronnen**

Bij het vaststellen van het plan zijn twee risicobronnen betrokken, te weten:

- Ammoniak koelinstallatie IJsbahn Kennemerland .
- Het transport van gevaarlijke stoffen over de N208.

Voor uitwerking van de scenario's behorende bij de risicobronnen, zie bijlage

#### **Advies**

Het is van belang om risicobronnen en risico-ontvangers afdoende van elkaar gescheiden te houden. In de huidige situatie is de afstand tussen de beschouwde risicobronnen en het plangebied beperkt. Ik adviseer u om de volgende maatregelen te realiseren teneinde de risico's te beperken en de mogelijkheden tot zelfredzaamheid en hulpverlening te vergroten:



Datum: 14 december 2020  
Volgnummer brief: 20198689  
Pagina: Pagina 2 van 5

1. Noodplannen: Voor de ijsbaan Kennemerland en het CIOS/ Kennemer sportcomplex moeten noodplannen opgesteld worden, deze moeten mede op basis van de in de bijlage genoemde externe veiligheidsrisico's opgesteld worden. De sector Risicobeheersing van Brandweer Kennemerland kan daarbij ondersteuning leveren.
2. Risicobewustzijn: Draag zorg voor een goede informatievoorziening aan de aanwezige personen, opdat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit. U kunt hierbij denken aan publieke voorlichtingscampagnes als 'Denk vooruit'.

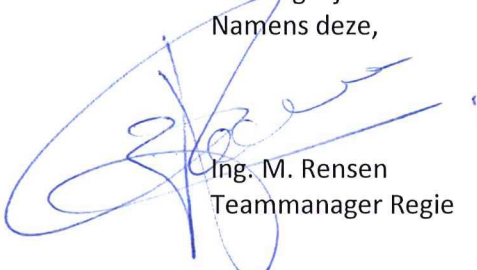
### **Restrisico**

De beschouwde risicobronnen kunnen in de voorziene situatie leiden tot incidenten met effecten of slachtoffers binnen het plangebied. De genoemde maatregelen kunnen de omvang van mogelijke incidenten reduceren tot een omvang die beter beheersbaar wordt geacht voor de hulpverleningsdiensten.

Opgemerkt dient te worden dat ik mij met betrekking tot het uitbrengen van dit advies heb beperkt tot de zaken die betrekking hebben op c.q. gerelateerd zijn aan (externe) veiligheid. Graag verneem ik uw besluit met betrekking tot dit advies. Daarnaast adviseer ik u gaarne in de verdere procedure(s) tot vaststelling van het bestemmingsplan.

Voor nadere vragen en opmerkingen kunt u contact opnemen met de opsteller van dit advies.

Hoogachtend,  
Het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Kennemerland  
Namens deze,

  
Ing. M. Rensen  
Teammanager Regie



## BIJLAGE

### Selectie incidentscenario's

Ten aanzien van de voornoemde risicobronnen worden de volgende scenario's beschouwd:

1. Plasbrandscenario bij wegtransport gevaarlijke stoffen over de N208.
2. BLEVE<sup>1</sup>-scenario bij wegtransport gevaarlijke stoffen over de N208.
3. Toxisch scenario bij de ammoniak koelinstallatie van de IJsbahn Kennemerland.

#### 1. Plasbrandscenario bij wegtransport gevaarlijke stoffen over de N 208

Door een incident ontstaat een scheur in de wand van de tankauto met vloeibare brandstof. De brandstof stroomt uit en vormt een vloeistofplas. Ontsteking van de brandstof leidt tot een hevige brand. Het effectgebied waarbinnen dodelijke slachtoffers kunnen vallen is circa 85 meter<sup>2</sup>.

- Binnen het effectgebied zijn (beperkt) kwetsbare objecten gelegen, te weten de huizen langs de Lodewijk van Dijsseilaan en de IJsbahn Kennemerland.

#### *Zelfredzaamheid bij plasbrandscenario*

Een plasbrand als gevolg van een incident met een tankwagen kan zich snel ontwikkelen. Het effect is zichtbaar voor de aanwezigen binnen het plangebied en kan juist worden ingeschat: zij dienen het scenario te ontvluchten.

- Binnen het plangebied kunnen bij een incident slachtoffers vallen. Ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen bij dit scenario zijn wel beperkingen geconstateerd. De infrastructuur in de omgeving is op een juiste manier ingericht, wat ontvluchting mogelijk maakt.

#### *Hulpverlening bij plasbrandscenario*

Er is geen sprake van opbouw van het incident. Bij aankomst van de hulpverleningsdiensten is het effect reeds maximaal en heeft mogelijk brandoverslag plaatsgevonden naar de nabijgelegen objecten. De hulpverleningsdiensten dienen zich te richten op bronbestrijding alsmede voorkoming en bestrijding van secundaire effecten.

- Ter plaatse en in de omgeving zijn momenteel voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig om een dergelijk scenario te bestrijden en escalatie te voorkomen.

#### 2. BLEVE-scenario bij wegtransport gevaarlijke stoffen over de N208

Een BLEVE<sup>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</sup>-scenario verloopt als volgt: door een incident kan een brand ontstaan waarbij de tankauto met een tot vloeistof verdicht gas (LPG) is betrokken. Door de calamiteit raakt de coating van de tankwagen beschadigd en wordt de tank direct aangestraald. De druk in de tank neemt daardoor toe, waarna de tank kan ontploffen. Ontsteking van de brandstof leidt tot een grote vuurbal<sup>3</sup>. Het effectgebied waarbinnen dodelijke slachtoffers kunnen vallen is circa 230 meter<sup>4</sup>.

- Tijdens werkdagen vindt vervoer plaats van gevaarlijke stoffen en kan een incident plaatsvinden nabij het plangebied.

<sup>1</sup> BLEVE: Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion.

<sup>2</sup> Bron: Scenarioboek externe veiligheid

<sup>3</sup> Als gevolg van een incident tijdens het lossen van LPG kan niet alleen een BLEVE, maar ook een fakkel- of wolkbrands scenario optreden. De effecten van deze scenario's zijn echter duidelijk kleiner en zodoende verder niet beschouwd.

<sup>4</sup> Bron: Scenarioboek externe veiligheid



- Binnen het effectgebied zijn (beperkt) kwetsbare objecten gelegen/voorzien, te weten het grootste deel van de bouwwerken in het plangebied, waar bij een incident slachtoffers kunnen vallen.
- Door de grote hitteontwikkeling kan brandoverslag optreden naar diverse objecten in het plangebied.

#### *Zelfredzaamheid bij BLEVE-scenario*

Een BLEVE als gevolg van een incident met een tankauto met tot vloeistof verdicht gas kan zich binnen 20 à 30 minuten ontwikkelen. Een beginnende brand is zichtbaar voor de aanwezigen binnen het plangebied. Desondanks zullen zij een dreigende ontploffing met zeer grote effectafstanden niet voorzien, tenzij ze adequaat gealarmeerd worden en het dreigende scenario kunnen ontvluchten.

- Ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen bij dit scenario zijn geen beperkingen geconstateerd
- De (nood)uitgangen zijn in de huidige situatie voldoende van de risicobron af gericht.
- De infrastructuur in de omgeving is op een juiste manier ingericht, wat ontvluchting mogelijk maakt bij calamiteiten.

#### *Hulpverlening bij BLEVE-scenario*

Er is wel sprake van opbouw van het incident. Escalatie van een beginnende brand tot een ontploffing kan alleen voorkomen worden wanneer een effectieve inzet van de hulpverlening mogelijk is. Daartoe is een inzet nodig gericht op bronbestrijding, met voldoende bluswatervoorzieningen, een snelle alarmering en opkomst, gevolgd door onmiddellijke inzet van de brandweer.

- Nabij de N 208 zijn momenteel voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig om een dergelijk scenario te bestrijden en escalatie te voorkomen.

Na het onverhoopt plaatsvinden van een BLEVE dienen de hulpverleningsdiensten zich te richten op secundaire effecten, onder andere het bestrijden van diverse (grote) branden in de omgeving.

- Nabij het plangebied zijn momenteel voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig om een geëscaleerd scenario als gevolg van een BLEVE te bestrijden.
- Het beschouwde scenario kan leiden tot een situatie waarbij de hulpvraag het hulpaanbod overschrijdt.

### **3. Toxisch scenario bij Ijsbaan Kennemerland**

Door een incident komt er ammoniak vrij bij de koelmachine van de ijsbaan Kennemerland. De vloeistof of het gas begint direct uit te stromen en vormt een vloeistofplas. De vrijkomende damp wordt meegevoerd door de wind. Het benedenwindse effectgebied waarbinnen dodelijke slachtoffers kunnen vallen is circa 70 meter<sup>5</sup>.

- Binnen het effectgebied zijn (beperkt) kwetsbare objecten gelegen, te weten de Ijsbaan zelf.

#### *Zelfredzaamheid bij toxisch scenario*

Een toxische wolk als gevolg van een incident met de koelmachine kan zich snel ontwikkelen en binnen 15 minuten een volledig ontwikkeld effect hebben binnen het plangebied. Het effect kan door de aanwezigen binnen het plangebied moeilijk worden ingeschat, tenzij ze adequaat gealarmeerd worden en binnen schuilen tegen de toxische effecten van het scenario.

---

<sup>5</sup> Bron: Scenarioboek externe veiligheid + TNO effects



- Binnen het plangebied kunnen bij een incident slachtoffers vallen. Ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen bij dit scenario zijn geen beperkingen geconstateerd.
- Het aantal slachtoffers kan verminderd worden door een efficiënte en doeltreffende alarmering, bv. middels WAS-sirenes. Het plangebied ligt binnen het bereik van de WAS toren aan de Vijverweg in Bloemendaal.

#### *Hulpverlening bij toxisch scenario*

Er is geen sprake van opbouw van het incident. Bij aankomst van de hulpverleningsdiensten is heeft het benedenwindse toxische effectgebied zich reeds maximaal ontwikkeld. De hulpverleningsdiensten dienen zich te richten op effectbestrijding: zij proberen de vrijkomende dampen neer te slaan of te verdunnen. Vervolgens zetten zij in op het beperken van uitdamping van de plas en verder lekken van de koelmachine.

- Ter plaatse en in de omgeving zijn momenteel voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig om een dergelijk scenario te bestrijden en verdere escalatie te voorkomen.



## **Regels**



## Hoofdstuk 1 Inleidende regels

### Artikel 1 Begrippen

**1.1 aan-huis-verbonden beroep:**

het uitoefenen van een beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, educatief, kunstzinnig of technisch vlak of daarmee gelijk te stellen activiteiten niet zijnde detailhandel, dat een uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is.

**1.2 aanbouw en uitbouw:**

een aangebouwd gebouw behorende bij een op hetzelfde bouwperceel gelegen hoofdgebouw.

**1.3 aanduiding:**

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

**1.4 aanduidingsgrens:**

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

**1.5 aanlegvergunning:**

omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder b van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

**1.6 achtergevelrooilijn:**

bebouwingsgrens aan de van de weg afgekeerde zijde van het bebouwingsvlak.

**1.7 antenne-installatie:**

installatie bestaande uit een antenne, een antennedragers, de bedrading en de al dan niet in een of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

**1.8 archeologisch deskundige:**

professioneel archeoloog die op basis van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie bevoegd is om archeologische onderzoek uit te voeren en programma's van eisen op te stellen en te toetsen.

**1.9 archeologisch onderzoek:**

diverse vormen van onderzoek naar de archeologische waarde binnen een plangebied, uitgevoerd volgens de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie.

- 1.10 archeologisch rapport:**  
in rapportvorm verrat verslag van een volgens de in de archeologische beroepsgroep gebruikelijke normen verricht archeologisch onderzoek, op basis waarvan een conclusie kan worden getrokken over de aanwezigheid en de waarde van archeologische resten.
- 1.11 archeologisch waardevol gebied:**  
gronden waar archeologische waarden aanwezig of te verwachten zijn.
- 1.12 archeologische waarde:**  
vindplaats of vondst met een oudheidkundige waarde. Het betreft hier met name archeologische relictten in hun oorspronkelijke ruimtelijke context.
- 1.13 bebouwing:**  
één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.
- 1.14 bebouwingspercentage:**  
een op de verbeelding aangegeven percentage dat de grootte van het deel van het bouwvlak aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd.
- 1.15 bed & breakfast:**  
het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs)woning of het woonschip met behoud van de woonfunctie.
- 1.16 bedrijf:**  
een onderneming gericht op het produceren, bewerken, herstellen, installeren of inzamelen van goederen, alsmede verhuur, opslag en distributie van goederen.
- 1.17 begane grond:**  
een bouwlaag waarvan het vloerniveau (nagenoeg) ter hoogte van het aansluitende peil ligt.
- 1.18 bestaande (situatie)**  
onder "bestaande" goot- of bouwhoogte, kap- en dakvorm, gevelindeling, maatvoering en oppervlakte wordt verstaan de goot-/bouwhoogte, kap- en dakvorm, nokrichting, gevelindeling, maatvoering en oppervlakte zoals die op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan reeds bestaat of reeds mag bestaan.
- 1.19 bestemmingsgrens:**  
de grens van een bestemmingsvlak.
- 1.20 bestemmingsplan:**  
de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

- 1.21 bestemmingsvlak:**  
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.
- 1.22 bijbehorend bouwwerk:**  
uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd en met de aarde verbonden bouwwerk met een dak.
- 1.23 bijgebouw:**  
een gebouw dat, zowel in bouwkundige als in functionele zin ondergeschikt is aan en ten dienste staat van een hoofdgebouw.
- 1.24 bouwen:**  
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.
- 1.25 bouwgrens:**  
de grens van een bouwvlak.
- 1.26 bouwlaag:**  
een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd.
- 1.27 bouwperceel:**  
een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.
- 1.28 bouwperceelgrens:**  
de grens van een bouwperceel.
- 1.29 bouwvlak:**  
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijn toegelaten.
- 1.30 bouwwerk:**  
een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.
- 1.31 bruto vloeroppervlak (bvo):**  
de totale vloeroppervlakte van alle tot het gebouw behorende binnenruimten, met inbegrip van de bouwconstructie, bergingen, trappenhuizen, interne verkeersruimten, magazijnen, dienstruimten et cetera, met uitzondering van balkons, galerijen, parkeer- en stallingsvoorzieningen.

- 1.32 cultuurhistorische waarde:**  
de aan een bouwwerk of een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door het beeld dat is ontstaan door het gebruik dat de mens in de loop van de geschiedenis heeft gemaakt van dat bouwwerk of dat gebied.
- 1.33 dakhelling:**  
de hoek die een dakvlak maakt met het horizontale vlak.
- 1.34 dakkapel:**  
een zich in een dakvlak bevindende uitbouw.
- 1.35 dakopbouw:**  
een extra bouwlaag boven de goot met een platte afdekking.
- 1.36 dakterras:**  
een met een omheining afgezette buitenruimte op een gebouw.
- 1.37 detailhandel:**  
het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit, met uitzondering van horeca.
- 1.38 dienstverlening:**  
het verlenen van diensten in de vorm van publieksgerichte en niet-publieksgerichte dienstverlening.
- 1.39 evenementen categorie 1**  
evenementen met onversterkte muziek, achtergrondmuziek en beperkte spreekinstallaties, zoals kinderfeesten, straatfeesten, georganiseerde picknicks, bijeenkomsten, tentoonstellingen, thematische beurzen en thematische markten.
- 1.40 evenementen categorie 2**  
evenementen met spreekinstallaties, versterkte (live)muziek met kleinschalig karakter, zoals orkesten, voorstellingen en shows.
- 1.41 evenementen categorie 3**  
evenementen zoals popconcerten, live optredens, houseparty, dance-event en muziekprogramma's van radio en TV-omroepen.
- 1.42 gastouderopvang:**  
gastouderopvang als bedoeld in artikel 1.1 van de Wet kinderopvang en kwaliteitseisen peuterspeelzalen, die een uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is.

- 1.43 gebouw:**  
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.
- 1.44 hoofdgebouw:**  
een of meer panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.
- 1.45 horeca 1:**  
horecabedrijven die hoofdzakelijk overdag eenvoudige etenswaren verstrekken en als nevenactiviteit licht- en niet-alcoholische dranken verstrekken, zoals lunchrooms, ijssalons, koffie/theehuizen, broodjeszaken en daarmee gelijk te stellen horecabedrijven.
- 1.46 horeca 2:**  
horecabedrijven die hoofdzakelijk maaltijden verstrekken en als nevenactiviteit alcoholische en niet-alcoholische dranken verstrekken waarbij de nadruk ligt op het verstrekken van maaltijden, zoals restaurants en eethuisjes, snackbars en daarmee gelijk te stellen horecabedrijven.
- 1.47 horeca 3:**  
horecabedrijven die hoofdzakelijk dranken en eten verstrekken waarbij de nadruk ligt op het verstrekken van dranken, zoals (eet)cafés en bars en daarmee gelijk te stellen horecabedrijven.
- 1.48 horeca 4:**  
horecabedrijven die hoofdzakelijk logies per nacht verstrekken met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden en dranken en het houden van bijeenkomsten/vergaderingen/congressen.
- 1.49 horeca 5:**  
horecabedrijven die hoofdzakelijk dranken verstrekken en gericht zijn op dansen en beluisteren van muziek, zoals dancings en discotheken en daarmee gelijk te stellen horecabedrijven.
- 1.50 kamerverhuurbedrijf:**  
het exploiteren van onroerende zaken door bedrijfsmatige verhuur van in hoofdzaak afzonderlijke kamers ten behoeve van bewoning.
- 1.51 kantoor:**  
een gebouw voor het verlenen van diensten en het uitvoeren van handelingen, waarbij de nadruk ligt op de administratieve afwikkeling van die handelingen.

- 1.52 kap:**  
een uitwendige scheidingsconstructie onder een hoek met het horizontale vlak.
- 1.53 kas:**  
een gebouw, waarvan de wanden en het dak geheel of grotendeels bestaan uit glas of ander lichtdoorlatend materiaal, dienend tot het kweken van gewassen.
- 1.54 kiosk:**  
klein gebouw in de openbare ruimte waar goederen of diensten te koop worden aangeboden of verstrekt.
- 1.55 kunstwerk:**  
civieltechnisch werk voor de infrastructuur van wegen, water, spoorbanen, waterkeringen en/of leidingen niet bedoeld voor permanent menselijk verblijf.
- 1.56 lessenaarsdak:**  
een dakvorm die bestaat uit slechts één dakvlak of dakschild die onder een zekere helling is aangebracht.
- 1.57 maatvoeringsvak:**  
een op de verbeelding aangegeven vlak dat binnen een bestemmingsvlak een onderscheid aangeeft tussen bijvoorbeeld maximale bouwhoogten, maximaal bebouwingspercentage, etc.
- 1.58 natuurwaarden:**  
de aan een landschap toegekende waarden in verband met de in dat gebied voorkomende geologische, bodemkundige, biologische en ecologische elementen.
- 1.59 niet-publieksgerichte dienstverlening:**  
het verlenen van diensten zonder rechtstreeks fysiek contact met het publiek.
- 1.60 nieuwbouw:**  
nieuwbouw betreft bouwwerken jonger dan 50 jaar.
- 1.61 oeverlijn**  
de scheidingslijn tussen water en land.
- 1.62 onderdoorgang/overbouw:**  
een op de verbeelding aangegeven gebied waar binnen het bouwvlak een doorgang mogelijk is, waarboven bebouwing mag worden opgericht.

**1.63 orde 1 bouwwerken:**

orde 1 betreft bouwwerken die beschermd zijn op grond van de Erfgoedwet, de provinciale of gemeentelijke Monumentenverordening.

**1.64 orde 2 bouwwerken:**

orde 2 betreft bouwwerken ouder dan 50 jaar die op grond van hun architectonische kwaliteit, op grond van hun plaats in de stedenbouwkundige structuur of als toonaangevend element behoudenswaardig zijn.

**1.65 pand:**

de kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig-constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is.

**1.66 peil:**

- a. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan;
- c. indien in of op het water wordt gebouwd: het plaatselijk gemiddelde waterpeil.

**1.67 plan:**

het bestemmingsplan Overdelft met identificatienummer NL.IMRO.0392.BP6120011-co01 van de gemeente Haarlem.

**1.68 plat dak:**

een afdekking onder een hoek van maximaal 5 graden ten opzichte van het horizontale vlak.

**1.69 publieksgerichte dienstverlening:**

het verlenen van diensten met rechtstreeks contact met het publiek in de vorm van zakelijke, consumentverzorgende, openbare en (para)medische dienstverlening inclusief ondergeschikte nevenfuncties.

**1.70 prostitutie:**

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

**1.71 seksinrichting:**

de voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotische-pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting worden in elk geval verstaan: een (raam) prostitutiebedrijf, seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater, een parenclub of een besloten huis, waaronder tevens begrepen een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar.

**1.72 sportactiviteiten:**

reguliere activiteiten die ten dienste staan van een sport zoals trainingen, wedstrijden, toernooien of gymnastieklessen voor scholen en activiteiten die van aard en omvang hiermee gelijk te stellen zijn.

**1.73 sportevenement:**

sportevenementen zijn evenementen die raakvlak hebben met een sport en zijn van aard en omvang gelijk te stellen aan een spinningmarathon, sportweekend of honkbalweek.

**1.74 standplaats:**

een plaats in de openbare ruimte waar met een voertuig, een kraam, een tafel of enig ander middel:

- a. bedrijfsmatig goederen of diensten te koop worden aangeboden of verstrekt;
- b. voorlichting wordt gegeven al dan niet met promotionele activiteiten.

**1.75 verbeelding:**

de analoge en digitale voorstelling van de in het bestemmingsplan opgenomen ruimtelijke informatie.

**1.76 verkooppunt van motorbrandstoffen:**

een inrichting waar door middel van een of meer pompinstallaties motorbrandstoffen worden verkocht en geleverd.

**1.77 verkoopvloeroppervlakte:**

het voor publiek toegankelijke deel van de winkelvloeroppervlakte, inclusief etalageruimte en de ruimte achter de toonbank dan wel kassaruimte.

**1.78 voorgevelrooilijn:**

de bouwgrens aan de wegzijde van het bouwvlak.

**1.79 voorzieningen van openbaar nut:**

voorzieningen ten behoeve van openbare verlichting, telecommunicatie, gas-, water- en elektriciteitsdistributie alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen ondergrondse kabels en leidingen, transformatorhuisjes, pompstations, gemalen, telefooncellen en zendmasten.

**1.80 waterberging:**

een aangewezen gebied waarbinnen incidenteel of permanent het teveel aan water wordt vastgehouden op het ene moment totdat er water nodig is op een later moment.

**1.81 wellness:**

een activiteit gericht op het ervaren en beleven van lichamelijke en geestelijke ontspanning en gezondheid.

**1.82 wet:**

de Wet ruimtelijke ordening.

**1.83 woning:**

een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de huisvesting van een huishouden.

**1.84 woonwagenstandplaats:**

een kavel, in hoofdzaak bestemd voor het plaatsen van een woonwagen.



## **Artikel 2   Wijze van meten**

### **2.1    Bij de toepassing van de regels wordt als volgt gemeten:**

#### **afstand tot de bouwperceelsgrens**

tussen de grens van het bouwperceel en een bepaald punt van het bouwwerk, waar die afstand het kortst is.

#### **bouwhoogte van een bouwwerk**

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte onderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen onderdelen. Siergevels zoals trapgevels, halsgevels, klokgevels en lijstgevels worden niet meegerekend bij het bepalen van de bouwhoogte.

#### **de dakhelling**

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

#### **goothoogte van een bouwwerk**

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, dan wel de druiplijn, het boeiboord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

#### **verticale diepte van een ondergronds bouwwerk**

vanaf het peil tot aan de bovenzijde van de laagstgelegen vloer.

#### **inhoud van een bouwwerk**

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

#### **oppervlakte van een bouwwerk**

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

#### **de hoogte van een windturbine**

vanaf het peil tot aan de (wieken)as van de windturbine.

#### **breedte dakvlak bij dakdoorbreking**

de meetlijn wordt gelegd op de helft van de hoogte van de dakdoorbreking.

### **2.2    Overschrijden bouwgrenzen**

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

- a. stoepen, stoeptreden, funderingen, plinten, pilasters, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke ondergeschikte onderdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,5 m;
- b. gevel- en kroonlijsten, overstekende daken en dergelijke onderdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 10 % van de

breedte van de aangrenzende straat en met een maximum van 1 m. Deze werken mogen niet lager gelegen zijn dan 4,2 m boven de rijweg met inbegrip van een strook van 0,6 m breedte ter weerszijde van de rijweg, dan wel 2,2 m boven een fiets- en/of voetpad;

- c. hijsinrichtingen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1 m en deze werken niet lager zijn gelegen dan 5 m boven peil.

## **Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels**

### **Artikel 3 Bedrijf**

#### **3.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. nutsvoorziening;
- b. bij de bestemming behorende 'bouwwerken geen gebouw zijnde', groenvoorzieningen, wegen en paden, tuinen, erven en terreinen, (ondergrondse) parkeervoorzieningen, (ondergrondse) inzamelplaatsen voor afval en recyclecontainers, warmte-koudeopslag, warmte-koudetransport.

#### **3.2 Bouwregels**

Binnen de bestemming 'Bedrijf' gelden de bouwregels zoals aangegeven in artikel 16.



## **Artikel 4    Gemengd - 5**

### **4.1    Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Gemengd - 5' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. horeca categorie 4 ter plaatse van de aanduiding 'horeca 4';
- b. congres- en vergaderruimten, atelier;
- c. publiekgerichte- en niet publiekgerichte dienstverlening;
- d. maatschappelijke doeleinden zoals bedoeld in artikel 6;
- e. sport met bijbehorende voorzieningen zoals kantines of wat betreft aard en uitstraling daarmee gelijk te stellen ruimtes;
- f. het houden van sportevenementen met bijbehorende voorzieningen zoals skyboxen, tribunes en sanitair, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'sport';
- g. aan de hoofdfunctie gerelateerde en ondergeschikte detailhandel tot een maximum van 100 m<sup>2</sup> van het bruto vloeroppervlak;
- h. bij de bestemming behorende (ondergrondse) parkeervoorzieningen, parkeergarage, 'bouwwerken geen gebouw zijnde', groenvoorzieningen, wegen en paden, tuinen, erven en terreinen, waterlopen en waterpartijen.

### **4.2    Bouwregels**

Binnen de bestemming 'Gemengd - 5' gelden de bouwregels zoals aangegeven in artikel 16.



## **Artikel 5 Groen**

### **5.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. openbare groenvoorzieningen;
- b. voet- en fietspaden;
- c. bij de bestemming behorende waterlopen en waterpartijen, speel- en sportvoorzieningen, kunstwerken, kunstobjecten, waterberging, bergbezinkbassins, reclameuitingen, (ondergrondse) inzamelplaatsen voor afval en recyclecontainers, warmte-koudeopslag, warmte-koudetransport.

### **5.2 Bouwregels**

Binnen de bestemming 'Groen' mogen erfafscheidingen en speel- en sportvoorzieningen worden opgericht, onder de volgende voorwaarden:

- a. de maximale hoogte van erfafscheidingen mag niet meer dan 1 m bedragen;
- b. de maximale bouwhoogte van speel- en sportvoorzieningen mag niet meer dan 5 m bedragen;

### **5.3 Afwijken van de bouwregels**

#### Bestaande maten

Voor bouwwerken die niet voldoen aan de bouwregels van artikel 5.2, maar die wel legaal tot stand zijn gekomen, geldt het bepaalde in artikel 16.3.



## **Artikel 6 Maatschappelijk**

### **6.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Maatschappelijk' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. educatieve voorzieningen, culturele voorzieningen, levensbeschouwelijke voorzieningen, buitenschoolse opvang, peuterspeelzaalwerk, openbare dienstverlening, gezondheidszorg, verenigingsleven, welzijnsinstelling.
- b. kinderdagverblijf, uitsluitend ter plaatse van de specifieke aanduiding "kinderdagverblijf"
- c. aan de hoofdfunctie ondergeschikte en daarmee verbonden horeca-activiteiten ten dienste van deze voorziening met niet meer dan 20% van het bruto vloeroppervlak;
- d. aan de hoofdfunctie ondergeschikte en daarmee verbonden sportactiviteiten;
- e. bij de bestemming behorende 'bouwwerken geen gebouw zijnde', groenvoorzieningen, wegen en paden, tuinen, erven en terreinen, waterlopen en waterpartijen, (ondergrondse) parkeervoorzieningen, (ondergrondse) inzamelplaatsen voor afval en recyclecontainers.

### **6.2 Bouwregels**

Binnen de bestemming 'Maatschappelijk' gelden de bouwregels zoals aangegeven in artikel 16.

### **6.3 Afwijken van de bouwregels**

Voor het perceel Pim Mulierlaan 4-6 (Mendelcollege) kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van lid 6.2 voor:

- a. uitbreiding van het (hoofd)gebouw onder de volgende voorwaarden:
  1. de maximale oppervlakte van de uitbreiding mag niet meer dan 1000 m<sup>2</sup> bedragen;
  2. ter plaatse van de aanduiding 'Wro-zone - ontheffingsgebied' mag buiten het bouwvlak worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 8 meter;
- b. een fietsenberging onder de volgende voorwaarden:
  1. de maximale oppervlakte mag niet meer dan 150 m<sup>2</sup> bedragen;
  2. de maximale bouwhoogte mag niet meer dan 3 m<sup>2</sup> bedragen;
  3. er mag niet binnen 4 m van de noord- en de zuidgrens van het maatvoeringsvlak worden gebouwd.
- c. Bij de toepassing van de ontheffingsbevoegdheid toetsen burgemeester en wethouders of geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van:
  1. het straat- en bebouwingsbeeld;
  2. de bezonningssituatie;
  3. de privacy van omwonenden;
  4. de verkeerssituatie ter plaatse;
  5. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
  6. de brandveiligheid en rampenbestrijding.



## Artikel 7 Sport

### 7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Sport' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. sport, sportcentrum, sporthal, sportschool, sportveld, sportactiviteiten;
- b. ijsbaan, uitsluitend ter plaatse van de specifieke aanduiding 'ijsbaan';
- c. aan de hoofdfunctie ondergeschikte en daarmee verbonden detailhandel en horeca-activiteiten voor deze voorzieningen met niet meer dan 20% van het bruto vloeroppervlak;
- d. het houden van tijdelijke sportevenementen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - evenemententerrein 1', 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - evenemententerrein 2' en 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - evenemententerrein 3';
- e. het houden van evenementen categorie 1 en categorie 2, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - evenemententerrein 1' en 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - evenemententerrein 2';
- f. servicestation voor onderhoud van sportvelden en sportaccommodaties;
- g. bijbehorende voorzieningen zoals onder meer kleedruimtes, kantines (en qua aard en uitstraling daarmee gelijk te stellen voorzieningen), fietsenstallingen, tribunes, lichtmasten, dug-outs, ballenvangers, vlaggenmasten, slagkooien, backstops, antenne-installaties en nutsvoorzieningen;
- h. naschoolse opvang;
- i. Bij de bestemming behorende 'bouwwerken geen gebouw zijnde', groenvoorzieningen, wegen en paden, tuinen, erven en terreinen, waterlopen en waterpartijen, (ondergrondse) parkeervoorzieningen, (ondergrondse) inzamelplaatsen voor afval en recyclecontainers.

### 7.2 Bouwregels

- a. Binnen de bestemming 'Sport' gelden de bouwregels zoals aangegeven in artikel 16.
- b. In aanvulling op sub a geldt dat de bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde maximaal 3 meter mag zijn. Voor de in onderstaande tabel genoemde bouwwerken geldt een afwijkende maximale bouwhoogte:

| Bouwwerk             | Maximale bouwhoogte |
|----------------------|---------------------|
| lichtmasten          | 35 meter            |
| ballenvangers        | 10 meter            |
| vlaggenmasten        | 20 meter            |
| backstops            | 20 meter            |
| hekwerken            | 5 meter             |
| scoreborden          | 10 meter            |
| slagkooien           | 6 meter             |
| scorehokken          | 10 meter            |
| antenne installaties | 35 meter            |

- c. In aanvulling op sub a geldt dat dug outs ook buiten het bouwvlak mogen worden gerealiseerd. De bouwhoogte van dug outs mag maximaal 3 meter bedragen.

### **7.3 Afwijken van de bouwregels**

#### Bestaande maten

Voor bouwwerken die niet voldoen aan de bouwregels van artikel 7.2 sub b en sub c, maar die wel legaal tot stand zijn gekomen, geldt het bepaalde in artikel 16.3.

### **7.4 specifieke gebruiksregels**

Naast de algemene regels zoals bedoeld in artikel 17 gelden voor (sport)evenementen de volgende regels:

- a. (sport)evenementen in het plangebied mogen een totale gezamenlijke omvang hebben van minder dan 250.000 bezoekers per jaar;
- b. het aantal evenementen categorie 1 ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - evenemententerrein 1' bedraagt maximaal 12 dagen per jaar;
- c. het aantal evenementen categorie 1 ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - evenemententerrein 2' bedraagt maximaal 12 dagen per jaar;
- d. het aantal evenementen categorie 2 en sportevenementen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - evenemententerrein 1' bedraagt maximaal 12 dagen per jaar;
- e. het aantal evenementen categorie 2 en sportevenementen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - evenemententerrein 2' bedraagt maximaal 12 dagen per jaar;
- f. het maximaal aantal bezoekers dat tijdens een (sport)evenement gelijktijdig aanwezig mag zijn bedraagt 1500 personen;
- g. het totaal aantal bezoekers per dag bedraagt maximaal 2500 personen;
- h. de dagen benodigd voor op- en afbouwen worden niet meegerekend.

## **Artikel 8    Tuin - 1**

### **8.1    Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Tuin - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. tuinen en verhardingen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdbebouwing;
- b. parkeervoorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein uitgesloten (-p)' op de verbeelding is parkeren niet toegestaan;
- c. erkers en fietsenbergingen.

### **8.2    Bouwregels**

Binnen de bestemming 'Tuin - 1' mogen uitsluitend bouwwerken worden opgericht onder de volgende voorwaarden:

- a. de hoogte van erfafscheidingen mag niet meer dan 1,3 m bedragen;
- b. de hoogte van constructies die dienen ter ondersteuning en/of geleiding van beplanting mag niet meer dan 2 m bedragen, met dien verstande dat minimaal 70% van de constructie open is;
- c. de hoogte van overige 'bouwwerken geen gebouw zijnde' mag niet meer dan 3 m bedragen;

#### **berging**

d. het realiseren van een (fietsen)berging in de voor- of zijtuin mag onder de volgende voorwaarden:

1. er is geen achterom aanwezig bij de woning;
2. de diepte van de voortuin of de breedte van de zijtuin is minimaal 2,5 m;
3. de hoogte van de berging mag maximaal 1,4 m bedragen;
4. de verticale diepte van een berging mag maximaal 1 m bedragen;
5. de oppervlakte van de berging mag maximaal 20% van de oppervlakte van de voor- of zijtuin bedragen met een maximum van 4 m<sup>2</sup>;
6. de zijden van de berging evenwijdig aan de voorgevel, mogen maximaal 30% van de breedte van die voorgevel beslaan.

#### **erker**

e. het realiseren van een erker is toegestaan onder de volgende voorwaarden:

1. de maximale diepte van een erker, gemeten uit de voorgevel van het aansluitende hoofdgebouw, mag niet meer dan 1,5 m bedragen;
2. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan de hoogte van de begane grondlaag vermeerderd met de verdiepingsvloer met een maximale bouwhoogte van 4,0 m.

### **8.3    Afwijken van de bouwregels**

#### **Bestaande maten**

Voor bouwwerken die niet voldoen aan de bouwregels van artikel 8.2, maar die wel legaal tot stand zijn gekomen, geldt het bepaalde in artikel 16.3.

#### **8.4 Afwijken van de bouwregels**

- a. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 1 en toestaan dat een erker met een extra bouwlaag wordt uitgebreid, mits:
  1. de erker tot maximaal 1,5 m uit de voorgevel van het aansluitende hoofdgebouw wordt gerealiseerd;
  2. de maximale bouwhoogte niet meer bedraagt dan de hoogte van de tweede bouwlaag van het aansluitende hoofdgebouw, met een maximale bouwhoogte van 8,0 m.
- b. Het bevoegd gezag toetst bij de toepassing van de ontheffingsbevoegdheid als bedoeld in lid 8.4 onder a of geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van:
  1. het straat- en bebouwingsbeeld;
  2. de bezonningssituatie;
  3. de privacy van omwonenden;
  4. de verkeerssituatie ter plaatse;
  5. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
  6. de brandveiligheid en rampenbestrijding.

## **Artikel 9    Tuin - 2**

### **9.1    Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Tuin - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. tuinen en verhardingen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdbebouwing;
- b. parkeervoorzieningen.
- c. bijbehorende bouwwerken ten dienste van het hoofdgebouw.

### **9.2    Bouwregels**

Binnen de bestemming 'Tuin - 2' mogen bouwwerken worden opgericht onder de volgende voorwaarden:

#### **9.2.1    Alle bouwwerken**

- a. de gezamenlijke oppervlakte van bouwwerken (per tuin per adres) mag niet meer bedragen dan 50% van de gronden met een maximum van 40 m<sup>2</sup>;
- b. de diepte van een ondergronds bouwwerk mag niet meer dan 7 m bedragen.

#### **9.2.2    Gebouwen**

- a. de maximale diepte van een aan- of uitbouw mag niet meer bedragen van 3 m, gemeten vanaf de oorspronkelijke achtergevel van het hoofdgebouw;
- b. de maximale bouwhoogte van aan- en uitbouwen mag niet meer bedragen dan 0,3 m boven de vloer van de eerste verdieping van het hoofdgebouw met een maximum bouwhoogte van 4 m, gemeten vanaf het aansluitend peil;
- c. de goot- en boeihoogte van bijgebouwen mag niet meer dan 2,5 m bedragen;
- d. boven de goothoogte mogen bijgebouwen worden afgedekt met een kap. De bouwhoogte mag maximaal 2,0 m bedragen verticaal gemeten vanaf de goothoogte.

#### **9.2.3    Bouwwerken geen gebouw zijnde**

- a. de hoogte van erfafscheidingen mag niet meer dan 2 m bedragen;
- b. de hoogte van overige bouwwerken geen gebouw zijnde mag niet dan 3 m bedragen.

### **9.3    Nadere eisen**

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de bezonningssituatie;
- c. de privacy van omwonenden;
- d. de verkeerssituatie ter plaatse;
- e. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- f. de brandveiligheid en rampenbestrijding.

### **9.4    Afwijken van de bouwregels**

Bestaande maten

Voor bouwwerken die niet voldoen aan de bouwregels van artikel 9.2, maar die wel legaal tot stand zijn gekomen, geldt het bepaalde in artikel 16.3.

## **9.5 Afwijken van de bouwregels**

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel:

- a. 9.2.2 sub a voor een aan- en uitbouw achter de achtergevelrooilijn tot een maximale diepte van 4,5 meter;
- b. 9.2.2 sub b voor een kap op een aan- en uitbouw gebouwd aan de oorspronkelijke zijgevel onder de volgende voorwaarde dat:
  1. de goothoogte van een aan- en uitbouw aan de oorspronkelijke zijgevel mag niet meer bedragen dan de begane grondlaag vermeerderd met 0,30 m boven de vloer van de eerste verdieping van het hoofdgebouw met een maximum goothoogte van 4,0 m, gemeten vanaf het aansluitend peil;
  2. de dakhelling van de kap aan de voor- en achterzijde niet meer bedraagt dan de dakhelling van de hoofdbebouwing;
- c. 9.2.2 sub b voor het verhogen van de bouwhoogte van een aan- en uitbouw achter de achtergevelrooilijn onder de volgende voorwaarden:
  1. de afstand tussen voor- en achtergevelrooilijn bedraagt minder dan 9 meter;
  2. de extra bouwlaag wordt niet hoger dan de goothoogte van de hoofdbebouwing;
  3. de diepte van de extra laag bedraagt niet meer dan 2,5 meter gemeten vanuit de achtergevelrooilijn;
  4. de afstand tussen de tegenoverliggende achtergevelrooilijnen bedraagt minimaal 18 meter.
  5. Burgemeester en wethouders toetsen bij de toepassing van de ontheffingsbevoegdheid of geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van:
    - het straat- en bebouwingsbeeld;
    - de bezonningssituatie;
    - de privacy van omwonenden;
    - de verkeerssituatie ter plaatse;
    - de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden.

## **Artikel 10 Verkeer**

### **10.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. straten en wegen;
- b. voet- en fietspaden;
- c. (ondergrondse) parkeervoorzieningen;
- d. bruggen;
- e. kiosken;
- f. garageboxen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'garagebox';
- g. bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, speel- en sportvoorzieningen, kunstwerken, kunstobjecten, waterberging, bergbezinkbassins, (ondergrondse) inzamelplaatsen voor afval- en recyclecontainers; geluidswerende voorzieningen, reclameuitingen, warmte-koudeopslag, warmte-koudetransport.

### **10.2 Bouwregels garageboxen**

- a. garageboxen mogen uitsluitend aaneengesloten worden gebouwd;
- b. de maximale bouwhoogte van de garageboxen mag niet meer dan 3 m bedragen.

### **10.3 Afwijken van de bouwregels** Bestaande maten

Voor bouwwerken die niet voldoen aan de bouwregels van artikel 10.2, maar die wel legaal tot stand zijn gekomen, geldt het bepaalde in artikel 16.3.

### **10.4 Wijzigingsbevoegdheid**

Burgemeester en wethouder zijn op grond van artikel 3.6 Wro bevoegd de bestemming van gronden met de aanduiding 'wijzigingsgebied' te wijzigen in de bestemming Gemengde Doeleinden 5 (met uitzondering van een hotel) en/of de bestemming Maatschappelijk met onder- en/of bovengrondse parkeervoorzieningen.

#### **10.4.1 Voorwaarden**

Indien gebruik wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid gelden de volgende voorwaarden:

- a. de bouwhoogte mag maximaal 15 meter bedragen;
- b. naast het aantal bestaande parkeerplaatsen dat dient te worden gehandhaafd moet er in voldoende parkeergelegenheid worden voorzien, bij voorkeur geheel of gedeeltelijk verdiept aangelegd;
- c. bij gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid zal in het kader van het Besluit externe veiligheid transportroutes een eventuele overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico onderzocht moeten worden, tenzij het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor inmiddels is beëindigd.

#### **10.4.2 Nadere eisen**

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen aan de situering van de bebouwing in verband met:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de bezonningssituatie;
- c. de privacy van omwonenden;
- d. de verkeerssituatie ter plaatse;
- e. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- f. de brandveiligheid en rampenbestrijding.

#### **10.4.3 Participatie**

Voordat burgemeester en wethouders overgaan tot het wijzigen van gronden met de aanduiding 'wijzigingsgebied', wordt overleg gepleegd met belanghebbenden conform het dan geldende participatiebeleid.

## **Artikel 11 Water**

### **11.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterberging, waterbeheer en waterhuishouding;
- b. waterlopen en waterpartijen;
- c. verkeer te water;
- d. waterstaatkundige voorzieningen, zoals bruggen, taluds en oevers, sluizen, stuwen, dammen, kademuren, duikers, gemalen, steigers en overige kunstwerken;
- e. bij de bestemming behorende groenvoorzieningen en kunstobjecten.

### **11.2 Bouwregels**

Binnen de bestemming 'Water' steigers worden opgericht onder de volgende voorwaarden:

- a. de breedte van een steiger, gemeten haaks op de oeverlijn, mag niet meer dan 1/5e van de breedte van de watergang bedragen met een maximum van 5 meter;
- b. de afstand tussen twee steigers, gemeten evenwijdig aan de oeverlijn, is minstens 2,50 meter;
- c. de oppervlakte van een steiger mag maximaal:
  - 1. 2,5 m<sup>2</sup> bedragen indien gesitueerd in oppervlaktewater met een breedte tussen de 3 en 10 m;
  - 2. 5 m<sup>2</sup> bedragen indien gesitueerd in oppervlaktewater met een breedte tussen de 10 en 20 m,
  - 3. 10 m<sup>2</sup> bedragen indien gesitueerd in oppervlaktewater met een breedte tussen de 20 en 50 m,
  - 4. 15 m<sup>2</sup> bedragen indien gesitueerd in oppervlaktewater breder dan 50 m.

### **11.3 Afwijken van de bouwregels**

#### Bestaande maten

Voor bouwwerken die niet voldoen aan de bouwregels van artikel 11.2, maar die wel legaal tot stand zijn gekomen, geldt het bepaalde in artikel 16.3.



## **Artikel 12 Wonen**

### **12.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woningen, al dan niet in combinatie met de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep, gastouderopvang of bed & breakfast;
- b. bijbehorende voorzieningen zoals, groenvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, (ondergrondse) parkeervoorzieningen, bergingen, tuinen, erven en terreinen.

### **12.2 Bouwregels**

Binnen de bestemming 'Wonen' gelden de bouwregels zoals aangegeven in artikel 16.

### **12.3 Specifieke gebruiksregels**

Naast de algemene gebruiksregels genoemd in artikel 17 gelden met betrekking tot het gebruik de volgende regels:

- a. een woning dient voor de huisvesting van maximaal één huishouden;
- b. het gebruik van een woning voor aan-huis-verbonden beroep, gastouderopvang en/of bed & breakfast mag in totaal niet meer bedragen dan 35 procent van het bruto vloeroppervlak met een maximum van 50 m<sup>2</sup>, waarbij het aanbod voor bed & breakfast zich beperkt tot maximaal 2 kamers en maximaal 4 personen tegelijk;
- c. tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval gerekend het gebruiken of laten gebruiken van:
  - 1. onbebouwde gronden voor het parkeren van motorvoertuigen;
  - 2. bijgebouwen als zelfstandige woning.



## **Artikel 13 Waarde - Archeologie**

### **13.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden.

### **13.2 Bouwregels**

1. In aanvulling op het bepaalde bij de andere daar voorkomende bestemming(en) gelden de volgende regels:
  - a. ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' dient de aanvrager van een omgevingsvergunning waarvan bodemverstoringe bouwwerkzaamheden deel uitmaken, in geval de oppervlakte van het project meer dan 10.000 m<sup>2</sup> betreft en de bouwwerkzaamheden dieper dan 0,30 m onder het maaiveld plaatsvinden, een waardestellend archeologisch rapport te overleggen;
2. Indien uit een waardestellend archeologisch rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden worden verstoord door het bouwen van een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning is vereist, kunnen aan een omgevingsvergunning zoals bedoeld in lid 13.2 onder 1 de volgende voorschriften worden verbonden:
  - a. het treffen van maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
  - b. het doen van opgravingen;
  - c. begeleiding van de bodemverstoringe activiteiten door een archeologisch deskundige.
3. Het bepaalde in lid 13.2 onder 1 is niet van toepassing op een bouwplan dat betrekking heeft op vervanging van een reeds bestaand bouwwerk waarbij de oppervlakte niet wordt uitgebreid en de bestaande fundering wordt benut.

### **13.3 Nadere eisen**

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen aan de situering, de inrichting en het gebruik van de gronden die vallen binnen de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie', indien uit onderzoek is gebleken dat ter plaatse beschermingswaardige archeologische resten aanwezig zijn. Toepassing van de bevoegdheid mag niet leiden tot een onevenredige beperking van het meest doelmatige gebruik.

### **13.4 Afwijken van de bouwregels**

1. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 13.2 onder 1, met inachtneming van de voor de betrokken bestemmingen geldende (bouw)regels.
2. Een omgevingsvergunning, zoals bedoeld in dit lid, wordt verleend indien

naar het oordeel van het bevoegd gezag de aanvrager van de omgevingsvergunning aan de hand van:

- a. nader archeologisch onderzoek heeft aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn of als er, mede naar het oordeel van het bevoegd gezag, geen archeologische waarden te verwachten zijn;
- b. andere informatie heeft aangetoond dat door bodemverstoringen op de betrokken locatie geen archeologische waarden verstoord zullen worden.

### **13.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

1. Voor de volgende werken of werkzaamheden is een aanlegvergunning vereist:
  - a. aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen;
  - b. bodem verlagen of afgraven, ophogen, egaliseren dan wel anderszins aanbrengen van wijzigingen in het maaiveld;
  - c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
  - d. het verrichten van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk;
  - e. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
  - f. het aanleggen van kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies;
  - g. diepploegen;
  - h. het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen;
  - i. het uitvoeren van werkzaamheden ter verlaging van de grondwaterstand;
  - j. het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.
2. Geen aanlegvergunning is vereist voor werken of werkzaamheden die:
  - a. de oppervlakte- en de dieptemaat niet overschrijden, behorende bij de categorie 'Waarde - Archeologie' genoemd in lid 13.2 die voor die gronden van toepassing zijn;
  - b. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende aanlegvergunning of een ontgrondingvergunning;
  - c. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning, zoals in lid 13.4 bedoeld, is verleend;
  - d. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.
3. Een aanlegvergunning wordt in ieder geval verleend, indien:
  - a. de aanvrager aan de hand van een waardestellend archeologisch rapport aantoont dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn dan wel dat de aanwezige archeologische waarden naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgesteld.
4. Ter bescherming van betrokken archeologische waarden kunnen aan de aanlegvergunning voorwaarden worden verbonden gericht op:
  - a. het treffen van maatregelen, waardoor archeologische resten in de

- bodem kunnen worden behouden;
- b. het doen van opgravingen;
- c. begeleiding van de bodemverstorende activiteiten door een archeologisch deskundige.

### **13.6 Wijzigingsbevoegdheid**

Het college van burgemeester en wethouders kan het plan wijzigen in die zin, dat de verbeelding wordt gewijzigd door van één of meerdere bestemmingsvlakken de begrenzing te veranderen of de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' toe te voegen of te verwijderen, dan wel deze bij een ander archeologiecategorie, zoals vermeld in lid 13.2 in te delen, als archeologische bevindingen daar aanleiding toe geven.



## **Artikel 14 Waarde - Groeiplaats monumentale boom**

### **14.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Waarde- Groeiplaats monumentale boom' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van de groeiplaats van monumentale bomen.

### **14.2 Bouwregels**

In aanvulling op het bepaalde bij de andere daar voorkomende bestemming(en) geldt dat het verboden is om op deze gronden te bouwen.

### **14.3 Afwijken van de bouwregels**

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 14.2, mits de groeiplaats van de monumentale boom niet onevenredig wordt geschaad. Dit dient door de aanvrager te worden aangetoond door een groentoets.

### **14.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

1. Voor de volgende werken of werkzaamheden is een aanlegvergunning vereist:
  - a. aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen;
  - b. bodemverlagen of afgraven, ophogen, egaliseren dan wel anderszins aanbrengen van wijzigingen in het maaiveld;
  - c. het verrichten van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk;
  - d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
  - e. het aanleggen van kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies;
  - f. het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen;
  - g. het uitvoeren van werkzaamheden ter verlaging van de grondwaterstand;
  - h. het wijzigen van de grondwaterstand en/of waterhuishouding door bevoeiing, (bron)bemaling, drainage of andere wijze.
2. Geen aanlegvergunning is vereist voor werken of werkzaamheden die:
  - a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
  - b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan krachtens een verleende vergunning;
  - c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
  - d. plaatsvinden op het moment dat de monumentale boom niet meer aanwezig is;
  - e. werken en/of werkzaamheden, die strekken ter behoud of het herstel van de monumentale waarden van de boom.

3. Een aanlegvergunning wordt in ieder geval verleend indien:
  - a. de waarde die de boom monumentaal of waardevol maakt niet langer aanwezig is en deze niet kan worden hersteld;
  - b. de boom niet in onevenredige mate worden aangetast; waarbij de gemeente desgewenst aan de aanvrager kan verzoeken een onderzoek aan te leveren waarin dit aangetoond wordt ;
  - c. de mogelijkheden voor het behoud van de boom niet worden verkleind.

#### **14.5 Wijzigingsbevoegdheid**

Het college van burgemeester en wethouders kan het plan wijzigen door de dubbelbestemming 'Waarde - Groeiplaats monumentale boom':

- a. geheel of gedeeltelijk te doen vervallen indien:
  1. bescherming van de betreffende monumentale boom niet langer noodzakelijk is, omdat:
    - de boom niet meer aanwezig is;
    - de levensverwachting van de betreffende monumentale boom minder dan 10 jaar bedraagt;
  2. zwaarwegende maatschappelijke belangen dit vergen.
- b. toe te voegen voor bomen in het plangebied die een monumentale status hebben verkregen.

## **Hoofdstuk 3    Algemene regels**

### **Artikel 15   Anti-dubbeltelregel**

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.



## **Artikel 16 Algemene bouwregels**

Tenzij in de bouwregels van de betreffende bestemming anderszins is bepaald gelden voor het bouwen de volgende regels:

### **16.1 Bouwregels**

#### **16.1.1 Gebouwen**

- a. gebouwen mogen uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m)' is ten hoogste de aangegeven goothoogte toegestaan;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' is ten hoogste de aangegeven bouwhoogte toegestaan;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'maatvoeringsvlak' geldt als maximale bouwhoogte de binnen dit vlak opgenomen aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)';
- e. ter plaatse van de aanduiding 'maatvoeringsvlak' geldt als maximale bebouwingspercentage en maximale bouwhoogte de binnen dit vlak opgenomen 'maximum bebouwingspercentage (%)' en 'maximum bouwhoogte (m)'. Indien twee maatvoeringsvlakken betrekking hebben op hetzelfde bouwvlak, kan een keuze worden gemaakt uit een maatvoeringsvlak, waarbij tenminste 10% van het bebouwingsvlak onbebouwd dient te blijven.
- f. de verticale diepte van een ondergronds bouwwerk mag niet meer dan 7 m bedragen.

#### **dakkapellen**

- g. dakhellingen mogen worden onderbroken voor het oprichten van een dakkapel, mits:
  1. de bovenzijde van de dakkapel ten minste 0,5 m onder de noklijn is gelegen;
  2. de onderzijde van de dakkapel meer dan 0,5 m en minder dan 1 m boven de dakvoet wordt geplaatst;
  3. de hoogte van de dakkapel gemeten vanaf de voet van de dakkapel niet hoger is dan:
    - 1,5 m in het voordakvlak
    - 1,75 m in het achterdakvlak of een niet naar openbaar toegankelijk gebied gekeerd zijdakvlak;
  4. de zijkanten van de dakkapel minimaal 0,5 m worden gerealiseerd van de zijkanten van het dakvlak;
  5. de (gezamenlijke breedte van) dakkapel(len) in het naar openbaar gebied gekeerde dakvlak niet breder is dan de helft van de breedte van het dakvlak;
  6. bij meerdere dakkapellen in serie er tevens sprake is van een regelmatige rangschikking van de dakkapellen met een minimum afstand van 0,5 m tussen de afzonderlijke kapellen.

#### **16.1.2 Bouwwerken geen gebouw zijnde**

- a. 'bouwwerken geen gebouw zijnde' mogen alleen worden opgericht op 1 m achter de voorgevelrooilijn van het hoofdgebouw
- b. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 m bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige 'bouwwerken geen gebouw zijnde' mag maximaal 3 m bedragen.

#### **16.1.3 Onderdoorgang**

Ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' dienen de gronden te worden ingericht als onderdoorgang, waarbij de minimale vrije doorgangshoogte 2,20 m dient te zijn.

#### **16.2 Nadere eisen**

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de bezonningssituatie;
- c. de privacy van omwonenden;
- d. de verkeerssituatie ter plaatse;
- e. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- f. de brandveiligheid en rampenbestrijding.

#### **16.3 Bestaande maten**

Met betrekking tot bestaande maten geldt het volgende:

- a. voor een bouwwerk, dat bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden en dat in het plan ingevolge de bestemming is toegelaten, maar waarvan de bestaande maten (zoals afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen, hellingshoeken, etc.) afwijken van de bouwregels van de betreffende bestemming, geldt dat:
  - 1. bestaande maten, die meer bedragen dan in artikel 16.1 en Hoofdstuk 2 zijn voorgeschreven, als ten hoogste toelaatbaar mogen worden aangehouden;
  - 2. bestaande maten, die minder bedragen dan in artikel 16.1 en Hoofdstuk 2 zijn voorgeschreven, als ten minste toelaatbaar mogen worden aangehouden;
- b. ingeval van herbouw is lid a onder 1 en 2 uitsluitend van toepassing, indien de herbouw op dezelfde plaats plaatsvindt.
- c. op een bouwwerk als hiervoor bedoeld, is het overgangsrecht bouwen in artikel 20.1, niet van toepassing.

## **Artikel 17 Algemene gebruiksregels**

### **17.1 Strijdig gebruik**

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval gerekend het gebruiken of laten gebruiken voor:

- a. prostitutie en seksinrichtingen;
- b. garagebedrijven;
- c. verkooppunt voor motorbrandstoffen;
- d. dienstverlening ten behoeve van het vervoer;
- e. schietinrichtingen met buitenbanen ten behoeve van kleiduifschieten en hiermee naar aard en omvang gelijk te stellen activiteiten;
- f. het opslaan van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, waaronder kampeermiddelen, van aan hun gebruik onttrokken machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond en bodemspecie, puin- en vuilstortingen. Deze bepaling is niet van toepassing op opslag van materialen welke noodzakelijk is voor de realisering van de bestemming, welke voortvloeien uit het normale dagelijkse onderhoud;
- g. bijgebouwen als zelfstandige woning.



## **Artikel 18 Algemene afwijkingsregels**

### **18.1 Afwijken van de regels algemeen**

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. de voorgeschreven maten ten aanzien van goothoogten, bouwhoogten, oppervlakten en bebouwingspercentages met ten hoogste 10%;
- b. de in het plan aangegeven bouwgrenzen voor het realiseren van balkons, luifels, erkers, buitentrappen of andere ondergeschikte delen van een gebouw tot een maximum van 1,5 m;
- c. van de in het plan aangegeven hoogten ten behoeve van centrale technische voorzieningen waarvan de bouwhoogte niet meer dan 3 m mag bedragen en de oppervlakte niet meer mag bedragen dan 20% van de oppervlakte van het hoofdgebouw;
- d. de bestemmingsbepalingen en toestaan dat een Wmo-voorziening in openbaar toegankelijk gebied wordt geplaatst, mits:
  1. er geen achterom aanwezig is bij de woning;
  2. de hoogte van de voorziening maximaal 1,3 m mag bedragen;
  3. de oppervlakte van de voorziening maximaal 4 m<sup>2</sup> mag bedragen.

### **18.2 Nadere eisen**

Het bevoegd gezag kan bij het verlenen van een omgevingsvergunning als genoemd in lid 18.1 onder a tot en met d nadere eisen stellen met betrekking tot de situering en toetsen of geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de bezonningssituatie;
- c. de privacy van omwonenden;
- d. de verkeerssituatie ter plaatse;
- e. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- f. de brandveiligheid en rampenbestrijding;

### **18.3 Afwijken van de gebruiksregels**

- a. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in hoofdstuk 2 Bestemmingsregels om functies toe te staan die niet zijn genoemd in de bestemmingsomschrijvingen, en die naar hun aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen zijn met functies die ter plaatse bij recht zijn toegestaan;
- b. een omgevingsvergunning als bedoeld in dit lid kan alleen worden verleend voor zover geen onevenredige belemmeringen voor omliggende functies ontstaan.



## **Artikel 19 Overige regels**

### **19.1 Parkeren, laden en lossen**

#### **19.1.1 Aanbrengen ruimte voor parkeren, laden en lossen**

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen en/of het gebruiken van gronden of bouwwerken geldt dat in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht en in stand worden gehouden op eigen terrein voor parkeer- of stallingsgelegenheid en laad- en losmogelijkheden overeenkomstig de 'Beleidsregels parkeernormen 2015'.

#### **19.1.2 Beleidsregels**

Het bevoegd gezag past de in sublid 19.1.1 genoemde regels toe met inachtneming van de 'Beleidsregels parkeernormen 2015' met inbegrip van eventuele wijzigingen van deze beleidsregels zoals die gelden ten tijde van de ontvangst van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

#### **19.1.3 Specifieke gebruiksregels**

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval gerekend het gebruiken of laten gebruiken van gronden of bouwwerken waarbij niet in voldoende mate ruimte is aangebracht en in stand wordt gehouden op eigen terrein voor het genoemde in sublid 19.1.1 overeenkomstig de beleidsregels als bedoeld in sublid 19.1.2.

#### **19.1.4 Afwijken**

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in sublid 19.1.1 overeenkomstig de afwijkingsmogelijkheden die vastliggen in de beleidsregels als bedoeld in sublid 19.1.2.



## Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

### Artikel 20 Overgangsrecht

#### 20.1 Bouwen

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning, en afwijkt van het plan, mag mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

#### 20.2 Afwijken

Het bevoegd gezag kan eenmalig met een omgevingsvergunning afwijken van lid 20.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.

#### 20.3 Uitzondering overgangsrecht bouwwerken

Lid 20.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

#### 20.4 Gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

#### 20.5 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 20.4 te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdige gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

#### 20.6 Verboden hervatten gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in lid 20.4 na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

#### 20.7 Uitzondering overgangsrecht gebruik

Lid 20.4 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.



## **Artikel 21 Slotregel**

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan 'Overdelft'.

