

Bestemmingsplan Land in Zicht

vastgesteld d.d. 15 april 2010

Gemeente Haarlem
Stadszaken
Afdeling Ruimtelijke Beleid

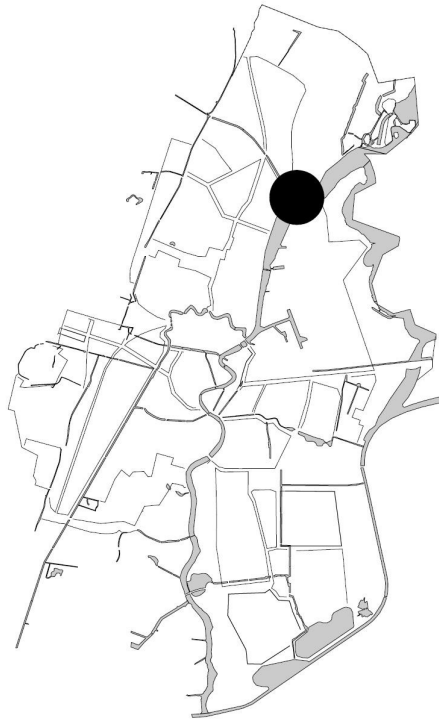
Bestemmingsplan "Land in Zicht" vastgesteld 15 april

Inhoudsopgave

Toelichting	5
1 INLEIDING	5
1.1 Begrenzing van het plangebied	5
1.2 Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan	5
1.3 Doel van het bestemmingsplan	6
1.4 Geldende planologische regelingen	6
1.5 Bestemmingsplanprocedure	7
1.6 Leeswijzer plantoelichting	7
2 BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE	9
2.1 Korte historische schets	9
2.2 Ruimtelijke structuur	10
2.3 Functionele structuur	11
3 BELEIDSKADER	12
3.1 Rijksbeleid	12
3.2 Provinciaal beleid	13
3.3 Gemeentelijk beleid	15
4 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	19
4.1 Inleiding	19
4.2 Geluid	19
4.3 Milieuzoneringen	20
4.4 Bodemparagraaf	21
4.5 Waterparagraaf	25
4.6 Luchtkwaliteit	30
4.7 Natuurwaarden	31
4.8 MER	33
4.9 Cultuurhistorie	34
4.10 Archeologie	34
4.11 Verkeer	38
4.12 Vliegverkeer	39
4.13 Duurzaamheid en energie	40
4.14 Externe veiligheid	42
4.15 Kabels, leidingen, straalpaden en andere belemmeringen	44
4.16 Windklimaat	44
4.17 Bezonning	45
5 PLANBESCHRIJVING	46
5.1 Visie op het plangebied	46
6 JURIDISCHE ASPECTEN	49
6.1 Inleiding	49
6.2 Inleidende regels	50
6.3 Bestemmingsregels	50
6.4 Algemene regels	53
6.5 Overgangs- en slotbepalingen	54
6.6 Handhavingsparagraaf	54
7 UITVOERBAARHEID, OVERLEG EN INSPRAAK	55
7.1 Financiële uitvoerbaarheid	55
7.2 Uitkomst watertoets	55
7.3 Uitkomsten overleg	57
BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING	68

Bestemmingsplan "Land in Zicht" vastgesteld 15 april

Toelichting



ligging van het plangebied binnen
de gemeente Haarlem

Afbeelding 1

1 INLEIDING

1.1 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied van bestemmingsplan Land in Zicht ligt ten noorden van de binnenstad van Haarlem en beslaat een oppervlakte van 57.645 m².

Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door Spaarndamseweg aan de andere zijden door water. Het plangebied is gelegen in het Spaarne ter hoogte van de Jan Gijzenkade. Dit is ten zuiden van de Hekslootpolder.

(zie afbeelding 1).

1.2 Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan

Het opstellen van het bestemmingsplan kent twee aanleidingen. Enerzijds wordt dit bestemmingsplan opgesteld omdat in het Meerjarenplan bestemmingsplannen opgenomen is dat een bestemmingsplan zal worden ontwikkeld voor het gebied.

Anderzijds wordt dit bestemmingsplan opgesteld om woningbouw op deze locatie mogelijk te maken. De gemeente Haarlem heeft de ambitie om binnen een tijdsbestek van 5 jaar zo'n 4000 woningen te realiseren door herstructurering of uitbreiding. Het project 'Land in Zicht' behoort tot één van de grote bouwprojecten om deze ambitie te realiseren. Met dit bestemmingsplan wordt woningbouw op de huidige jachthavenlocatie mogelijk gemaakt.

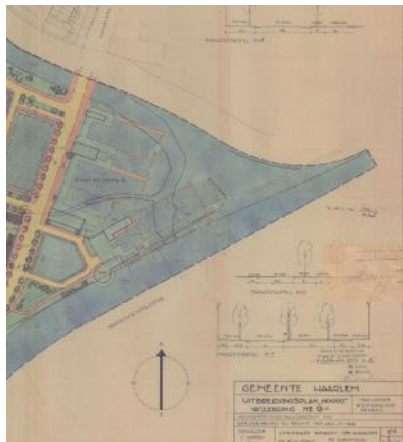
1.3 Doel van het bestemmingsplan

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

Het bestemmingsplan Land in Zicht bestaat uit een plankaart, 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 plankaart geeft de exacte plaats van de bestemmingen aan, en verwijst naar de regels. De toelichting, tenslotte, is de onderbouwing van regels 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.

1.4 Geldende planologische regelingen

Binnen het plangebied Land in Zicht geldt het bestemmingsplan Uitbreidingsplan Noord wijziging nummer 9A (aangevuld met de zogenaamde "aanvullende bebouwingsvoorschriften" uit 1974).



Het uitbreidingsplan Noord wijziging nummer 9A is vastgesteld op 6 september 1950 en goedgekeurd op 26 september 1951. Voor de gronden gelden de bestemmingen: Openbare weg, Water, Plantsoen, Bijzondere doeleinden en Jachthaven.

Het bestemmingsplan Indische buurt Noord is vastgesteld op 8 mei 2002 en goedgekeurd op 14 augustus 2002.

De aanleg van de Schoterbrug is met een vrijstelling op basis van art. 19 WRO procedures mogelijk gemaakt.

1.5 Bestemmingsplanprocedure

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

Het voornemen tot het vaststellen van een bestemmingsplan is bekend gemaakt en het concept-ontwerpbestemmingsplan is opgesteld. Dit is vervolgens aangeboden aan het college van Burgemeester en Wethouders. Het college heeft ingestemd met het plan en het concept-ontwerp is in het kader van het wettelijk vooroverleg ter commentaar aangeboden aan verschillende (semi)overheden en belangengroepen (zie paragraaf 7.3).

In het ontwerpbestemmingsplan zijn de commentaren naar aanleiding van het wettelijk vooroverleg verwerkt. Het ontwerp heeft- nadat het college heeft ingestemd- gedurende 6 weken ter inzage gelegd. In die tijd heeft een ieder zowel schriftelijk als mondeling zogenoemde zienswijze in kunnen dienen bij de gemeenteraad.

De gemeenteraad beoordeelt deze reacties en betreft ze bij de besluitvorming inzake het bestemmingsplan. Als het bestemmingsplan – al dan niet gewijzigd - is vastgesteld, wordt dit wederom voor 6 weken ter inzage gelegd en bestaat voor belanghebbenden de mogelijkheid om daartegen beroep in te stellen bij de Raad van State.

Indien het bestemmingsplan gewijzigd wordt vastgesteld en/of door het Rijk of de Provincie zienswijzen zijn ingediend die niet (geheel) zijn overgenomen, dan wordt het bestemmingsplan pas 6 weken na de vaststelling bekend gemaakt (en ter inzage gelegd). Dit volgt uit de wet en is bedoeld om Rijk c.q. Provincie in de gelegenheid te stellen om bijvoorbeeld een zogenoemde reactieve aanwijzing te geven.

Van de hiervoor beschreven terinzageleggingen en de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen respectievelijk beroep in te stellen wordt vooraf kennis gegeven in de Stadskrant, Staatscourant en op de gemeentelijke website.

1.6 Leeswijzer plantoelichting

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

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

In hoofdstuk 3 passeren de voor het plangebied relevante beleidsdocumenten de revue. Per document wordt kort samengevat welke kaders er voor de inrichting en/of voor de functies in het plangebied zijn vastgelegd.

Hoofdstuk 4 bevat een inventarisatie van de verschillende milieu- en omgevingsaspecten en de resultaten van de verschillende onderzoeken. Het gaat hierbij om alle zaken die kunnen leiden tot ruimtelijke beperkingen.

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

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

In hoofdstuk 7 wordt de financieel-economische uitvoerbaarheid beschreven en wordt ingegaan op de inspraak en participatie. De resultaten van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn opgenomen in paragraaf 7.3.

Na de annexatie in 1927 wilde de gemeente Haarlem ook graag bouwen ten oosten van de Vondelweg in de Hekslootpolder. Dit was echter niet toegestaan door de Verboden Kring van Spaarndam, een open ruimte die het schietveld vanuit het fort Spaarndam vrij moest houden. Daarom maakt de Vondelweg ook het aparte knikje in het uiterste noorden. Een rechte weg richting grens met Velsen lag immers ook binnen het schietveld en pas in 1960 werd deze verordening opgeheven. Fort Spaarndam maakt onderdeel uit van de Stelling van Amsterdam. Sinds december 1996 staat de Stelling van Amsterdam op de lijst van het Werelderfgoed van Unesco, de cultuurorganisatie van de Verenigde Naties.

Het gebied ten noorden van de Eksterlaan en begrensd door de Vondelweg werd begin jaren '30 opgevuld met de bouw van de wijk Muiderkring, nu bekend als Vondelkwartier. Begin jaren '60 werden de wijken Sinneveld en Delftwijk gebouwd, beiden begrensd door de Delftlaan en de Rijksstraatweg. Naast laagbouw doet nu ook hoogbouw zijn intrede in Haarlem-Noord in de vorm van flatgebouwen en zelfs een aantal torenflats. Door deze af te wisselen met laagbouw en veel groen oogt dit deel toch ruimtelijk. Opvallend is de afwezigheid van buurtwinkels, die naar nieuwe inzichten vervangen zijn door kleine winkelcentra, onder andere aan de Generaal Spoorlaan en het Marsmanplein.

Kenmerkend voor de veen- en kleigebieden in Kennemerland is het grote aantal waterlopen dat is gegraven ter ontwatering. De Jan Gijzenvaart is goed herkenbaar. De Jan Gijzenvaart komt ter hoogte van het plangebied uit in het Spaarne. De Jan Gijzenvaart is in de 16de eeuw gegraven om de meer westelijk gelegen bezittingen van Jan Gijzen te verbinden met zijn grondgebied aan het Spaarne. Later is deze vaart vooral van belang als afwateringskanaal.

De westelijke bebouwing van de Spaarndamseweg wordt bij de ontmoeting met de Jan Gijzenvaart afgesloten met een appartementengebouw in vijf bouwlagen uit 1989. Hier tegenover, aan de westzijde van de Spaarndamseweg liggen de grotendeels houten gebouwen van de jachthaven uit 1987.

2.2 Ruimtelijke structuur

Het bestemmingsplangebied wordt gekenmerkt door de huidige stadsrand van de Indische Buurt Noord met de Spaarndamseweg en het Spaarne met de aansluitende Jan Gijzenvaart.

De bebouwing van de Indische buurt vormt samen met de Spaarndamseweg een strakke begrenzing tussen stad en landschap. Het plangebied is de enige aan de oostzijde van de Spaarndamseweg gelegen gebied direct aan het Spaarne en ook nog op het punt waar het Spaarne zelf overgaat van een verschijning als rivier naar een verkanalisering richting stadscentrum.

Door de ligging vormt het gebied de overgang van stad naar het omliggende landschappelijke open gebied, namelijk de Hekslootpolder en de Mooie Nel en kan worden gezien als de noordelijke entree van de stad.

Dit wordt duidelijker door de aanleg van de Schoterbrug maar nog niet door de voormalige invulling van het gebied. De voormalige jachthaven met objectmatige lage bebouwing lag enigszins verborgen achter het groen en geïsoleerd in de omgeving. Ook vanaf het water gezien werd de plek niet beleefd als entree van de stad.

2.3 Functionele structuur

De Spaarneoeever heeft een recreatieve functie voor de buurt. Het plangebied Land in Zicht is een voormalig jachthaven gebied. De bedrijven en verenigingen die gevestigd waren in dit gebied hadden hoofdzakelijk een maritiem karakter.

De voormalige jachthavens waren gericht op waterrecreatie op de recreatieplas 'mooie Nel'. De Mooie Nel met het Spaarne en achterliggend water hebben een regionale recreatieve functie, evenals de Hekslootpolder als onderdeel van het Recreatiegebied Spaarnwoude. De Hekslootpolder ligt aan de noordkant van het plangebied. De Hekslootpolder is een veenweidegebied van 164 hectare groot met een open karakter. De Hekslootpolder speelt tezamen met de Westbroekpolder en de Verenigde Binnen Polders een belangrijke rol als fourageer- en broedgebied van weidevogels.

Het Spaarne wordt ter hoogte van het plangebied het 'noorder buitenspaarne' genoemd en heeft de functie van scheepvaartroute

Aan de zuidkant van de Hekslootpolder ligt een rij woonboten. Deze woonboten liggen net buiten het bestemmingsplangebied. Ten zuiden van het bestemmingsplangebied is een 50 kV station van Nuon gevestigd.

Het plangebied is gelegen tegen de westoever van het Spaarne. Aan de oostkant van het Spaarne ligt het bedrijventerrein de Waarderpolder met in de noordkop het Schoteroog, een voormalige vuilstort . Ten behoeve van de ontsluiting van de Waarderpolder is recent de Schoterbrug en bijbehorende infrastructuur aangelegd.

Het plangebied is gelegen aan de Spaarndamseweg. Aan de overzijde van de Spaarndamseweg liggen de woonwijken Indische Buurt Noord en Dietsveld.

3 BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

De Nota Ruimte geeft duidelijkheid over de ontwikkelingsrichting die wordt ingezet voor de Randstad. De Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040 fungeren als ruimtelijke basis voor verschillende sectorale en gebiedsgerichte uitwerkingen.

Leidraad voor het ontwikkelingsperspectief is de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit van de Randstad voor de toekomst te behouden en te versterken en om de eigen ruimtevraag te accommoderen binnen de randstad. Becijferd is dat er tussen 2010 en 2030 rekening moet worden gehouden met een vraag naar circa 440.000 woningen. Vooral de vraag naar groene woonmilieus is hoog. Deze worden gerealiseerd in nieuwe uitleglocaties.

De visie, die opgenomen is in de Structuurvisie randstad 2040 geeft aan dat de steden zich steeds meer ontwikkelen tot economische motor, dat het Groene Hart aan kracht en diversiteit wint wanneer het onderdeel wordt van een grotere Groenblauwe Delta en dat het van groot belang is de bouwmogelijkheden in de steden zo goed mogelijk te benutten.

Om gemeenten te stimuleren het bestaand stedelijk beleid beter te benutten worden rode contouren gehanteerd. Buiten de rode contouren is verstedelijking niet toegestaan. De Hekslootpolder ten noorden van het bestemmingsplan gebied valt buiten de rode contour en maakt onderdeel uit van de Rijksbufferzone (Amsterdam- Haarlem). Conform de Nota ruimte is in de rijksbufferzone het beleid gericht op het tot stand brengen van relatief grootschalige , duurzame groengebieden met diverse mogelijkheden voor ontspanning, dagrecreatie en natuurbeleving.

Op het gebied ten noorden van het bestemmingsplangebied is ook het beleid voor de nationale landschappen van toepassing omdat het gebied onderdeel uitmaakt van het nationale landschap "Stelling van Amsterdam". Dit beleid is erop gericht dat grootschalige functies en ontwikkelingen niet zijn toegestaan.

Hoofddoel van de Nota Mobiliteit, een uitwerking van de Nota Ruimte voor het beleidsterrein verkeer en vervoer, is een acceptabele en voorspelbare reistijd op weg, water en spoor. Beprijzing van autogebruik is daarbij onvermijdelijk. Ook het verbeteren van de verkeersveiligheid staat hoog op de agenda.

Net als in de Nota Ruimte staat ook in de Nota Mobiliteit het versterken van de economische structuur centraal. Op nationaal niveau heeft de verbetering van de bereikbaarheid van de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven topprioriteit. Van de hoofdwegen krijgen de A2, A4 en A12 hoge prioriteit.

In lijn met de Nota Ruimte geldt ook voor het mobiliteitsbeleid dat het kabinet meer ruimte voor eigen oplossingen wil laten aan provincies en gemeenten: 'decentraal wat kan, centraal wat moet'.

Tevens dient bij de bundeling van verstedelijking optimaal te worden aangesloten op het watersysteem. Het beleid dat tot doel heeft duurzame en veilige watersystemen in stand te houden of tot stand te brengen, staat in de Vierde Nota Waterhuishouding (1999) en in het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw: "Anders omgaan met water" (2000).

Bij de ondertekening van het Nationaal Bestuursakkoord Water (actualisatie juni 2008) hebben de betrokken partijen, rijk, provincies, gemeenten en waterschappen, nogmaals het belang van samenwerking om het water duurzaam en klimaatbestendig te beheren onderstreept. In het akkoord staat onder meer hoe omgaan moet worden met klimaatveranderingen, de stedelijke wateropgave en de ontwikkelingen in woningbouw en infrastructuur.

Het Nationaal Bestuursakkoord Water heeft tot doel om in de periode tot 2015 de watersysteem in Nederland op orde te brengen en te houden en te anticiperen op klimaatverandering. Het gaat hierbij om de verwachte zeespiegelstijging, bodemdaling en klimaatverandering. Nederland krijgt hierdoor steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, ook wel de Amvb Ruimte genoemd, heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Het ontwerp voor de amvb (Ontwerpbesluit algemene regels ruimtelijke ordening) is op 2 juni 2009 aan beide kamers der Staten-Generaal gezonden. Het huidige ontwerp van de Amvb Ruimte bevat, in lijn met de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (TK, 2007/08, 31 500, nr.1) , een beleidsneutrale omzetting van bestaande beleidskaders. De amvb Ruimte treedt naar verwachting medio 2010 in werking.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciale Staten hebben op 15 december 2008 de Provinciale ruimtelijke verordening 2009 vastgesteld. Deze verordening schrijft voor waaraan de inhoud van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. De aanleiding voor deze verordening is gelegen in het feit dat de goedkeuring door GS van bestemmingsplannen met de nieuwe Wro per 1 juli 2008, is komen te vervallen. De verordening is een beleidsneutrale vertaling van het streekplan.

Voor de periode tussen 1 juli 2008 en medio 2009 heeft de provincie een zogeheten overgangsdokument vastgesteld en gepubliceerd. In dit document staat wat de huidige provinciebelangen zijn en hoe de provincie deze zullen waarborgen. Daarvoor is een categorisering opgesteld.

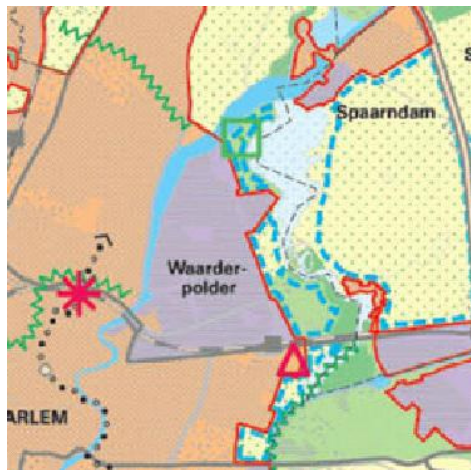
- Categorie 1: onderwerpen waarvoor instrumenten zullen worden ingezet.
- Categorie 2: onderwerpen die met goed overleg kunnen worden gewaarborgd.
- Categorie 3: belangen van lokaal of Rijksniveau.

Het overgangsdokument bevat geen nieuw beleid. Met andere woorden: de beleidsdoelen zoals verwoord in het streekplan Noord-Holland Zuid (inclusief herzieningen) en het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord worden niet

gewijzigd.

Het streekplan Noord-Holland Zuid is op 17 februari 2003 vastgesteld door Provinciale Staten. In de partiële herziening Actualisering Streekplan Noord-Holland Zuid (december 2007) is het streekplan afgestemd op de Nota Ruimte. De ambitie van het streekplan is de economische ontwikkeling (de 'motor' van het gebied) te versterken, maar gelijktijdig zorgen voor leefbaarheid, waterhuishouding en bereikbaarheid. Er wordt ingezet op zuinig en efficiënt ruimtegebruik. De ruimtelijke hoofdstructuur bestaat uit een stedelijk kerngebied waar het wonen en werken wordt geconcentreerd. Rond iedere stad en ieder dorp is een rode contour getrokken, die de uiterste grens van de verstedelijking aangeeft. Daarbuiten wordt ingezet op het behouden en versterken van het grootschalige landschap. De Hekslootpolder is gelegen ten noorden van het bestemmingsplan gebied. Delen van de Hekslootpolder behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur- land.

De Jan Gijzenvaart is aangewezen als provinciale ecologische verbindingzone.



Uitsnede Streekplankaart met rode contour

In de periode tot 2020 moeten in Noord-Holland Zuid 166.000 woningen worden gebouwd. Voor 112.000 woningen zijn reeds in een eerder stadium plekken aangewezen waar woningbouw kan plaatsvinden. Het streven is om ongeveer 28.000 woningen binnenstedelijk op te vangen.

Het huidige projectgebied is al planologisch vastgelegd en opgenomen binnen het stedelijke gebied binnen de rode contour (zie hierboven uitsnede van de streekplankaart).

De herinrichting van de jachthavenlocatie voor stedelijke functies past binnen dit beleidskader.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurplan

De gemeenteraad van Haarlem heeft op 20 april 2005 het Structuurplan Haarlem 2020 vastgesteld. Dit nieuwe plan geeft op hoofdlijnen de ruimtelijke ontwikkeling van de stad aan voor de komende 15 jaar. Ambities en wensen over gebruik van de (beperkte) ruimte zijn hierin vastgelegd.

In de toekomst wil Haarlem de bestaande aantrekkelijkheid behouden en verder uitbouwen. Haarlem wil voor zijn inwoners een levendige en veilige stad zijn met veel aandacht voor een leefbare woonomgeving en voldoende voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Voor bedrijven moet Haarlem nog interessanter worden als vestigingsplaats. De strategische ligging vlakbij Schiphol, Amsterdam en de IJmond, de goede bereikbaarheid over de weg en per openbaar vervoer, en de aanwezigheid van een hoogopgeleide beroepsbevolking spelen daarbij een cruciale rol.

Voor het autoverkeer heeft de komst van de oeververbinding (Schoterbrug) en de Oostweg (nieuwe tracé tussen Oudeweg en Schoteroogbrug) van grote betekenis. De brug zal leiden tot een verkeersreductie op de Spaarndamseweg waardoor deze als verblijfsgebied kan worden ingericht. Ook ontstaan door de aanleg van de brug kansen voor een verdere ontwikkeling van de noordkop van de Waarderpolder.

Op de westoever van het Spaarne vindt versterking van functiemenging plaats: de bebouwing wordt geïntensiveerd met de functies wonen, werken, groothandel en vrije tijdsvoorzieningen. Door de sterke intensivering van bebouwing en gebruik zal de gemiddelde dichtheid toenemen ten opzichte van de huidige dichtheid. De Spaarneboulevard krijgt door de komst van de Schoterbrug meer ruimte voor recreatie en andere activiteiten, vermaak/ontspanning, (drijvende) horeca en minder ruimte voor de auto. De achterliggende woonwijken zijn zeer dicht bebouwd en slecht bedeed met verblijfsruimte. De Spaarneoever kan voor de bewoners uitkomst bieden, mits de oevers toegankelijker worden vanuit deze wijken.



Uitsnede kaart Structuurplan

In het Structuurplan zijn de gewenste ligging van de Schoterbrug en de herinrichting van het jachthavengebied opgenomen. Aangegeven is dat met de verplaatsing van de jachthavens ruimte zal ontstaan voor woningbouw met bijbehorende ontsluitingen. De nieuwe oever zal voor voetgangers aantrekkelijke mogelijkheden bieden om ongestoord een deel van het water en jachthavengebeuren te kunnen beleven. Er is geen ruimte voor horeca of andere functies die veel parkeergelegenheid vergen.

Het Spaarneplan (2000) geeft als ambitie voor de jachthavenlocatie aan dat er een havengebouw met uitspanning kan worden gerealiseerd als eindpunt van de kade langs de Spaarndamseweg. Ook wordt aangegeven dat het niet ondenkbaar is om hier bijzondere woningbouw (wonen op of boven het water, wellicht gecombineerd met woonschepen) te realiseren. Er wordt meegegeven dat er zicht moet ontstaan van de Spaarndamseweg op het water en de jachthavens.

Groenstructuur

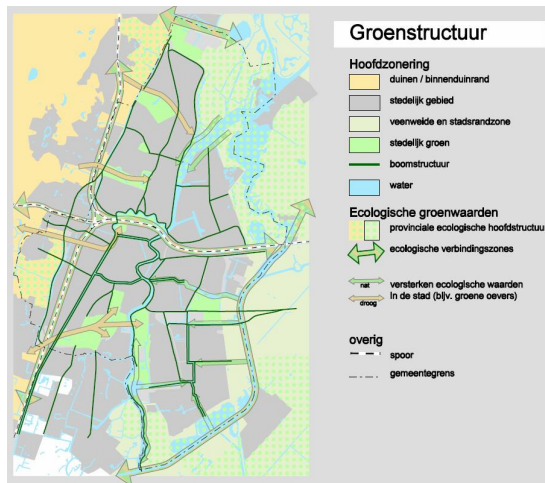
Het Groenstructuurplan (1991) is opgesteld met als uitgangspunt; het tot stand brengen en in stand houden van een kwalitatief hoogwaardig buitenmilieu dat voorziet in de maatschappelijke behoeften. Het beleid voor het groen is erop gericht dat grote groengebieden met elkaar verbonden zijn. In dit verband wordt het Spaarne gezien als centrale ruimtelijke 'drager' van Haarlem. De specifieke kwaliteit van het Spaarne wordt gevormd door de grote maat en de continuïteit van het water en waarborgt duurzame openheid.

Het Groenstructuurplan beoogt een groene invulling en reconstructie van de Spaarneoevers. Deze groene invulling kan compensatie bieden aan de grote tekorten aan woonomgevinggroen in de aangrenzende buurten en tevens de recreatieve mogelijkheden bevorderen.

De woonbuurt Indische Buurt Noord kent tekorten op alle groenniveaus d.w.z. stadsdeelgroen, wijkgroen, buurtgroen en blokgroen. Door de dichte bebouwing en het vrijwel ontbreken van privétuinen (voortuinen) is de behoefte aan buurt- en blokgroen groot. Voor wijkgroen is de buurt aangewezen op het Schoterbos.

Het Groenstructuurplan beoogt een groene invulling en reconstructie van de Spaarneoevers. Deze groene invulling kan compensatie bieden aan de tekorten aan woonomgevinggroen in de achterliggende buurten en de recreatieve mogelijkheden bevorderen.

Onderstaand kaartje uit het Structuurplan Haarlem 2020 geeft aan dat één van de belangrijke dwarsverbindingen tussen het duingebied en het veenweidegebied de verbinding Jan Gijzenkade- Schoterbos is.



Kaart Groenstructuur uit het Structuurplan Haarlem 2020

In de recreatienota (1997) worden nog te realiseren, recreatieve fietsroutes vermeld. Eén van de routes loopt via de Kennermerduinen via het Schoterbos naar Schoterog. De route loopt via de Jan Gijzenkade.

Water

Centrale doelstelling van het Integraal Waterplan (2004) is het creëren van een veilig, veerkrachtig en ecologisch gezond watersysteem. Om ervoor te zorgen dat het Haarlemse waternetwerk bestand is tegen klimaatsverandering (toename neerslag) en verstedelijking (toename verhard oppervlak), is ruimte voor oppervlaktewater nodig. Ruimte voor extra oppervlaktewater kan worden gevonden door het verbreden van bestaande watergangen, het graven van nieuwe watergangen en het weer open leggen van gedempte grachten.

Doelstelling voor het oppervlaktewater voor de periode tot 2015 is het creëren van een veilig watersysteem met voldoende afwaterend en bergend vermogen, een adequate doorstroming en maximale benutting van gebiedseigen water. Als streefbeeld heeft de gemeente voor ogen een verbeterd waternetwerk dat uitgebreid is met nieuw water.

Woonbeleid

Het woonbeleid van de gemeente Haarlem is vastgelegd in de Woonvisie 2006-2012. Dit beleid is sturend voor ontwikkelingen die invloed hebben op de samenstelling van de woningvoorraad in de gemeente. Voor het nieuwe woonbeleid zijn in deze visie de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- Haarlem zet de komende jaren sterk in op productie om het (landelijk, provinciaal, regionaal en stedelijk) woningtekort tegen te gaan;
- Tegenover verschraving en eenzijdigheid kiest Haarlem voor vernieuwing, differentiatie, toegankelijkheid en leefbaarheid;

Haarlem zoekt in verband met de starheid in de woningmarkt naar meer dynamiek en mogelijkheden om de doorstroming te bevorderen; ·

- Tegenover marktwerking, het vrijgeven van de huren voor een deel van de voorraad en de mogelijke dreiging van sociaal economische segregatie zet Haarlem in op sociaal economische gemengdheid van de buurt, op behoud van de kernvoorraad, regulering van de introductie van marktconforme huren en de verkoop van huurwoningen.

Deze uitgangspunten vertonen een sterke onderlinge samenhang maar de nadruk ligt op "meer". De vergroting van het aanbod en de versnelling van de productie hebben een hoge prioriteit. Samen met de direct aangrenzende regio ligt het streven op 10% uitbreiding van de woningvoorraad. De Haarlemse ambitie ligt op een uitbreiding met circa 7000 woningen, waarvan ruim 4000 in de komende 5 jaar.

Naast productie zet Haarlem in op duurzaamheid, verbetering van het leefklimaat en de combinatie woningen en zorg. Met de uitvoering van het project wordt gemikt op vernieuwing, differentiatie en doorstroming. De vernieuwing en differentiatie liggen met name in het creëren van een -voor Haarlem -nieuw maritiem woonklimaat voor de toekomstige bewoners in verschillende bebouwingstypologieën.

Verkeer

In het Haarlems Verkeers- en vervoerplan (HVVP) (2003) is een categorisering van het wegennet aangegeven om binnen de stad grote stadsleefgebieden te maken. Dit zijn gebieden waarin, ter wille van het leefgenot, geen gebiedsvreemd autoverkeer wordt toegelaten. Deze gebieden worden ontsloten door zgn gebiedsontsluitingswegen, type A en type B. De Spaarndamseweg – op dit moment gebiedsontsluitingsweg type A – kan met de komst van de Oostweg worden ingericht als type B. Hierdoor ontstaat ruimte voor een kwaliteitsimpuls van de Spaarne-oever. Tevens kan er meer kwaliteit voor de fiets worden gerealiseerd. De Zaanenstraat en de Jan Gijzenkade behoren ook tot de categorie B wegen. Spaarndamseweg, Hertzogstraat, Transvaalstraat, Zaanenstraat, Spaarnhovenstraat en de Jan Gijzenkade maken deel uit van het fietsnetwerk.

Gebiedsvisie Spaarndamseweg e.o.

In oktober 2008 is de gebiedsvisie Spaarndamseweg e.o. vastgesteld. In deze gebiedsvisie is bovenstaand beleid vertaald. Voor het bestemmingsplangebied is opgenomen dat de plannen voor deze locatie in een zodanig stadium van voorbereiding verkeren dat wezenlijke veranderingen niet meer zijn te verwachten. Aangegeven is dat het gebied in een overgangstraject zit van commerciële- en verenigingsjachthaven naar een woningbouwlocatie.

4 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een inventarisatie van de verschillende milieu- en omgevingsaspecten, alsmede de resultaten van de verschillende onderzoeken.

4.2 Geluid

Wegverkeerslawaaï

In het kader van de opstelling van een ruimtelijke onderbouwing dient in verband met de relatie tussen de Wet geluidhinder (Wgh) en de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro) een onderzoek plaats te vinden naar de relevante geluidsaspecten.

Het projectgebied, dat aangemerkt wordt als stedelijk gebied, bevindt zich binnen de geluidszones van de verkeerswegen Spaarndamseweg en Schoterbrug. Voor het genoemde projectgebied zijn akoestische onderzoeken uitgevoerd naar de geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer.

Op 9 oktober 2006 is het eerste geluidsonderzoek afgerond "Haarlem, nieuwbouw Schoterroog, Geluidsonderzoek wegverkeer, R20066A2BPA, versie 1.0 (Bijlage 1A). Inmiddels zijn de verkeersgegevens gewijzigd (november 2009) en is de wet geluidshinder per 1 januari 2007 gewijzigd. In het rapport "Haarlem, nieuwbouw Schoterroog, update november 2009 geluidsonderzoek wegverkeer" 18 december 2009 (Bijlage 1E) zijn de verkeersintensiteiten verwerkt.

In januari 2010 is een verkeersbesluit genomen dat van invloed is op het plangebied. Het geluidsonderzoek wegverkeer, Waarderbrug half open, update november 2009 d.d. 18 december 2009, versie 1.2 (Bijlage F) is opgenomen in de bijlagen.

Bijlage B, C en D zijn respectievelijk aanpassingen van het eerste geluidsonderzoek met aanvullingen op het aantal woningen en de ligging van de waterwoningen.

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

De geluidsbelasting is berekend op verschillende waarneemhoogten overeenkomend met de hoogte van verschillende bouwlagen. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 d(B)A overschreden wordt.

Voor de aanleg van de nieuwe weg zal -als bronmaatregel- een geluidsreducerend asfalt worden toegepast. Het plaatsen van geluidsschermen in het overdrachtsgebied is niet effectief en uit stedenbouwkundig oogpunt onaanvaardbaar. In verband hiermee wordt toepassing gegeven aan de procedure hogere grenswaarden.

Het verkeers- en verblijfsgebied op de kades voor de waterwoningen/- villa's alsmede voor de appartementengebouwen wordt aangewezen als 30 km/u-zone. Gezien de functies binnen dit gebied zal het daaraan gerelateerde aantal bestemmingsverkeersbewegingen binnen deze 30 km/u-zone niet leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aangenomen kan worden dat er niet harder dan 30 km/uur gereden zal worden op de doodlopende straten waaraan de woningen gelegen zijn.

Voor de nieuwbouw Land in Zicht is in verband met wegverkeer op een aantal punten een hogere waarde noodzakelijk, enerzijds vanwege de bestaande weg, waarbij geen overschrijding is van de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Anderzijds blijft de geluidsbelasting vanwege de nieuwe weg op de bebouwing blijft met de toepassing van zeer effectief stil asfalt (DDL2) grotendeels onder de voorkeursgrenswaarde. Maar een aantal waarneempunten ondervindt een geluidsbelasting van meer dan 48 dB. Hiervoor is ontheffing nodig.

Cumulatie geluidsbelasting met Industrielawaai

Daarnaast is volgens de wettelijke voorschriften een berekening uitgevoerd naar de cumulatieve geluidsbelasting. Voor de achtergrond hiervan wordt verwezen naar het onder bijlage 1F opgenomen rapport. Uit berekening blijkt dat ook de cumulatie van het geluid geen onaanvaardbaar geluidsniveau oplevert.

4.3 Milieuzonerings

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

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

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

Categorisering van bedrijven in het plangebied

Het grondgebied van Haarlem is ingedeeld in gebieden of zones. Deze opdeling is bepaald door de specifieke kenmerken van die gebieden. Het gebied is bestemd als woongebied met een aantal recreatieve voorzieningen. Het bijbehorende gebiedstype volgens de nota Milieuzonering is laagbouw in hoge dichtheid. De maximaal toegestane milieucategorie is B.

De beoogde niet-woonfuncties passen binnen het plangebied.

Waarderpolder

Het nabijgelegen bedrijventerrein Waarderpolder valt in de nota milieuzonering onder de gebiedstypologie "werken". Het accent ligt hierbij op bedrijven die geconcentreerd in een bepaald gebied gevestigd zijn.

Bij de randen van het het bedrijventerrein Waarderpolder is rekening gehouden met de aangrenzende woongebieden. Om de milieuhinder ten opzichte van die woningbouw te beperken is inwaartse zonering van de Waarderpolder een uitgangspunt. Dit betekent dat categorie 3 bedrijven bij voorkeur aan de randen van het bedrijventerrein een plaats krijgen, en bedrijven die vallen onder de milieucategorie 4.2 een locatie in het midden van de Waarderpolder.

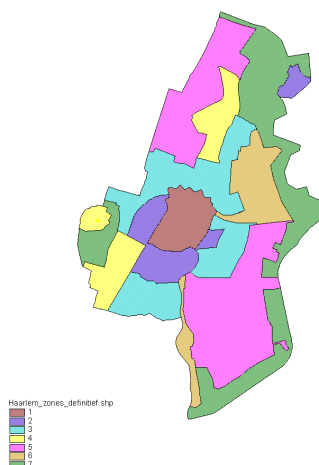
De toenemende breedte van het Spaarne zorgt aan de noordelijke kant van de Waarderpolder voor een grotere afstand tussen de Waarderpolder en de woonbebouwing langs de Spaarndamseweg.

Windturbines

Op de kop van de Waarderpolder zijn windturbines geplaatst. Volgens bovengenoemde brochure "Bedrijven en milieuzonering" dient bij windturbines met een wiekdiameter van 50 meter een indicatieve afstand van minimaal 300 meter te worden aangehouden tot gevoelige functies, zoals wonen. De geplande woonbebouwing wordt gesitueerd op een afstand van meer dan 450 meter waarmee ruimschoots aan de gestelde norm wordt voldaan en er geen belemmeringen aanwezig zijn voor de uitvoering van het plan.

4.4 Bodemparagraaf

Op basis van reeds uitgevoerde bodemonderzoeken op onverdachte terreinen is de Haarlemse bodemkwaliteitskaart vastgesteld (zie afbeelding). In de Haarlemse bodemkwaliteitskaart worden bodemkwaliteitszones onderscheiden. Per bodemkwaliteitszone is de gemiddelde bodemkwaliteit vastgesteld. Het plangebied is gelegen in de bodemkwaliteitszones 3. In de tabel zijn de gemiddelden en de P95-waarden van het betreffende bodemkwaliteitszone weergegeven.



Afbeelding Haarlemse bodemkwaliteitskaart

	Stof	Asseen	Calcium	Chloor	Koper	Kwik	Lood	Nikkel	Zink	PAKs	BOH	mo								
P95 bovengrond																				
Kwaliteitszone 3	10,45	-	0,84	17,78	55,35	s	0,6	s	371,89	t	12,63	-	479,76	i	2,682	t	0,7	s	281,84	s
P95 ondergrond																				
Kwaliteitszone 3	17,11	-	0,77	20,95	102,52	t	1,29	s	323,48	t	20	s	350,82	t	17	s	0,53	s	305,41	s
gemiddelde, bovengrond (achtergrondgehalte)																				
Kwaliteitszone 3	5,58	-	0,35	10,84	19,8	s	0,2	-	105,04	s	6,9	-	129,66	s	5,16	s	0,21	-	94,73	s
gemiddelde, ondergrond (achtergrondgehalte)																				
Kwaliteitszone 3	6,64	-	0,31	11,19	27,44	-	0,28	s	85,89	s	8,13	-	92,88	s	3,77	s	0,17	-	128,23	s

Toelichting tabel:

- : 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)

Bodemkwaliteitszone 3

In de bodemkwaliteitszone 3 is de bovengrond (0,0 – 0,5 m-mv) gemiddeld licht verontreinigd met koper, lood, zink, minerale olie en PAK (teerachtige stoffen in bijvoorbeeld koolas). Er kunnen plaatselijk uitschieters voorkomen van sterke verontreinigingen met lood en zink. PAK kan plaatselijk als matige verontreiniging voorkomen.

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

Bodemonderzoek

Algemeen geldt dat bij bestemmingswijzigingen of verbouwingen een bodemonderzoek uitgevoerd zal moeten worden. Ingeval een bodemonderzoek bekend is moet getoetst worden of dit onderzoek voldoende is voor een bouwvergunning of een bestemmingswijziging.

Indien binnen het bestemmingsplangebied sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging zal het meestal een bodemverontreiniging betreffen die ontstaan is door de plaatselijke bedrijfsactiviteiten of door aanwezigheid van olietanks. Indien er geen saneringsurgentie (spoedeisendheid) aanwezig is, zullen dergelijke gevallen gesaneerd moeten worden alvorens ter plaatse grondverzet plaats mag vinden en/of nieuwe functies gerealiseerd worden.

Op basis van een op te stellen saneringsplan wordt beoordeeld of na sanering de bodem geschikt is voor de gewenste functie(s). Algemene saneringsdoelstelling in het bestemmingsplangebied is dat na sanering de bodem geschikt is voor de beoogde functie en de kwaliteit van de grond minimaal gelijk is aan de vastgestelde achtergrondwaarden in de bodemkwaliteitszone van het bestemmingsplangebied.

Specifiek bodemonderzoek

In het plangebied zijn de volgende bodemonderzoeken bekend:

1. Verkennend onderzoek Spaarndamseweg 13, Gewestelijk Milieubureau, kenmerk CH9010.769, d.d. 9-10-1990;
2. Verkennend onderzoek Spaarndamseweg 13, De Ruiter Milieutechnologie, kenmerk A921231.5357, d.d. 14-12-1992;
3. Nader bodemonderzoek Spaarndamseweg 13, De Ruiter Milieutechnologie, kenmerk A940705.104631, d.d. 8-7-1994;
4. Aanvullend bodemonderzoek Spaarndamseweg 13, De Ruiter Milieutechnologie, kenmerk A021101.3700506, d.d. 5-11-2002.
5. Nader onderzoek Spaarndamseweg 13, Grondslag Milieukundig adviesbureau b.v., kenmerk 7705, d.d. 15-05-2003;
6. Verkennend bodemonderzoek Spaarndamseweg 17-19, APS, kenmerk P98-B087, d.d. 31-08-1998;
7. Verkennend bodemonderzoek Schoteroogbrug, gemeente Haarlem, afdeling milieu bureau bodem, 1702865, d.d. 20-12-2004)
8. Verkennend en aanvullend (water)bodemonderzoek Schoterbrug aan de Spaarndamseweg te Haarlem, De Ruiter Boringen en Bemalingen bv, AZE/DDH/BB062367.3740083, 15-12-2006 en
9. Saneringsplan Landbodem Schoterbrug aan de Spaarndamseweg te Haarlem, De Ruiter Boringen en Bemalingen bv, AZE/CH/BB070627.3740171, 5-4-2007.

De uitgevoerde bodemonderzoeken bevestigen in grote lijnen het beeld van de bodemkwaliteitskaart. Binnen het plangebied zijn 4 plekken bekend met een afwijkende bodemkwaliteit:

1. Een sterke verontreiniging met minerale olie in de grond ter plaatse van de

- jachthaven De Drijver. De omvang van deze verontreiniging is bepaald op 10 m³;
2. Een sterke verontreiniging met PAK in de grond ter plaatse van Spaarndamseweg 15. De omvang van deze verontreiniging is bepaald op 45m³;
 3. Een geval van ernstige verontreiniging met minerale olie in de grond ter plaatse van Spaarndamseweg 15. De omvang van deze verontreiniging is bepaald op 15 m³;
 4. Een sterke verontreiniging met koper in de grond ter plaatse van Spaarndamseweg 15. De omvang van deze verontreiniging is bepaald op 21 m³.

In de rapportage (nr. 9) is aangegeven dat deze verontreinigingen worden gesaneerd in verband met herontwikkeling van het terrein. Met de beschikking SB/MIL/OJ/hl/2007/114170 van 13 augustus 2007 wordt ingestemd met de sanering van deze verontreinigingen. Er is aangegeven dat de sanering van deze verontreinigingen in april 2009 wordt uitgevoerd.

Voor de ondergrondse brandstoftanks binnen het bestemmingsplangebied geldt dat deze zijn gesaneerd en eventuele verontreinigingen in de bodem als gevolg van het gebruik ondergrondse tanks zijn eveneens gesaneerd.

Grondverzet

Binnen het plangebied worden woningen gerealiseerd. Daarvoor wordt een gedeelte van het water gedempt. Voor de toe te passen grond geldt dat zij geschikt moet zijn voor de beoogde functie. De gemiddelde waarde van bodemkwaliteitszone 3 waarbinnen dit plangebied is gelegen vormt geen belemmering voor de functie wonen. Met dit gegeven gelden ook de regels van het bodembeheerplan van de gemeente Haarlem (11 november 2006). De regels van dit bodembeheerplan zijn geldig tot een gebiedspecifiek beleid voor de gemeente Haarlem wordt vastgesteld. Het gebiedspecifieke beleid zal in 2010 definitief zijn.

In het bodembeheerplan is opgenomen dat voor de toe te passen grond geldt dat het gemiddelde gehalte kleiner is dan 1,2 maal het gemiddelde gehalte in de ontvangende bodem.

Gebiedsgericht grondwaterbeheer

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

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

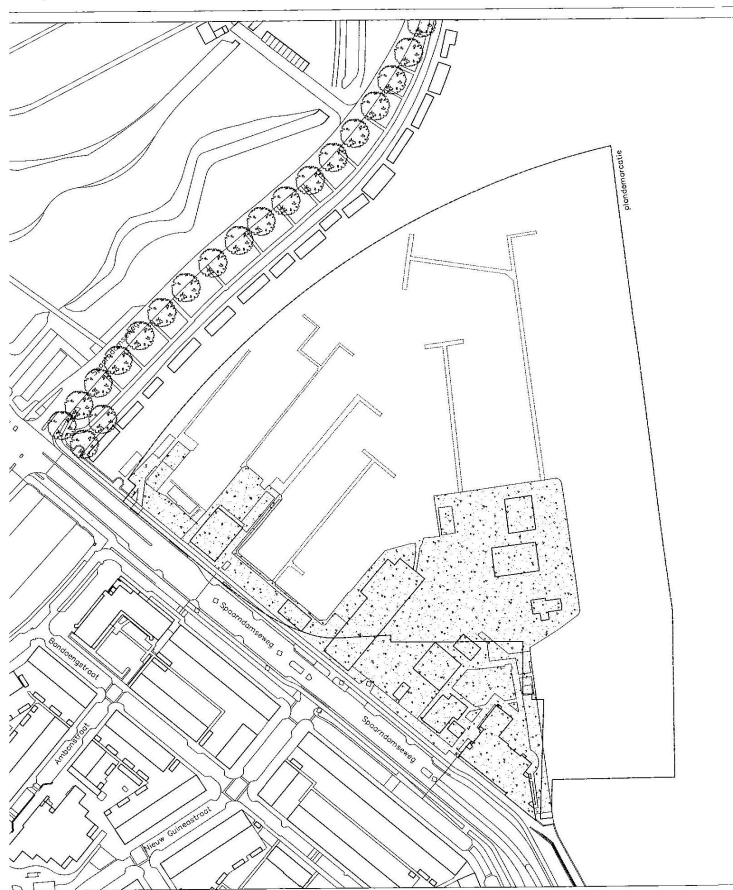
4.5 Waterparagraaf

Op 3 juli 2003 heeft het kabinet besloten tot wijziging van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro), in verband met de gevolgen van ruimtelijke plannen voor de waterhuishouding. Hiermee is het opnemen van een waterparagraaf (met watertoets) in bestemmingsplannen en per 1 november 2003 verplicht geworden. De watertoets omvat het vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in voormelde plannen en vrijstellingen.

Voor het oppervlaktewaterkwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het onderhavige projectgebied is het Hoogheemraadschap Rijnland verantwoordelijk. Ten aanzien van riolering is de gemeente Haarlem verantwoordelijk. In het kader van de watertoets hebben er overleggen plaatsgevonden met de waterbeheerder op 11 juni 2007 en 10 februari 2009. De resultaten daarvan zijn in deze paragraaf en in paragraaf 7.2 verwerkt.

Huidige situatie

Het plangebied is gelegen in het Spaarne. Het Spaarne is onderdeel van het regionale boezemstelsel van het hoogheemraadschap van Rijnland. Onderstaand is een afbeelding opgenomen van het voormalige jachthavengebied.



Afbeelding: Situatie voormalig jachthavengebied

Waterkwantiteit

Het boezemstelsel heeft op de eerste plaats een belangrijke functie voor het op orde houden van de waterkwantiteit. In een situatie van wateroverschot wordt in het boezemstelsel water afgevoerd via het Spaarne bij Spaarndam uitgemalen op het Noordzeekanaal. In een situatie van watertekort wordt water via de Ringvaart vanuit de Hollandsche IJssel aangevoerd. Vanwege het zoutgehalte wordt geen water ingelaten vanuit het Noordzeekanaal.

In Rijnlands boezem wordt het waterpeil op 0,60 m – NAP gehandhaafd.

Waterkwaliteit

Het Spaarne heeft niet alleen een belangrijke functie voor het op orde houden van de waterkwantiteit. Het water vervult ook een functie voor de recreatie- en beroepsvaart.

De kwaliteit van het boezemwater in Haarlem wordt bepaald door lozingen in het achterland (bollenteelt) en door lozingen in Haarlem zelf. Het water is zeer voedselrijk; de stikstof en fosforconcentraties overschrijden op alle meetlocaties in de boezem ruim de norm.

In de ecologische beoordeling scoort het Haarlemse boezemwater voor wat betreft de belevingswaarde matig tot slecht. Dit vanwege de afwezigheid van oever- of watervegetatie. Deze locaties zijn vaak voorzien met een harde beschoeiing. Tevens heeft het beheer een grote invloed op de ontwikkeling van water- en oevervegetatie. De ecologische kwaliteit van de oevers is bij alle onderzochte locaties zeer slecht tot slecht. De oevers zijn beschoeid of bestaan uit kademuren, waardoor oevervegetatie weinig kans heeft zich te ontwikkelen. De vegetatie die aanwezig is, is vaak eentonig met geen tot nauwelijks kritische soorten. De ecologische kwaliteit van het water bij de locaties in Haarlem is slecht tot matig. De meeste boezemwateren hebben voldoende doorzicht, maar de relatief grote waterdiepte aan de oeverlijn is dan de beperkende factor voor de ontwikkeling van waterplanten.

De waterbodems van de Haarlemse boezemwateren zijn over het algemeen matig tot zwaar verontreinigd. De kwaliteit valt voor het grootste deel in verontreinigingsklasse 3 en 4. De klassebepalende parameter betreft in de meeste gevallen de gehalten zware metalen, met name zink. De belangrijkste emissies die debet zijn aan de verontreinigingen in de waterbodems zijn de riooloverstorten, directe lozingen, oeverbeschoeiing, uitloging bouwmetalen, afspoeling van verhard oppervlak en inlaatwater.

Keurvergunning

Het Hoogheemraadschap is integraal waterbeheerder in haar beheersgebied. Daarbij wordt rekening gehouden met zowel de (interne) relaties tussen kwantiteits- en kwaliteitsaspecten van het oppervlakte- en grondwater (inclusief ecologische kwaliteit en natte natuurwaarden) en de externe relaties tussen waterbeheer en andere beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening, milieu, natuur en landschap, landbouw en recreatie.

De Keur van Rijnland bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot het onderhoud en gebruik van het watersysteem en de waterkeringen. In de Keur is opgenomen dat een aantal activiteiten met betrekking tot de aanleg cq. inrichting van oppervlaktewateren en kunstwerken in beginsel verboden zijn. Onder welke voorwaarden deze activiteiten wel mogen plaatsvinden is beschreven in de "Nota integrale inrichtingscriteria oppervlaktewateren en kunstwerken" en de "Nota dempingen en verhard oppervlak".

In februari 2009 is door Rijnland een keurvergunning verleend t.b.v. steiger, meerpalen, beschoeiingen en damwanden in het plangebied. De voorgenomen dempingen en de toename aan verhard oppervlak worden in de nabijheid (aan de noordzijde van de Waarderpolder) gecompenseerd door de aanleg van een nieuwe jachthaven in het noordelijk deel van de Waarderpolder. Deze afspraken zijn vastgelegd in de Keurvergunning.

Afkoppelen verhard oppervlak

Enkele malen per jaar treden bij piekbelasting (extreme regenbuien) riooloverstorten in werking. Aangezien dit de waterkwaliteit niet ten goede komt, stimuleert het hoogheemraadschap van Rijnland het afkoppelen van verharde oppervlakken.

Dit is in lijn met de gezamenlijke doelstelling van het rijk, provincies, gemeenten en waterschappen om het water eerst vast te houden, dan te bergen en vervolgens af te voeren. Voor het afkoppelen van wegen en overig verhard oppervlak hanteert Rijnland de "Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken" van de Werkgroep Riolering West-Nederland als richtlijn. Bij het afkoppelen van schoon hemelwater van dakoppervlakken en bij (nieuw)bouwactiviteiten hanteren Rijnland en de gemeente Haarlem de uitgangspunten van nationale pakketten duurzame stedenbouw en duurzaam bouwen. Van belang is bijvoorbeeld het uitgangspunt dat bij de bouw de toepassing van uitlogbare metalen zoveel mogelijk voorkomen dient te worden zodat minder verontreinigende stoffen in het watersysteem terecht komen.

Nota integrale inrichtingscriteria oppervlaktewateren en kunstwerken

Bij de uitvoering van het project wordt rekening gehouden met de in de nota genoemde inrichtingscriteria op het gebied van:

- oppervlaktewateren.

De aan- en afvoer van het water wordt door de uitvoering van het project niet belemmerd en blijft gegarandeerd. De waterkwaliteit en de ecologie worden niet ontoelaatbaar negatief beïnvloed. Korthedshalve wordt hiervoor verwezen naar het onderwerp riolering en infiltratie. Voorts zullen bij de bouw en de aanleg van de geplande onderdelen geen uitloegende materialen worden gebruikt.

De scheepvaartbelangen worden door de uitvoering van het project niet geschaad omdat de projectlocatie grotendeels is gesitueerd op de gronden van de bestaande jachthavenlocatie.

- beschoeiingen

De beschoeiingen worden overigens eigendom van de gemeente Haarlem.

- overstorten en hemelwateruitlaten.

Korthedshalve wordt hiervoor verwezen naar de hieronder vermelde onderwerpen "Afkoppelen en riolering" en "Inrichting en beheer".

- kunstwerken

Kunstwerken mogen aan- en afvoer van water niet ontoelaatbaar belemmeren, de waterkwaliteit en de ecologie niet ontoelaatbaar negatief beïnvloeden en mogen onderhoud aan oppervlaktewater en oever niet belemmeren.

Eigenaren van vlanders en steigers zijn verplicht op aanwijzing van Rijnland deze werken tijdelijk te verplaatsen of te verwijderen. Indien Rijnland onderhoudswerkzaamheden moet verrichten (onderhoud aan kaden, uitvoering grootschalige baggerwerken, etc.) of ingeval van calamiteiten zijn eigenaren van vlanders en steigers verplicht deze tijdelijk te verplaatsen, zodat Rijnland of een aannemer in opdracht van Rijnland de onderhoudswerkzaamheden kan uitvoeren of de calamiteit kan bestrijden.

- werkzaamheden in de bodem en beschermingszone

Voor primaire oppervlaktewateren geldt dat ter weerszijden van het oppervlaktewater een strook van 5 m, gemeten vanaf de insteek, vrijgehouden moet worden voor onderhoud en inspectie tot een hoogte van minimaal 4 m t.o.v. maaiveld;

Voor overige oppervlaktewateren geldt dat ter weerszijden van de oppervlaktewateren een strook van 2 m, gemeten vanaf de insteek tot een hoogte van minimaal 4 m t.o.v. maaiveld, vrijgehouden moet worden voor onderhoud en inspectie.

In het stedelijke gebied, kan ontheffing worden verleend zolang het onderhoud, de inspectie en de ontvangstfunctie maar niet in het gedrang komen. Het is echter niet de bedoeling dat de nu nog vrij toegankelijke beschermingszones langs oppervlaktewateren gelegen in stedelijk gebied zonder meer kunnen worden bebouwd. Alleen in zeer specifieke situaties, bijvoorbeeld waar het merendeel van de beschermingszone niet meer vrij toegankelijk is en er al onderhoud via het water plaatsvindt, zal ontheffing worden verleend.

Voor het verrichten van werkzaamheden in de bodem en de beschermingszones zal een ontheffing worden aangevraagd.

Nota dempingen en verhard oppervlak

- dempingen

Uitgangspunt is dat het dempen van water slechts toegestaan is als dat het algemeen nut ten goede komt, of noodzakelijk is voor de continuering van de bedrijfsvoering. Daarbij is het dempen van water in principe slechts toegestaan als (bij voorkeur in de directe nabijheid) in het zelfde peilvak, 100 % wordt gecompenseerd.

Wanneer de aanvrager niet in staat is in de directe nabijheid en in het zelfde peilvak te compenseren, dan is afkoop mogelijk.

Door de bouw van de waterwoningen, -villa's en appartementen met bijhorende voorzieningen wordt een deel van het water van de bestaande locatie gedempt.

De voorgenomen dempingen worden in de nabijheid (aan de noordzijde van de Waarderpolder) ruimschoots gecompenseerd door de aanleg van een nieuwe jachthaven in het noordelijk deel van de Waarderpolder. Deze afspraken zijn vastgelegd in de Keurvergunning.

In het project Land in Zicht wordt boezemwater gedempt, dat echter in ruime mate in een ander project, nl het Schoteroog in het zelfde boezemwater wordt gecompenseerd. Vanwege de dempingen en toename verharding in de projecten Land in Zicht en Schoteroog moet er ten behoeve van een goede waterhuishouding in totaal 13508 m² water gegraven worden. In beide projecten wordt in totaal 15838 m² water gegraven. Dit is dus ruim voldoende.

- verhard oppervlak

Het totaal aan oppervlaktewater in een nieuwbouwwijk heeft een oppervlak van minimaal 15 % van de wijk, of zoveel meer als het percentage open water in het betreffende gebied was voor de functiewijziging en voordat nieuwbouw was gerealiseerd, of zoveel meer als uit berekeningen nodig blijkt te zijn (dit laatste geldt voor het gebied waarvoor de functie verandert en niet voor het hele peilvak waarbinnen het betreffende gebied gelegen is). Bij nieuw stedelijk gebied moet worden voorkomen dat de waterbergingsbehoefte wordt afgewenteld op het omliggende gebied.

Afkoppelen en riolering

Binnen het projectgebied wordt een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd. Elke woning dient daarbij gescheiden (HWA, DWA) en apart te worden aangesloten op het vuilwaterriool.

Het vuilwaterriool (DWA) zal worden aangesloten op het bestaande rioleringsstelsel van Haarlem. Het afkoppelen van regenwater van verhard oppervlakte als gevels, daken en wegen vindt rechtstreeks plaats op het oppervlaktewater.

Door de toename van het verharde oppervlak dient eerst op de locatie zelf naar opvang en infiltratie mogelijkheden van hemelwater te worden gezocht. In het projectgebied is een beperkte hoeveelheid (openbaar) groen en verhardingen aanwezig. De opvangmogelijkheden zijn derhalve beperkt.

Bij nieuwbouw zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van niet-uitlogende materialen, zodat het hemelwater van de dakvlakken en de verhardingen op de "eilanden" in principe geschikt is voor het afkoppelen en de lozing op het oppervlaktewater. Afstemming over de hoeveelheid af te voeren water naar de riolering en oppervlaktewater dient in nader overleg met betrokkenen plaats te vinden. De kwaliteit van het af te voeren hemelwater en de rioleringscapaciteit zijn onderwerpen bij deze nadere afstemming.

Voorts zullen bij de uitvoering van de bouw zodanige voorzieningen worden getroffen dat te zijner tijd eenvoudig aangesloten kan worden op het nieuw aan te leggen gescheiden rioolstelsel. Deze voorzieningen dienen te worden aangelegd tot aan de grens van het projectgebied.

Inrichting en beheer

De gemeente Haarlem is beheerder van de riolering en van de toekomstige openbare voorzieningen. Er zullen afspraken gemaakt moeten worden over de aanleg, het beheer en onderhoud van diverse voorzieningen, zoals:

DWA-stelsels (DroogWeerAfvoer voor afvalwater);

HWA-stelsel (HemelWaterAfvoer).

4.6 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit is van belang voor de gezondheid van mens en milieu. Op Europees niveau zijn grenswaarden afgesproken waaraan de concentraties van een aantal relevante stoffen in de buitenlucht moeten voldoen. Deze normen en nadere regelgeving om ze te bereiken en te handhaven zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Zij zijn opgenomen in de Wet milieubeheer, titel 5.2 luchtkwaliteitseisen, en een aantal daarop gebaseerde besluiten en regelingen. Bij besluitvorming met mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit moet hieraan voldaan worden.

Op grond van artikel 5.16 lid 1 van de Wm kan besluitvorming over een bestemmingsplan dat ontwikkelingen mogelijk maakt met gevolgen voor de luchtkwaliteit ondermeer doorgang vinden als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. aannemelijk is dat de concentraties van relevante stoffen de grenswaarden niet overschrijden in de situatie na realisatie van de ontwikkeling. (art. 5.16 lid 1 onder a).
2. aannemelijk is dat de ontwikkelingen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art 5.16 lid 1 onder c). Dit geldt ongeacht of grenswaarden overschreden worden. Met ingang van 1 augustus 2009 geldt als NIBM criterium dat de concentratietoename door de ontwikkelingen ten hoogste 1,2 ug/m³ mag bedragen. Dat is wettelijk gelijkgesteld met ten hoogste 1500 woningen.

Om te beoordelen of 'Land in Zicht' aan tenminste één van beide voorwaarden voldoet is een onderzoek uitgevoerd dat is beschreven in de "Rapportage luchtkwaliteitseisen herontwikkeling jachthavenlocatie Haarlem" van maart 2008, (verder gerefereerd als "de rapportage") zie bijlage 1G.

Uit de rapportage blijkt dat aan het NIBM criterium ruimschoots wordt voldaan. Hierbij is tevens rekening gehouden met parkeerplekken voor de stadshaven.

Opgemerkt kan worden dat het in de rapportage vermelde aantal woningen (150) iets afwijkt van het aantal woningen in de ruimtelijke onderbouwing (166). Dit heeft –gelet op de ruime marge beneden het NIBM-criterium- geen gevolgen voor de conclusie uit de rapportage. Dit geldt temeer nu de rapportage nog uitgaat van het tot 1 augustus 2009 geldende criterium van maximaal 500 woningen. Vanaf die datum ligt de grens zelfs bij 1500 woningen.

Reeds op grond van het NIBM criterium (Wm art. 5.16 lid 1 onder c) voldoet Land in Zicht derhalve aan de Wet milieubeheer en ondervindt vaststelling van het bestemmingsplan géén belemmeringen vanwege de luchtkwaliteit.

Ten overvloede is de toekomstige situatie tevens getoetst aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit, via berekeningen conform het Rekenvoorschrift Bevoegdheden Luchtkwaliteit 2007. Hierbij is tevens rekening gehouden met alle voorgenomen ontwikkelingen ook buiten Land in Zicht, waaronder de herstructurering van de Waarderpolder en de projecten Bereikbaarheid Waarderpolder (Schoterbrug, Oostweg, fly-over). Uit de rapportage blijkt dat in alle toetsingsjaren ruimschoots voldaan wordt aan de grenswaarden luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer.

Ook op grond van Wm art 5.16. lid a ondervindt de vaststelling van het bestemmingsplan dus geen belemmeringen vanwege de luchtkwaliteit, omdat voldaan wordt aan de grenswaarden.

Opgemerkt wordt dat inmiddels nieuwe verkeersprognoses ter beschikking zijn gekomen. Hierin is ook reeds met de ontwikkeling van Land in Zicht rekening gehouden. Deze cijfers zijn verwerkt in het bijgevoegde "Onderzoek luchtkwaliteit Schoterbrug te Haarlem, 20 november 2009" (bijlage 1H) waarbij tevens de meest actuele modelversies voor de luchtkwaliteit zijn toegepast. Ook is onderzoek gedaan in de situatie Waarderbrug met openstelling i één richting. Zie bijlage 1I Aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek Schoterbrug bij éénrichtingsverkeer Waarderbrug (13 januari 2010)

De eindconclusie uit deze beide onderzoeken bevestigt dat overal in de omgeving van de Schoterbrug, ook ter plekke van Land in Zicht, met grote marge wordt voldaan aan de huidige en komende grenswaarden luchtkwaliteit.

Voor verdere details wordt korthedshalve verwezen naar genoemde bijlagen 1G en 1H en 1I

4.7 Natuurwaarden

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

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

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

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

Vogel- en Habitatrichtlijn

Het projectgebied en de omgeving liggen niet in een beschermingsgebied als bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Ecologische Hoofdstructuur

De betrokken gronden maken verder geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. Grote delen van de aangrenzende Hekslootpolder horen wel tot de Ecologische Hoofdstructuur.

Flora- en faunawet

In 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden (gewijzigd op 1 april 2003). Deze wet vervangt diverse wetten die betrekking hadden op de bescherming van planten- en diersoorten. De te beschermen diersoorten en enkele plantensoorten zijn te vinden op lijsten, die onderdeel uitmaken van deze wet. Op grond van deze wet is het verboden activiteiten te verrichten die leiden tot een aantasting van de vaste rust- of verblijfplaats van deze soorten, Gebiedsbescherming

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

Er zijn voor het bestemmingsplan Land in Zicht geen belemmeringen wat betreft de Flora en Faunawet.

Er is een aanvullend soortenonderzoek verricht. (Bijlage 1J) De conclusie van het onderzoek luidt dat het opruimen van de beplanting, het grondverzet, de nieuwbouw en het woongebruik beperkte ecologische gevolgen hebben indien aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan. De in het plangebied en omgeving aanwezige beschermde wilde planten- en diersoorten worden in geringe mate geschaad. Door enkele mitigerende maatregelen te treffen komt de gunstige staat van instandhouding van de betreffende populaties niet onder druk te staan.

De volgende randvoorwaarden zijn verbonden aan bovengenoemde conclusie:

- De struiken en bomen worden buiten het broedseizoen (15 maart- 15 juli) geroid.
- Ook de gebouwen worden buiten het broedseizoen gesloopt.
- Het dempen van het water gebeurt voorzichtig en geleidelijk, zodat eventueel aanwezige vissen gelegenheid hebben om te ontkomen.

NB In de aanbevelingen van het natuuronderzoek worden ten onrechte gewone esdoorn, noorse esdoorn en paardenkastanje als inheemse bomen aangemerkt. Het zijn lang geleden ingevoerde soorten. Deze soorten hebben nog steeds een zeer beperkte ecologische functie, omdat er vrijwel geen dieren zijn, die van deze bomen eten of ze anderszins gebruiken. In de lijst ontbreken de wilgensoorten, die juist heel veel door insecten en door zangvogels worden gebruikt. Ten behoeve van het herstel van de biodiversiteit in het water en ter verbetering van de waterkwaliteit is het aan te bevelen in het water binnen het plangebied oeverbegroeiing aan te brengen en groepen gele plomp en waterlelie aan te brengen

4.8 MER

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn bepalingen opgenomen voor het behoud en het verbeteren van de milieukwaliteit. Dit heeft uiteraard raakvlakken met het bestemmingsplan, waarin de milieukwaliteit een belangrijk onderdeel is van de ruimtelijke belangenafweging. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de bepaling in de Wm dat voor (bepaalde) inrichtingen een milieuvergunning vereist is. In dit bestemmingsplan is, in aanvulling hierop rekening gehouden met de planologische wenselijkheid van inrichtingen. Hiervoor wordt verwezen naar de paragraaf "Milieuzonering".

Ook bevat de Wm bepalingen die een rechtstreekse relatie hebben met bestemmingsplannen. Zo is in de Wm en het op grond van deze wet vastgestelde Besluit milieu-effectrapportage 1994 bepaald dat voor voor een bestemmingsplan in bepaalde gevallen een milieu-effectrapport (MER) moet worden opgesteld. Hieronder wordt verkend of voor het onderhavige plan een MER-(beoordelings) plicht aan de orde is.

Woningen: Volgens het Besluit MER 1994 moet er voor een ruimtelijk plan dat de nieuwbouw van minimaal 2000 woningen mogelijk maakt in een aaneengesloten gebied binnen de bebouwde kom worden beoordeeld of er een MER opgesteld dient te worden. Aangezien in dit plangebied niet aan genoemd aantal wordt voldaan geldt er geen MER (-beoordelings)plicht.

Jachthaven: Volgens voornoemd besluit geldt er een MER (-beoordelings)plicht indien het ruimtelijk plan voorziet in de aanleg, wijziging of uitbreiding van een jachthaven met 100 ligplaatsen of meer.

In de huidige situatie kent het plangebied een aantal van 432 ligplaatsen. In de nieuwe situatie komt dit aantal op 300 ligplaatsen. (Zie onderstaand overzicht) Gelet op de afname van het aantal ligplaatsen is er geen sprake van een MER (-beoordelings)plicht.

De gemeentehaven die in onderstaande tabel is opgenomen valt niet binnen dit bestemmingsplan.

ligplaatsen huidige bestemmingen		ligplaatsen nieuwe bestemmingen	
bestemming	aantal ligplaatsen	bestemming	aantal ligplaatsen
De Drijver	100	Gemeentehaven	120
Wetterwille	120	Watervilla's	18
HJC	124	Waterwoningen	29
Hengelsportver.	60	Havenappartementen	30
Kon Tiki	28	Hengelsportver.	66
totaal	432	Kon Tiki	28
		binnenzijde eiland watervilla's	9
		totaal	300

Tabel aantal ligplaatsen

4.9 Cultuurhistorie

De oude kern van Haarlem is op 5 december 1990 aangewezen als een beschermd stadsgezicht op grond van de Monumentenwet. De aanwijzing betreft de gronden aan weerszijden van het Spaarne, de Haarlemmerhout en het gebied gelegen tussen stad en Den Hout. In 1971 heeft Spaarndam een beschermd stadsgezicht gekregen.

Deze aanwijzingen zijn bedoeld om de historische stedenbouwkundige structuur en het historische stadsbeeld zo goed mogelijk te beschermen.

De afstand van de projectlocatie tot aan de grenzen van deze stadsgezichten is dusdanig groot dat er geen sprake van inbreuk op de te beschermen cultuurhistorische belangen.

In het plangebied en de directe omgeving daarvan is evenmin sprake van te beschermen cultuurhistorische waarden.

4.10 Archeologie

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

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

Beleid ten aanzien van archeologie

Rijksbeleid

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

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

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

Provinciaal beleid

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

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

Beleid gemeente Haarlem

Gemeenten zijn wettelijk verantwoordelijk voor het behoud van het eigen bodemarchief. Het rijke bodemarchief van Haarlem maakt het niet alleen noodzakelijk, maar ook zeer wenselijk om een gemeentelijk archeologiebeleid te voeren.

De uitgangspunten voor gemeentelijke beslissingen zijn vastgelegd in een beleidsnota archeologie.

De archeologische verwachtingen die voor het Haarlems grondgebied gelden zijn vertaald naar een voorlopige Archeologische Beleidskaart Haarlem.¹

¹ Deze voorlopige kaart is opgesteld op basis van de Archeologische Monumenten Kaart (AMK), de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW), de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van de provincie Noord-Holland, de Vereenvoudigde Geologische Kaart van Haarlem en omgeving (1995) en de archeologische kennis die de gemeentelijke archeologen de afgelopen decennia hebben opgedaan.

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

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

- een reguliere bouwvergunning;
- een aanlegvergunning;

Plangebied Land in Zicht

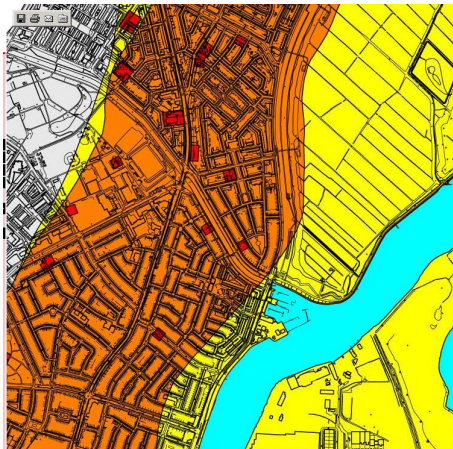
Rijks- en Provinciale kaarten archeologie

Het plangebied staat niet op de AMK vermeld. Het ligt wel net naast een terrein van archeologische waarde. Op de IKAW heeft het plangebied een middelhoge verwachtingswaarde, dat wil zeggen dat de kans op het aantreffen van archeologische waarden gemiddeld middelhoog wordt geacht. Er zijn geen archeologische waarnemingen of vondsten geregistreerd in het plangebied. Wel zijn op zeer korte afstand, ten noorden van het plangebied, bewoningssporen uit de late steentijd en midden bronstijd gevonden.

Het plangebied staat niet vermeld op de CHW als een terrein met archeologische punten, lijnen of vlakken.

Archeologische Beleidskaart Haarlem (ABH)

Het plangebied heeft 2 categorieën met bijbehorende regimes.



Uitsnede Archeologie Beleidskaart Haarlem

Blauw: Categorie 6

Geel: Categorie 4

Categorie 6 "Water"

Voor bodemroerende activiteiten in het blauwe gebied "water" geldt geen archeologieregime. Dit betekent dat er geen archeologische verplichtingen aan bodemroerende activiteiten binnen het plangebied gekoppeld zijn. Men moet hier wel rekening houden met de 'gewone' archeologische regelgeving. Als er bij graafwerkzaamheden voorwerpen gevonden worden waarvan men vermoedt dat ze 50 jaar of ouder zijn, moet men de bevoegde archeologische instantie hiervan binnen drie dagen op de hoogte stellen. In dit geval is dat het Bureau Archeologie van de gemeente Haarlem, Nieuwe Gracht 3, 2011 NB Haarlem, telefoon 023-5313135.

De gevonden archeologica zijn eigendom van de gemeente Haarlem. Aan het ophalen en verwerken van deze vondsten of eventueel nader onderzoek ter plaatse zijn voor de initiatiefnemer geen kosten verbonden, noch mogen zij de voortgang van de bouwactiviteiten nadelig beïnvloeden.

Categorie 4

Het plangebied valt op de Archeologische Beleidskaart Haarlem onder categorie 4. Het betreft hier de oostelijk gelegen strandvlakte die grenst aan de Haarlemse strandwal. De begrenzing van deze strandwal in detail is complex. Onderzoek nabij het plangebied heeft aangetoond dat de Haarlemse strandwal een intensieve bewoning heeft gekend. Op verschillende locaties nabij het plangebied zijn sporen uit de steentijd tot en met de Romeinse tijd gevonden. De vondsten zijn aanwezig in een relatief lagere dichtheid.

Om die reden geldt hier een regime door middel van het verbinden van voorwaarden aan een bouw- en aanlegvergunning bij bodemversturende activiteiten met een oppervlakte groter dan 2500m² en dieper dan 30 cm onder het maaiveld. Deze voorwaarden staan opgenomen in artikel 12 van de regels van het bestemmingsplan.

4.11 Verkeer

De Spaarndamseweg is op dit moment in de eerste plaats verkeersgebied. Op deze weg rijden dagelijks veel auto's doordat een aantal belangrijke relaties in de regio logischerwijs op deze route geconcentreerd zijn. Dat zijn de relaties tussen Haarlem-Noord en de IJmond aan de ene kant en de Haarlemse binnenstad, de Waarderpolder en Amsterdam/Schiphol aan de andere kant. Bovendien ligt aan de Spaarndamseweg het winkelcentrum Spaarneboog dat flink wat volk aantrekt.

De verkeersfunctie van de Spaarndamseweg, die ook duidelijk in de huidige inrichting – met zijn brede wegprofiel – tot uitdrukking komt, heeft over flinke delen van de lengte andere denkbare functies weggedrukt of ook fysiek onmogelijk gemaakt.

Op dit moment is reeds gestart met de bouw van een brug nabij de Spaarndammerbrug en de jachthaven, de Schoterbrug. Daarmee komt het moment naderbij waarop naar verwachting een aanzienlijk deel van de huidige verkeersbewegingen op de Spaarndamseweg zich naar de nieuwe oeververbinding en de wegen door de Waarderpolder zal verplaatsen. Daarmee ontstaat – in zowel letterlijke als figuurlijke zin – ruimte om het klimaat langs de Spaarndamseweg te verbeteren. Door versmalling van de rijweg ontstaat de mogelijkheid om behalve vrijliggende fietspaden ook een wandelstrip langs de oever te maken. Deze vormt een stukje 'uitloopgebied' voor de Transvaalbuurt en Indische buurten. Door een dergelijke reconstructie wordt een situatie gecreëerd met meer evenwicht tussen verkeers- en verblijfsfuncties.

Na ingebruikname van deze brug zullen verkeersintensiteiten op de Spaarndamseweg verminderen. De Spaarndamseweg blijft weliswaar een onderdeel van de hoofdwegenstructuur, maar het karakter zal toch verkleuren van een route met veel doorgaand verkeer naar een weg die vooral functioneert als gebiedsontsluiting.

De weg over de nieuwe oeververbinding is in het HVVP een gebiedsontsluitingsweg type A en wordt als zodanig ingericht. Een rijstrook, gescheiden door middenberm, zal minimaal 3,5 meter breed worden. Bij twee rijstroken samen is dit minimaal 6 meter breed. De kruispunten zijn ontworpen op spitsuurintensiteiten. Op de Vondelweg gaat voor de kruising met de Jan Gijzenkade één rijstrook over in twee rijstroken. De twee rijstroken worden doorgezet tot de Schoterbrug en voegen daarna weer samen tot één rijstrook op de brug.

De aansluiting op de Spaarndamseweg zal, gezien de intensiteiten van het autoverkeer en de oversteekbaarheid van langzaamverkeer een VerkeersRegelInstallatie toegepast worden.

De brug zal ingericht worden als een 50 km/uur weg. Dit betekent dat de plaats van de bromfietzers op de rijbaan is en dat de fietsvoorzieningen gescheiden van het autoverkeer aangelegd zullen worden.

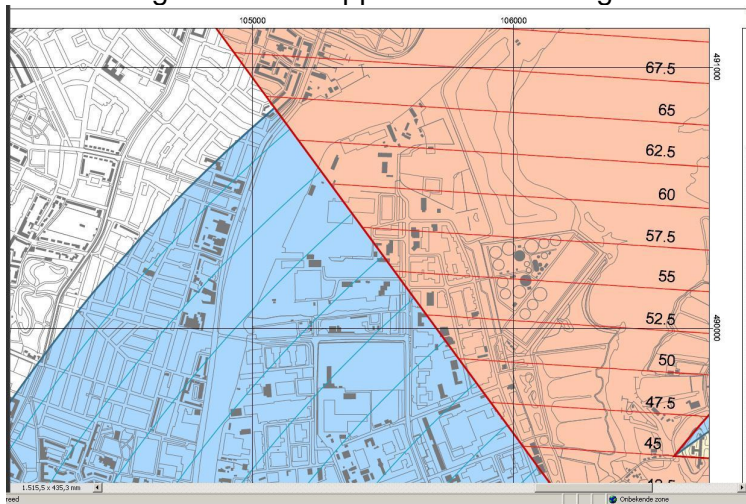
4.12 Vliegverkeer

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

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

Onder vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik wordt verstaan:

- Industrie in de voedselsector met extramurale opslag of overslag;
- viskwekerijen met extramurale bassins;
- opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- natuurreservaten en vogelreservaten;
- moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.



Afbeelding Luchthavenindelingsbesluit

Voor het gehele bestemmingsplangebied gelden hoogtebeperkingen, van zuid naar noord oplopend van 65 tot 70 meter. Daarbij moet bedacht worden dat de hoogtematen gerelateerd worden aan de referentiehoogte van de luchthaven: -4.00 N.A.P. Dat betekent dat een hoogtemaat van 70 meter, een hoogtebeperking oplevert van +66.00 N.A.P.

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

4.13 Duurzaamheid en energie

Bij nieuwbouw binnen het plangebied is uitgangspunt dat minimaal de vaste maatregelen uit de nationale pakketten duurzaam bouwen worden uitgevoerd. Dit betreft dus zowel utiliteitsbouw, grond- weg- en waterbouw als woningbouw. Bij duurzame maatregelen kan bijvoorbeeld gedacht worden aan compact bouwen, flexibel bouwen (rekening houden met een mogelijke verandering van bestemming van gebouwen) en het afkoppelen van regenwaterafvoer.

Duurzame stedelijke ontwikkeling

De gemeente Haarlem heeft in de beleidsnota "Praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw" bepaald dat alle ruimtelijk relevante plannen vanaf 2006 moeten voldoen aan de basiskwaliteit duurzame stedenbouw en waar mogelijk aan een streefkwaliteit. Voor gebouwen heeft het college de nota "duurzame nieuwbouw woningen" vastgesteld.

De praktijkrichtlijn duurzame stedenbouw bestaat uit uitgangspunten en een checklist duurzame stedenbouw op basis van de ervaringen in Haarlem. Hierbij is gebruik gemaakt van het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw (NPDS, 1999).

In de checklist zijn naast de wettelijke maatregelen (watertoets) een groot aantal (vrijwillig te nemen) maatregelen beschreven op het gebied van verkeer/vervoer (parkeren op eigen terrein), afval (het plaatsen van ondergrondse containers), water en energie (zuid gerichte verkaveling zon oriëntering). De vrijwillig te nemen maatregelen zorgen ervoor dat een ruimtelijk plan aan de streefkwaliteit kan voldoen. Dat is dus een kwaliteit die verder gaat dan wettelijke regelingen ofwel de basiskwaliteit.

Duurzaam bouwen

Het college van Burgemeester en Wethouders heeft op 15 november 2005 het beleid voor duurzame woningbouw vastgesteld. Bij alle nieuwe woningbouwprojecten moet de zogenaamde basiskwaliteit Duurzaam Bouwen (Dubo) worden toegepast. Deze basiskwaliteit kan worden bereikt door het toepassen van kostenneutrale duurzame maatregelen. De basiskwaliteit duurzame nieuwbouw kan binnen het plangebied worden bereikt door

- het toepassen van de voorkeurslijst duurzaam bouwen maatregelen nieuwbouw;
- door het instrument GPR-gebouwen toe te passen. Met dit rekeninstrument kunnen projecteigenaren zelf een alternatief maatregelenpakket samenstellen. De gemeente kan het initiatief nemen om samen de projecteigenaar een hogere kwaliteit te bereiken (streefkwaliteit).

GPR-gebouw zet ontwerpgegevens van een gebouw om naar prestaties op het gebied van kwaliteit en duurzaamheid. Ter toelichting hierop het volgende: Invullen van maatregelen conform Bouwbesluit levert een score van 5 op. Invullen van de voorkeurslijst levert een 6 op. (zie voor meer informatie www.gprgebouw.nl)

De mogelijkheden tot duurzaam, meervoudig en intensief ruimtegebruik, materiaalgebruik en duurzaam waterbeheer worden binnen het projectgebied toegepast. De appartementengebouwen worden voorzien van een parkeergarage waardoor een beperkt grondoppervlak maximaal wordt benut.

De woningbouw moet minimaal voldoen aan de basiskwaliteit wonen, die door de gemeente Haarlem is vastgesteld. De basiskwaliteit duurzame nieuwbouw wordt bereikt door gebruik te maken van het GPR-model. Met dit rekeninstrument en een maatregelenpakket samengesteld waarmee een zogenoemde GPR-score (duurzaamheid score) van een bepaald minimum moet worden gehaald.

4.14 Externe veiligheid

Met betrekking tot externe veiligheid is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) en de Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) van toepassing. Het BEVI heeft betrekking op inrichtingen die gevaarlijke stoffen opslaan en/of bezigen en de Circulaire heeft betrekking op transport van gevaarlijke stoffen. Zowel in het BEVI als in de Circulaire RNVGS, is een normering opgenomen. Deze normering wordt uitgedrukt in een groepsrisico (GR) en een plaatsgebonden risico (PR). Het PR is de kans per jaar op overlijden van een individu die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Deze grenswaarde resulteert in een afstand die in acht moet worden genomen tussen risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten. Onder andere woningen (en kantoren) worden in de regelgeving beschouwd als (beperkt) kwetsbare objecten. De grenswaarde voor het PR in nieuwe situaties is de contour (afstand vanaf de risicobron) waar een PR geldt van 1 op de 1.000.000 ofwel 10^{-6} . Het GR is de kans op het gelijktijdig overlijden van een groep mensen als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico bestaat geen harde grenswaarde. Wel bestaat er een referentie (oriëntatiewaarde). Naar mate deze oriëntatiewaarde wordt benaderd, bereikt of overschreden vraagt dat bij een bestuurlijke verantwoording meer aandacht voor maatregelen als zelfredzaamheid van omwonenden, communicatie naar omwonenden, bestrijdbaarheid van een dreigende calamiteit en bronmaatregelen. In dit geval moet het bestuur van gemeente Haarlem de hoogte en de toename van het groepsrisico verantwoorden.

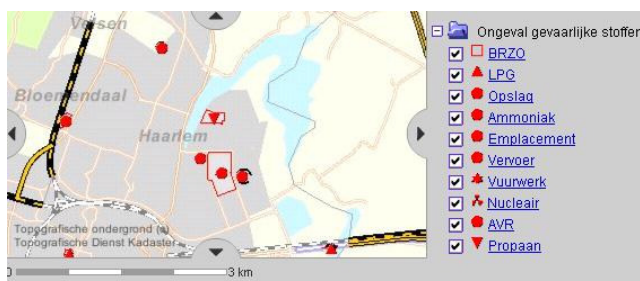
In de omgeving van de geprojecteerde locatie zijn meerdere risicobronnen aanwezig. Het betreft hier:

- de bedrijven;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over water;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen;

Hieronder leest u achtereenvolgens een beschouwing over de externe veiligheidssituaties van bovengenoemde inrichtingen en transportassen, gerelateerd aan de ontwikkeling van het projectgebied.

Bedrijven

De woningbouw Land in Zicht bevindt zich buiten alle 10^{-6} contouren en invloedsgebieden van Wet milieubeheer-inrichtingen die onder het Bevi ressorteren. Juridisch gezien is er geen Bevi verantwoording van toepassing. De meest nabijgelegen risicovolle inrichting betreft Prins Staalhandel BV, gelegen aan de Kousenmakersweg 2, waar een bovengronds propaanreservoir met een inhoud van circa 18 m³ staat. Deze inrichting valt niet onder de werkingssfeer van het Bevi, maar staat wel vermeld op de Risicokaart Noord-Holland. De afstand van het reservoir tot de geplande woningbouw bedraagt circa 500 meter. De woningbouw bevindt zich hiermee ruimschoots buiten het invloedsgebied (effectafstand) van voornoemde reservoir.



uitsnede risicokaart Noord-Holland

Transport gevaarlijke stoffen over waterwegen

Het Spaarne behoort niet tot een hoofdtransportas of een hoofdvaartweg. Op de risico-kaart noord-Holland komt het Spaarne niet voor. In de directe omgeving van de projectlocatie zijn geen bunkerschepen aanwezig met gevaarlijke stoffen. Voorts vindt er geen vervoer plaats van gevaarlijke stoffen die risico's opleveren voor de geplande nieuwe functies.

Transport gevaarlijke stoffen over wegen

De dichtstbijzijnde weg bij de projectlocatie, die in het kader van het vervoer van gevaarlijk stoffen is aangewezen, is Waarderweg in de Waarderpolder. Deze weg wordt vervangen door de nieuw aan te leggen weg, de Oostweg. Voor deze weg zal een ontheffing aangevraagd dienen te worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij zal rekening gehouden dienen te worden met de in de omgeving aanwezige geprojecteerde kwetsbare functies. De brug is niet opgenomen in de route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en er bestaan ook geen plannen om de Schoterbrug hierin op te nemen.

Buisleidingen

De risicokaart van Noord-Holland geeft geen aanleiding tot het verrichten van nader onderzoek met betrekking tot de aanwezigheid van buisleidingen. Kortheidshalve wordt verwezen naar onderstaande uitsnede van de betreffende risicokaart.



Conclusie

De ontwikkeling van de locatie levert voor de hierin aanwezige (beperkt) kwetsbare objecten uit een oogpunt van externe veiligheid geen risico's op.

4.15 Kabels, leidingen, straalpaden en andere belemmeringen

Ten zuiden van het projectgebied aan overzijde van de Schoterbrug is een zogenaamd kV 50-station gesitueerd. Een kV 50-station maakt onderdeel uit van het elektriciteitsnet. Het elektriciteitsnet is onder te verdelen in een hoofdtransportnet met spanningen van 380 kV en 220 kV, een transportnet met spanningen van 150 kV, 110 kV en 50 kV en een distributienet met spanningen van 25 kV, 20 kV, 10 kV en 400/230 V.

De Nederlandse overheid heeft op dit moment geen wettelijke grenswaarden vastgesteld voor kortdurende of langdurige blootstelling aan elektrische en magnetische velden, die veroorzaakt worden door de elektriciteitsvoorziening. Wel heeft de Nederlandse overheid (het ministerie van VROM) in oktober 2005 een advies uitgebracht over elektrische en magnetische velden nabij bovengrondse hoogspanningslijnen. Hiervan is in deze situatie geen sprake.

Bij ondergrondse hoogspanningskabels in Nederland blijven de magnetische veldsterkten altijd beneden de referentieniveau's van ICNIRP (100 μ T voor magnetische velden en 5000 V/m voor elektrische velden).

Bij schakelstations die in een gebouw staan schermen de muren het elektrische veld van de hoogspanningsapparatuur af. In alle gevallen blijft de magnetische veldsterkte in woningen en andere gebouwen vlakbij hoogspanningsschakelstations beneden het door het Ministerie van VROM voor deze situatie geadviseerde ICNIRP-referentieniveau van 100 μ T.

In het bestemmingsplangebied komen verder geen kabels en leidingen voor.

Gelet op bovenvermelde en de uitgevoerde KLIC melding zijn er geen belemmeringen te verwachten voor de bouw van de woningen en de verplaatsing van de verenigingen binnen het projectgebied.

4.16 Windklimaat

In Nederland bestaat tot op heden geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen windhinder of windgevaar niet hoeft te worden meegenomen in de afwegingen. Voor gebouwen hoger dan 30 meter wordt het uitvoeren van een windhinderonderzoek noodzakelijk geacht. Omdat er in dit bestemmingsplangebied hoger dan 30 meter gebouwd wordt is er een windhinderonderzoek uitgevoerd. Zie bijlage 1K en bijlage 1L

Bij dit onderzoek is gebruik gemaakt van de NEN 8100 norm. In deze norm worden twee criteria onderscheiden windhinder en windgevaar. De bedoeling van de norm is dat windhinder zoveel mogelijk voorkomen en beperkt wordt en om er voor te zorgen dat er geen windgevaarlijke situaties ontstaan. De norm is bewust niet in een wettelijk kader gegoten om het in situaties als de onderhavige mogelijk te maken de situatie te accepteren in de wetenschap dat er ergens windhinder zal ontstaan. Het zal bij een hoogbouwproject als het voorliggende, dat ook nog vrij open voor bepalende windrichtingen aan het water gelegen is, nagenoeg nooit mogelijk zijn te voorkomen dat op een der meetpunten nog een slecht windklimaat optreedt.

Concluderend kan worden gesteld dat de geplande nieuwbouw geen noemenswaardige invloed heeft op het windklimaat in de omgeving. In de omgeving van het plangebied mag na realisatie een overwegend goed windklimaat verwacht worden. Voor zowel de woningen aan de Spaarndamseweg als in het gebied rondom het gebouw gelegen tussen de Spaarndamseweg en het brughoofd mag het windklimaat als goed beoordeeld worden. Ter plaatse van de woonboten, gelegen ten noordoosten van het plangebied, is tevens een goed windklimaat te verwachten. Het windklimaat op de reeds gerealiseerde brug en het talud zal enigszins verbeteren ten opzichte van de bestaande situatie.

Binnen het bestemmingsplangebied is op een aantal meetpunten een matig tot plaatselijk (zeer) slecht windklimaat te verwachten, waarbij voor 1 plek een beperkt risico voor windgevaar bestaat.

De plekken waar een matig tot plaatselijk (zeer) windklimaat te verwachten is, zijn:

- op privé-buitenruimten dakterrassen in torens en watervilla's;
- op de plint waar de torens op staan;
- in de openbare ruimte.

In het rapport worden 3 varianten voorgelegd die in meer en mindere mate leiden tot beperking van de windhinder. Hiertoe wordt een aantal maatregelen voorgesteld, m.n. bestaande uit plaatsing van windschermen en – luifels. In het bestemmingsplan is het treffen van die maatregelen mogelijk gemaakt. (artikel 4.3 en 9.3).

4.17 Bezinning

De stand van de zon verandert het hele jaar door. In de zomer staat de zon hoog aan de hemel, de schaduwvorming van de bebouwing op de omgeving is dan minimaal. In de winter staat de zon laag en is de schaduwvorming maximaal.

In de bezonningsstudie is de schaduwvorming op verschillende tijden van het jaar en op verschillende tijdstippen op een dag weergegeven, zie bijlage 1M. Dit is gedaan om inzicht te krijgen wat de nieuwe bebouwing voor effect heeft op de gevels van de bestaande bebouwing. Er wordt aangetoond hoe de bezinning door de nieuwbouw wordt beïnvloed op verschillende tijdstippen op de data 21 maart en 21 juni m.b.t. omliggende reeds bestaande bebouwing.

De bezonningsstudie laat zien dat de nieuwbouw slechts beperkt effect heeft bestaande bebouwing langs de Spaarndamseweg. De nieuwbouw heeft met betrekking tot bezinning geen invloed op de bestaande woonboten welke gelegen in de Jan Gijzenvaart.

5 PLANBESCHRIJVING

5.1 Visie op het plangebied

De visie gaat uit van een eiland dat zich losmaakt van de bebouwing aan de Spaarndamseweg waarbij transparantie en zicht over landschap en water centraal staan. De bebouwing ligt los als een eiland aan de voet van de brug met uitzicht over het Spaarne en het landschap. Er wordt een maritieme sfeer bereikt door een mix van functies. Hier vertrekken boten en meren boten aan, zeilen worden gehesen en gestreken. De bewoners kijken uit op deze activiteiten. Daarnaast wordt een openbaar gebied gerealiseerd aansluitend op de Spaarneboulevard waardoor de sfeer op en bij het water beleefd wordt.

Evenwijdig aan de aanlanding van de brug worden hoogteaccenten gecreëerd in de vorm van een drietal torens waarbij doorzichten richting Spaarne en Hekslootpolder aanwezig zijn. Hiermee stelt het gebied zich open naar het achterliggende landschap. De hoogteaccenten sluiten aan bij de hoogteaccenten zoals die aan de Spaarndamseweg zijn gedacht waardoor de stad een meer stedelijk front krijgt aan het Spaarne.

De brug en de torens inclusief een nieuwe kade vallen binnen de rood/groene sfeer. Deze stedelijke sfeer waarbij brug, maaiveld en torens met elkaar verweven zijn vormt een overgang tussen de bestaande omgeving en de maritieme sfeer die in het overige deel van het plangebied wordt gerealiseerd. Twee schiereilanden zullen als vingers in het water worden gepositioneerd. De nieuwe stadshaven wordt omsloten door de schiereilanden. Langs de Spaarndamseweg komt een nieuw voorplein dat duidelijk is begrensd door een appartementsgebouw.

Door de Spaarneboulevard onder de Schoterbrug door te trekken naar de nieuwe kade die evenwijdig aan de torens loopt wordt het gebied verbonden met de omgeving.

De verschillende sferen zijn doorvertaald in de uitwerking van de openbare ruimte ten aanzien van materialisering, straatmeubilair, vlonders terrassen, verlichting en kademuren.

Uitgangspunten bebouwing

Plaatsing

- Plangebied vormt een eigen eiland en staat los van de bestaande bebouwing van de Spaarndamseweg.
- Torens als drie verticale elementen evenwijdig aan de aanlanding van de brug.
- Schiereilanden met waterwoningen en watervilla's steken als vingers het water in.
- Stadshaven en schiereilanden scheppen een intieme binnenwereld.
- Voorplein langs de Spaarndamseweg wordt duidelijk begrensd door een nieuw appartementencomplex.

Massa en vorm

- De schaal en de maat van de bebouwing in het plangebied dienen te worden afgestemd op de specifieke stedenbouwkundige context zoals omschreven in de visie.
- Bebouwing maakt een geleidelijke overgang van stadskant naar waterzijde en het open landschap door middel van verschillende bebouwingshoogten, massa en watergebondenheid.
- Gebouwen zijn stuk voor stuk herkenbare stedenbouwkundige eenheden.
- Vanaf de brugaanlanding voldoende doorzicht naar de watergebonden woningen.
- Watergebonden woningen vormen een door middel van openheid en individuele herkenbaarheid vloeiende overgang naar het open water.
- Waterwoningen geschakeld; watervilla's vrijstaand.
- Installaties niet zichtbaar vanaf de straat en worden binnen hoofdvolume opgenomen.

Detallering, kleur en materiaal

- Verscheidenheid in materialisering en vormgeving bouwmassa's.
- Eenduidige kleurstelling in het hele woongebied voor samenhang en rust.
- Bij de rood/groene sfeer aansluiting zoeken bij de woonomgeving en elementen gerelateerd aan havengebouwen, kademuren etc.
- Bij de maritieme sfeer aansluiting zoeken bij luxe woonarken, jachthavens en intimiteit van watereilanden.

Uitgangspunten openbare ruimte

- Verharding sluit aan op beide sferen.
- Kade als scheidslijn sferen en voorplein traditioneel duurzaam materiaal in grijs. Accenten in hout of natuursteen.
- Verlichting brug doorzetten tot aan het kruispunt bij de Nieuw Guineastraat.
- Sferen hebben varianten van dezelfde verlichtingsarmatuur.
- Toepassing duurzame materialen.

Uitgangspunten parkeren

- Gebouwde parkeervoorzieningen appartementencomplex en torens.
- Watervilla's en waterwoningen één of twee plekken op eigen terrein bij achter voorgevelrooilijn met voorkeur binnen hoofdvolume.
- Voorplein bezoekersparkeren woningen, verenigingen en stadshaven.

Het programma

Binnen het jachthavengebied worden maximaal 170 (water)woningen/appartementen gebouwd. Binnen het projectgebied worden verschillende woonvormen gerealiseerd. De 3 langs de weg geprojecteerde woongebouwen bieden ruimte aan appartementen en penthouses. De parkeervoorzieningen bevinden zich in een afgesloten parkeerruimte, die onder de 3 gebouwen doorloopt. Op de begane grond is ook ruimte voor het

clubhuis voor een vereniging en bijvoorbeeld een atelier of een praktijkruimte.

De 18 Watervilla's in 3 bouwlagen zijn gelegen aan de steiger aan het Spaarne. Naast parkeren op eigen terrein bestaat de mogelijkheid in de eigen boot aan huis aan te meren. De watervilla's vormen de begrenzing van het projectgebied aan de zijde van het Spaarne. Aan de andere zijde ontstaat een binnenhaven.

De 29 Waterwoningen zijn in twee bouwlagen en voor bepaalde blokken kan optioneel voor een derde bouwlaag worden gekozen. Deze zijn gelegen op een eiland in het midden van het plangebied. Ook deze (aaneengesloten) woningen hebben de beschikking over een parkeerplaats op eigen terrein en de mogelijkheid tot het aanmeren van een boot bij de woning.

De 30 appartementen in 4 bouwlagen van elk 7 appartementen liggen aan de kop van de tweede binnenhaven. In de bouwlaag daarboven wordt ruimte geboden aan 2 ruimte penthouses. Parkeren wordt gerealiseerd onder de appartementen op maaiveld. Aan de achterzijde van het gebouw kan de eigen boot worden aangemeerd.

Er zullen ook een aantal verenigingen een plek krijgen die al binnen het projectgebied een locatie hadden. Voor de scouting zullen nieuwe voorzieningen onder en/of naast de brug worden gerealiseerd. De hengelsportvereniging blijft binnen het jachthavengebied gevestigd.

Ontsluiting

Het projectgebied kent twee hoofdontsluitingsroutes: Een langzaamverkeersroute (voet-en fietspad) komt via de boulevard langs het Spaarne, onder de brug door, het projectgebied binnen. De centrale toegangsweg voor het (auto)verkeer (maximum snelheid 30 km/uur) komt het plangebied binnen vanaf het nieuw aan te leggen kruispunt tussen de Schoterburg en de Spaarndamseweg (maximum snelheid 50 km/uur). Gezien de intensiteiten van het autoverkeer en de oversteekbaarheid van het langzaamverkeer zullen hier verkeerslichten geplaatst worden. Deze centrale toegangsweg loopt vanaf het talud glooiend beneden en takt aan op het voorplein en de kade bij de appartementengebouwen.

De auto's kunnen op eigen terrein parkeren, het is niet toegestaan auto's te parkeren op de wegen waaraan de woningen gelegen zijn. Deze wegen moeten in verband met de toegang van hulpdiensten, vrij van obstakels zijn.

6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening verplicht bestemmingsplannen op te stellen voor de bebouwde kom. In de Wro en het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is nader 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 nadere juridische inrichting van een bestemmingsplan. Hierbij moet gedacht worden aan de toepassing van ontheffingsmogelijkheden en wijzigingsbevoegdheden. 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.

Het juridische bindende onderdeel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende onderdeel van het bestemmingsplan.

Systematiek van de Regels

De vorige Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna WRO) en het daarbij behorende Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro 1985) bevatten bijna geen bepalingen over de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan voor de verschijningsvorm van het bestemmingsplan. Dit heeft er toe geleid dat in de praktijk allerlei varianten zijn toegepast. Hierdoor zijn er zeer verschillende bestemmingsplannen ontstaan. Bestemmingsplannen met dezelfde beleidsmatige inhoud en met hetzelfde doel zagen er geheel anders uit en waren moeilijk vergelijkbaar. Hierdoor ontbrak het aan duidelijkheid voor de gebruiker van het bestemmingsplan. En dit terwijl leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker van het bestemmingsplan van groot gewicht zijn. Het gaat bij bestemmingsplannen 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, de monitoring van beleid en de handhaving. De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP 2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zo ook voor de regels.

De regels vallen conform SVBP 2008 in vier hoofdstukken uiteen. Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Hoofdstuk 2 regelt de bestemmingen en het daarop toegestane gebruik. Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels zoals algemene ontheffingsregels, algemene wijzigingsregels en algemene procedureregels. Hoofdstuk 4 tot slot bevat de overgangs- en slotregels.

De regels zijn genummerd en bevatten (in relatie met de plankaarten) het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en de toegelaten bebouwing en gebruik van de bebouwing.

6.2 Inleidende regels

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

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Voor zover er geen begrippen zijn gedefinieerd wordt aangesloten bij het normaal spraakgebruik.

Artikel 2 Wijze van meten

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

6.3 Bestemmingsregels

Na de inleidende regels worden de onderscheiden bestemmingen per artikel beschreven. De bestemmingsregels zijn opgebouwd uit een

- bestemmingsomschrijving (waar hebben we het over);
- bouwregels van het hoofdgebouw (vooral de uiterlijke maatvoering), de bouwregels van aan-, bijgebouwen en opbouwen;
- een eventuele ontheffing van de bouwregels (ontheffings bevoegdheid van burgemeester en wethouders);
- de specifieke gebruiksregels (hoe mag het erf en de bebouwing gebruikt worden) en;
- een eventuele aanlegvergunning (vergunningvereiste voor niet bouwwerkzaamheden)

Artikel 3 Bedrijf (B)

Naast het medegebruik van openbaar gebied voor nutsvoorzieningen is in dit bestemmingsplan de bestemming bedrijf- nutsvoorziening (nv) opgenomen voor het NUON gebouw gelegen aan de Spaarndamseweg. Dit gebouw met bijbehorende grond is een bestaande voorziening.

Artikel 4 Gemengd 2 (GD-2)

Er zijn twee typen gemengde doeleinden: gemengd 2 en gemengd 3.

Binnen de vestigingen bestemd als Gemengd 2 wordt op de begane grond ruimte geboden voor de functie parkeren. Dit is ook middels de aanduiding (sgd-pg) op de verbeelding opgenomen. Er is een aanduiding maatschappelijk (m) opgenomen, een maatschappelijke functie is hier op de begane grond toegestaan zoals bijvoorbeeld de hengelsport

Alle andere bouwlagen zijn gereserveerd voor woondoeleinden. Binnen deze bestemming is onder voorwaarden ook toegestaan om een beroepsmatige activiteit aan huis uit te oefenen. Voorwaarde is wel dat wonen de hoofdfunctie van de woning blijft.

De bovenste bouwlaag van de havenappartementen (noordelijkste appartementengebouw) bestaat uit twee penthouses.

Er is een aanduiding onderdoorgaan [ond] opgenomen, dit is bedoeld om balkons mogelijk te maken.

Er is een bepaling opgenomen dat Burgemeester en wethouders ontheffing kunnen verlenen voor het plaatsen van windschermen en - luifels.

Artikel 5 Gemengd 3 (GD-3)

Binnen de bestemming Gemengd 3 wordt op de begane grond ruimte geboden voor de functies: maatschappelijke doeleinden, dienstverlenende bedrijven/ instellingen, praktijkruimte, kantoor, kleinschalige detailhandel. Op de begane grond is horeca toegestaan indien en zoals aangeduid op de verbeelding. Er is alleen bij deze aanduiding een kleine daghoreca voorziening toegestaan. Met daghoreca wordt bedoeld dat hoofdzakelijk overdag zwak- en niet-alcoholische dranken en etenswaren verstrekt worden zoals onder andere een koffie-/theehuis, ijssalon, croissanterie, lunchroom, dagcafé, dagrestaurant.

De overige bouwlagen zijn bestemd voor woondoeleinden. Binnen deze bestemming is onder voorwaarden ook toegestaan beroepsmatige activiteit aan huis uit te oefenen. Voorwaarde is wel dat wonen de hoofdfunctie van de woning blijft.

Artikel 6 Groen (G)

De bestemming Groen is gegeven aan het openbaar groen in het plangebied. Deze bestemming wordt hoofdzakelijk bepaald door groenvoorzieningen zoals gras, bomen en struiken. Daarnaast mogen ondermeer ook paden, speelvoorzieningen, water, oeververharding en zo nodig een nutsgebouwtje worden opgenomen. Er mogen verder geen gebouwen in de bestemming groen geplaatst worden, behalve bouwwerken zoals straatmeubilair, nutsvoorziening, afvalinzamelingsplaatsen e.d..

Artikel 7 Recreatie (R)

De bestemming Recreatie is opgenomen voor waterpartijen waar steigers mogelijk gemaakt zijn. Waar de bestemming Recreatie direct grenst aan de bestemming Wonen mag een privésteiger worden gerealiseerd. Er mag niets op of aan de steigers worden gebouwd.

Waar de bestemming Recreatie grenst aan de bestemming Gemengd mogen steigers aangelegd worden ten behoeve van bootjes van de bewoners van het appartementengebouw. Er mogen op de steigers alleen kleine bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

Bij de aanduiding (sr-vl) in de bestemming Recreatie mag ten behoeve van de een scoutingvereniging één drijvend verenigingsgebouw en één loods aangelegd worden. Binnen deze bestemming is het toegestaan dat er 3 grotere vaartuigen aangelegd worden ten behoeve van het verenigingsleven.

De bestemming Recreatie (jh) die bij en onder de brug is opgenomen zijn uitsluitend bedoeld voor verenigingsleven (scouting en hengelsport).

Artikel 8 Tuin 1 (T-1)

Een tuin kan worden omschreven als een deel van het private erf dat grenst aan de openbare ruimte. Uitgangspunt is dat in de tuinen niet mag worden gebouwd. Het onbebouwd laten van de tuin draagt bij aan de uitstraling van de woonomgeving.

Parkeren in de tuinbestemming is niet toegestaan

Artikel 9 Verkeer (V)

Op de verbeelding zijn gebieden aangewezen voor verkeer. De bestemming heeft betrekking op de wegen in het plangebied met daarbijbehorende fiets- en voetpaden. In deze gebieden zijn bruggen bij de aanduiding (br) en parkeerplaatsen bij de aanduiding (p) toegestaan. Ook zijn groenvoorzieningen, oevervoorzieningen en water toegestaan

Daar waar in de verkeersbestemming de aanduiding (vb) is opgenomen betreft het delen van het openbaar gebied die de aansluiting met de woongebieden omvatten. Het is niet toegestaan om hier te parkeren of andere obstakels te plaatsen die de verkeersveiligheid of de toegang van hulpdiensten belemmeren.

In de verkeersbestemming is ook de aanduiding [ond] opgenomen, dit betekent een onderdoorgang. De fietsontsluiting loopt onder de brug door. Ook is onder de brug een aanduiding (vl) opgenomen, hier is een gebouwde opslagloods voor het verenigingsleven zoals bijvoorbeeld scouting mogelijk gemaakt.

Onder de brug loopt de bestemming R (jh) door, dat betekent dat onder de brug steigers gerealiseerd kunnen worden.

Er is ten behoeve van de ventilatiekoker van de parkeergarage een leidingenstrook opgenomen, deze is aangegeven met de aanduiding (ls).

De gronden die de verkeersbestemming zijn ook groenvoorzieningen of speelvoorzieningen mogelijk gemaakt.

Er is een bepaling opgenomen dat Burgemeester en wethouders ontheffing

kunnen verlenen voor het plaatsen van windschermen en - luifels.

Artikel 10 Water (WA)

Het op de verbeelding aangeduide water betreft de in het plangebied voorkomende watergangen. Er mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd. Ligplaatsen voor woonschepen en horecaschepen zijn uitdrukkelijk uitgesloten. Ook drijvende tuinen en steigers zijn niet toegestaan.

Waar in de waterbestemming de aanduiding (lp) is opgenomen mag een bootje aangelegd worden. Er mag hier niks gebouwd worden.

Artikel 11 Wonen (W)

Deze bestemming is van toepassing op de toekomstige watervilla's en de waterwoningen. Binnen deze bestemming is naast wonen onder voorwaarden ook toegestaan beroepsmatige activiteit uit te oefenen. Voorwaarde is wel dat wonen de hoofdfunctie van de woning blijft.

Bij de waterwoningen wordt voor drie bouwblokken een optionele derde bouwlaag mogelijk gemaakt. De derde bouwlaag moet uitgevoerd worden in één type, deze is door de architect van de woningen ontworpen.

Er is een parkeer voorziening opgenomen in de bestemming Wonen.

Artikel 12 Waarde-archeologie (WR-A) dubbelbestemming

De categorie van de dubbelbestemming Archeologisch waardevol gebied wordt in dit plangebied toegekend op basis van de verwachting dat sporen van bewoning niet grote dichtheid zullen worden aangetroffen.

6.4 Algemene regels

Artikel 13 Anti-dubbeltelbepaling

Dit artikel regelt hoe voorkomen kan worden dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt, bijvoorbeeld in het geval (onderdelen van) bouwpercelen van eigenaars verschillen en wisselen. De regeling is met name van belang met het oog op woningbouw. Door verwerving van een extra (bouw)perceel of een gedeelte daarvan, kunnen de gronden niet meegenomen worden met de berekening van de bouwmogelijkheden van het nieuwe perceel als de nieuw verworven gronden reeds meegenomen zijn bij de berekening van een eerdere bouwvergunning. Het is dus niet toegestaan gronden twee keer in te zetten om een bouwvergunning te verkrijgen.

Artikel 14 Algemene ontheffingsregels

Ten behoeve van de flexibiliteit en bruikbaarheid in de praktijk is voorzien in bepaalde algemene ontheffingsregels voor het college van burgemeester en wethouders. Zo kan er een ontheffing plaatsvinden voor de in het plan aangegeven maten tot ten hoogste 10 %. Gebruik van gronden in strijd met het bestemmingsplan is op grond van de Wet ruimtelijke ordening (artikel 7.10 Wro) strafbaar. In de diverse bestemmingen is opgenomen wat voor die bestemming in elk geval als strijdig gebruik moet worden aangemerkt.

Artikel 15 Algemene procedureregels

In dit artikel staat beschreven wat de procedure is bij een ontheffing.

6.5 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 16 Overgangsbepalingen

In dit artikel is het overgangsrecht ten aanzien van gebruik en bebouwing opgenomen. Het overgangsrecht houdt in dat gebruik en bebouwing dat in strijd is met het nieuwe bestemmingsplan, maar reeds aanwezig was ten tijde van de voorgaande plannen, onder voorwaarden, mag worden voortgezet. Deze voorwaarden zijn opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening 2008 in de artikelen 3.2.1 tot en met 3.2.3 met de verplichting deze op te nemen in het bestemmingsplan.

Artikel 17 Slotbepaling

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

6.6 Handhavingsparagraaf

Voor het plangebied zal handhaving van de kaders van het bestemmingsplan in eerste instantie plaatsvinden via de te verstrekken bouwvergunningen en eventuele aanlegvergunningen. Het gemeentelijk toezicht tijdens de bouw is gewaarborgd doordat in Haarlem volgens het Landelijk Toezichtprotocol (erkend door VROM) wordt gewerkt.

Projecten worden volgens het protocol geclassificeerd, waardoor de noodzakelijke frequentie en het niveau van de controles tijdens de bouw bepaald wordt. De rapportage van deze controles wordt digitaal opgeslagen.

Bij dit nieuwbouwproject ligt strijdig gebruik van de opstallen bij de eerste in gebruik name en in de eerste gebruiksjaren, niet voor de hand. Het beoogde gebruik van de gebouwen is in de regel helder door het ontwerp en voorkomen van de gebouwen. Bij alle deelnemende marktpartijen is het toegestane gebruik eveneens helder. Globale gebiedscontrole vindt plaats doordat in Haarlem de toezichthouders gebiedsgericht werken en 'hun' gebied daardoor goed kennen. Indien er in de toekomst signalen komen van strijdigheden in het gebied zal met de handhavende afdeling bepaald moeten worden of aanpak van incidenten de aangewezen weg is of dat een integrale gebiedsgerichte aanpak noodzakelijk is.

7 UITVOERBAARHEID, OVERLEG EN INSPRAAK

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

De gemeenteraad moet bij het vaststellen van het bestemmingsplan expliciet het besluit nemen om geen exploitatieplan vast te stellen (artikel 6.12, tweede lid Wro).

Voor het stedenbouwkundige plan voor "Land in Zicht" is een grond- en vastgoedexploitatie opgesteld. Tussen de gemeente en de bouwcombinatie is verder een realisatieovereenkomst gesloten. Een exploitatieopzet maakt deel uit van deze overeenkomst. Behoudens vastgestelde bijdragen van de gemeente en mogelijke subsidies van derden komt de uitwerking en realisatie van het plan, zoals dat is verankerd in de voorliggende ruimtelijke onderbouwing, voor rekening en risico van de initiatiefnemers.

Gelet op het vorenstaande is het kostenverhaal op basis van bovenvermelde overeenkomst voor de gemeente voldoende zeker gesteld zodat afgezien wordt van het opstellen van een exploitatieplan en van de vaststelling ervan.

7.2 Uitkomst watertoets

Voorafgaand aan het opstellen van het concept ontwerp bestemmingsplan heeft 11 juni 2007 en 10 februari 2009 vooroverleg plaats gevonden met het Hoogheemraadschap van Rijnland. In het kader van het pré advies Watertoets heeft Rijnland d.d. 17 februari 2008 per brief de volgende opmerkingen gegeven. Cursief de reactie van de gemeente.

- Rijnland verzoekt om in de waterparagraaf aandacht te besteden aan de beschrijving van het watersysteem in de huidige situatie (waterkwantiteit, waterkwaliteit, beheer en onderhoud van watergangen) en een beschrijving van het watersysteem in de toekomstige situatie (waterkwantiteit, waterkwaliteit, beheer en onderhoud van watergangen) zodat duidelijk is wat de gevolgen van de ruimtelijke ontwikkeling voor het watersysteem zullen zijn. Hierbij kan dan tevens aandacht worden besteed aan de mate waarin sprake is van dempingen en de mate waarin het verhard oppervlak in het plangebied toeneemt alsmede de compenserende maatregelen die worden getroffen.

Reactie gemeente: De waterparagraaf is aan de hand van bovenstaande opmerkingen aangepast.

De voorgenomen dempingen en de toename aan verhard oppervlak worden in de nabijheid (aan de noordzijde van de Waarderpolder) gecompenseerd door de aanleg van een nieuwe jachthaven in het noordelijk deel van de Waarderpolder. Deze afspraken zijn vastgelegd in de Keurvergunning.

- Rijnland geeft aan bovengenoemd punt zo mogelijk door te vertalen naar de voorschriften en – zover ze ruimtebeslag vragen – als zodanig te worden bestemd op de plankaart. Dit geldt in elk geval voor alle watergangen; deze dienen op de plankaart primair als "water" te worden

bestemd. De daarbij behorende bouwwerken (sluizen, bruggen, inlaten, gemalen, duikers, e.d.) en de aangrenzende oever en onderhoudsstrook (van 2 tot 5 meter) dienen de bestemming "water" te krijgen. In de voorschriften moet rekening worden gehouden met de functie ervan en de daarbij behorende bebouwingsvoorschriften.

Reactie gemeente: Het bouwplan is in het kader van een preadvies watertoets aan het Hoogheemraadschap Rijnland voorgelegd. Hieruit kwam de expliciete wens van de zijde van Rijnland naar voren om de steigers/ligplaatsen bij de woningen te bestemmen als 'jachthaven'.

Aangezien in de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) de aanduiding 'jachthaven' slechts mogelijk is binnen de bestemming "Recreatie" is zodoende de bestemming 'Recreatie' met de functieaanduiding 'jachthaven' op de kaart opgenomen in plaats van de bestemming 'Water'.

- Rijnland vraagt bij de bestemmingen "groen", "recreatie" en "agrarisches" om onder de doeleindenomschrijving op te nemen "water en oevervoorzieningen". Dit maakt het mogelijk om bijv. waterberging te creëren zonder het bestemmingsplan te hoeven aanpassen.

Reactie gemeente: De betreffende doeleindenomschrijving zijn conform opgenomen.

- Rijnland vraagt bij beschoeiingen en steigers aan te geven op welke wijze deze worden vorm gegeven en dat dit in overleg met Rijnland is gegaan.

Reactie gemeente: Dit is opgenomen in de Keurvergunning. Een bestemmingsplan is primair gericht om bepaalde functies, gebruik en bebouwing toe te laten. Deze uitvoeringsaspecten komen vooral aan de orde in het kader van de bouwvergunningsprocedure.

- Rijnland geeft aan dat bij dempingen en bij de toename van het verhard oppervlak het verstandig is om kaartjes toe te voegen met de bestaande situatie en de nieuwe situatie met daarbij in een tabel de vierkante meters demping, toename verhard, de compensatie in het plangebied en de compensatie elders (jachthaven Schoteroog). Zie hiervoor de cijfers uit de verleende keurvergunning. Hiermee wordt duidelijk dat is voldaan aan de eisen omtrent het compenseren van dempingen en toename verhard oppervlak.

Reactie gemeente: In paragraaf 4.5 is een kaartje van de bestaande situatie opgenomen. Aan de hand van de cijfers uit de verleende Keurvergunning is in paragraaf 4.5. aangegeven hoeveel m2 er in beide projecten Land in Zicht en Schoteroog gegraven moet worden vanwege de dempingen en toename van verharding. Ook is nagegaan hoeveel er gegraven zal worden volgens de Keurvergunning. Geconcludeerd wordt dat er ruim voldoende gecompenseerd zal worden.

7.3 Uitkomsten overleg

Overeenkomstig artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het conceptontwerp-bestemmingsplan toegezonden aan:

- Min. van Defensie directie West (Utrecht)
- Min. van EZ regio Noord-West (Den Haag)
- Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
- Hoogheemraadschap Rijnland (Leiden)
- Min. van LNV Vestiging West (Utrecht)
- Luchtverkeersleiding Nederland (Schiphol)
- Provincie Noord-Holland (Haarlem)
- RACM (Amersfoort)
- Rijkswaterstaat dir. Noord-Holland (Haarlem)
- VROM-insp. Noord-West (Haarlem)
- Gasunie West (Waddinxveen)
- Industriekring Haarlem
- Kamer van Koophandel
- KPN, afd, projectering Bouw (Haarlem)
- Milieudefensie
- Milieufederatie Noord-Holland (Zaandam)
- NUON (Haarlem)
- PWN Noord-Holland (Velsbroek)
- Recreatie Noord-Holland (Haarlem)
- Stichting Milieu- en natuurbescherming Kennemerland
- VAC Haarlem (Haarlem)
- Vereniging Behoud de Hekslootpolder
- Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland
- Waternet (Amsterdam)
- Wijkraad Indische buurt Noord
- Wijkraad Vogelbuurt/Dietsveld
- Woonbootbewoners Spaarndamseweg

De volgende instanties hebben niet (afzonderlijk) gereageerd:

- Min. van EZ regio Noord-West (Den Haag)
- Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
- Min. van LNV Vestiging West (Utrecht)
- RACM (Amersfoort)
- KPN, afd, projectering Bouw (Haarlem)
- Milieufederatie Noord-Holland (Zaandam)
- NUON (Haarlem)
- PWN Noord-Holland (Velsbroek)
- Recreatie Noord-Holland (Haarlem)
- Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland
- Waternet (Amsterdam)

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

- Min. van Defensie directie West (Utrecht)
- Luchtverkeersleiding Nederland (Schiphol)

De onderstaande instanties hebben schriftelijk hun opmerkingen kenbaar gemaakt. Hieronder zijn de ingezonden reacties samengevat en is cursief is de reactie daarop van de gemeente weergegeven.

1. Hoogheemraadschap Rijnland

- a. Geconstateerd wordt dat in de waterparagraaf m.b.t. de beschrijving van de huidige en de toekomstige situatie nog een aantal zaken als p.m. zijn aangegeven.

Reactie gemeente: De paragraaf is aangevuld.

- b. In februari 2009 is door Rijnland een keurvergunning verleend t.b.v. steiger, meerpalen, beschoeiingen en damwanden in het plangebied. Verzocht wordt om hiervan melding te maken in de waterparagraaf.

Reactie gemeente: De waterparagraaf is conform aangepast.

- c. Met instemming constateert Rijnland dat bij de relevante bestemmingen(Groen, Verkeer Recreatie) de omschrijving 'water en waterlopen' is opgenomen.

Reactie gemeente: De opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

- d. De voorschriften voor steigers in de bestemming 'Water' zijn een goede vertaling van het beleid van het Hoogheemraadschap op dit punt.

Reactie gemeente: Deze regeling wordt in het ontwerp bestemmingsplan niet meer mogelijk gemaakt omdat er geen steigers in de bestemming 'Water' toegestaan zijn. Steigers zijn enkel in de bestemming Recreatie toegestaan.

2. Provincie Noord-Holland

Gelet op de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is de beoordeling beperkt tot provinciale belangen zoals die zijn vastgelegd in het Overgangsdokument geldend streekplanbeleid en de Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland 2009. In het Streekplan Noord-Holland Zuid is dit gebied aangeduid als "stedelijk gebied". Het plangebied ligt binnen de rode contouren.

Reactie gemeente:De opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

3. Rijkswaterstaat Noord-Holland & ministerie VROM (identiek)

- a. Op 25 juni 2008 is het Nationaal Bestuursakkoord Water geactualiseerd. Geadviseerd wordt om dit akkoord als uitgangspunt te nemen voor het ontwikkelen en uitvoeren van ruimtelijke plannen.

Reactie Gemeente:De paragraaf 3.1 van de toelichting is conform aangepast.

- b. Onder de beschrijving van het Rijksbeleid wordt de Vierde Nota Waterhuishouding en de Nota Mobiliteit gemist

Reactie Gemeente:De paragraaf 3.1 van de toelichting is conform aangepast.

- c. Geadviseerd wordt om onder hoofdstuk 4.2 (Geluid, wegverkeerslawaai) in de tekst aandacht te besteden aan het woon- en leefklimaat in relatie tot de 30 km/u zones.

Reactie gemeente: Paragraaf 4.11 van de toelichting is conform aangepast

d. Uit de Waterparagraaf blijkt niet duidelijk of de watertoets in overleg met het

Hoogheemraadschap heeft plaatsgevonden. Een verwijzing naar paragraaf 7.2 is op zijn plaats.

Reactie gemeente: Paragraaf 4.5 van de toelichting is conform aangepast

e. Bij het plan is geen verkeersonderzoek gevoegd waarin de veranderingen op de Spaarndamseweg in beeld zijn gebracht. Ook wordt gevraagd om in de paragraaf verkeer aandacht te besteden aan de verkeersafwikkeling op wegen binnen het plangebied en de verkeersveiligheid.

Reactie gemeente: Er zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, welke ten grondslag hebben gelegen aan de artikel 19 WRO vrijstellingsbesluiten omtrent de reconstructie van de 'Oostweg' en de 'Schoterbrug'. In paragraaf 4.11 en paragraaf 5.1 is extra aandacht besteed aan de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid van dit plangebied.

4. Gasunie

Het plan is getoetst aan het toekomstig externe veiligheidsbeleid van VROM voor de aardgastransportleidingen. Op grond van deze toetsing komt de Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtsbijgelegen leiding valt. De aardgastransportleiding heeft geen invloed op de verdere planontwikkeling/

Reactie Gemeente: De opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

5. VAC-Haarlem, adviescommissie voor woningbouw en woonomgeving

a. Het verdient de aanbeveling om ontsluiting van het plangebied te regelen met een verkeerslicht. Zowel voor auto's als voor langzaamverkeer.

Reactie Gemeente: Er wordt een VerkeersRegelInstallatie geplaatst op de kruising van Schoterbrug met Spaarndamseweg, Vondelweg en dit plangebied. Dit stond inderdaad nog niet vermeld in de toelichting maar is nu toegevoegd in paragraaf 4.11 en 5.1

Een langzaamverkeersroute (voet-en fietspad) komt via de boulevard langs het Spaarne, onder de brug door, het plangebied binnen.

b. Inrichting van het plangebied als fietsstraat (auto te gast) zou de voorkeur genieten boven de inrichting als 30 km/u zone.

Reactie Gemeente: Binnen de bestemming verkeer- verblijfsgebied zou dit mogelijk zijn. De inrichting van de weg is nog niet bepaald.

c. Afgevraagd wordt of de parkeercapaciteit van het voorplein voldoende is voor de te verwachten parkeerdruk t.g.v. recreatieve bestemmingen (scouting, jachthaven, beoogde horeca).

Reactie Gemeente: Bij de voorbereiding van het concept plan is ook de parkeercapaciteit betrokken. Niet is gebleken dat deze onvoldoende is. Bij de aanvraag van de bouwvergunning zal een parkeerbalans opgenomen moeten worden waarin de functies met parkeernormen staan vermeld. De parkeercapaciteit van het voorplein zal hieraan getoetst worden.

d. Gesproken wordt over het aanleggen van een tweede boot voor de 18 watervilla's. DeVAC staat een eerlijke verdeling van de ligplaatsen voor. Niet de één twee plaatsen en de ander niks.

Reactie Gemeente: De achterkant van de watervilla's is geen privésteiger voor de toekomstige bewoners van de watervilla's, hier kunnen ook andere booteigenaren aanleggen.

6. Stichting Milieu- en natuurbescherming Kennemerland

a. Het nieuwe bestemmingsplan komt in de plaats van het oude "Uitbreidingsplan Noord wijziging nummer 9A". Dat beslaat echter niet precies hetzelfde gebied, naar ons idee. Wat gebeurt er met de overblijvende stukjes?

Reactie Gemeente: Een deel van die gronden is reeds opgenomen in het bestemmingsplan "Indischebuurt Noord". Naar verwachting worden de overige gronden opgenomen in het bestemmingsplan Spaarndamseweg e.o..Dit bestemmingsplan is opgenomen in het Meerjarenplan bestemmingsplannen van de gemeente Haarlem. Er is reeds een start gemaakt met het opstellen van dit bestemmingsplan.

b. Het NSL is nog niet van toepassing. Zoals u zelf in de voetnoot nr 2 op pagina 7 aangeeft is er voorlopig sprake van een strenger criterium. Niet blijkt dat het plan aan dit strengere criterium voldoet, de conclusie in de 3^e alinea op blz 18, over beoordeling volgens NIBM-woningcriterium, dat er sprake is van NIBM-bijdrage prematuur. Integendeel. Het Schoterbrugproject komt voor als nummer 703 in de landelijke lijst van IBM-projecten, in het document "NSL, kabinetsstandpunt, bijlage

Reactie Gemeente:De SMNK stelt ten onrechte dat niet aan het juiste criterium voor 'Niet in betekenende mate' zou zijn getoetst. In de rapportage zijn juist de criteria genoemd - en als toetsingskader gebruikt - die momenteel, in afwachting van de vaststelling van het NSL, van toepassing zijn. Zie de AmvB NIBM, art 2 lid 2 en de MvT daarop, waarin is aangegeven dat het tijdelijke criterium 0,4 ug/m3 is. Uit de Regeling NIBM art 4 lid 2 juncto voorschrift 3B.2, volgt dat het tijdelijke criterium in aantallen woningen overeenkomt met 500. De rapportage toont aan dat aan deze criteria voldaan wordt. Los van de NIBM beoordeling wordt bovendien ook voldaan aan de grenswaarden luchtkwaliteit, zoals eveneens in de rapportage is berekend. De vernoeming van IBM project 703 is in het kader van dit bestemmingsplan niet relevant. Project 703 betreft de herinrichting van Bedrijventerrein Waarderpolder, waarvan het project Herinrichting Jachthavenlocatie /Land in Zicht geen deel uitmaakt. De aanleg van de Schoterbrug is reeds in ruimtelijke besluitvorming vastgelegd via art. 19 procedures.

c. De onderliggende verkeerscijfers voor uw luchtkwaliteitsberekeningen, die ook gebruikt zijn bij de aanvraag bouwvergunning Schoterbrug, worden door ons bij de rechter betwist. De rechter heeft de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) om advies gevraagd, en deze geeft ons gelijk in zijn rapport van 16 december 2008. Het ligt dus niet in de rede om deze cijfers nu te gebruiken. De uitspraak van de rechter dient te worden afgewacht voordat luchtkwaliteitsberekeningen gemaakt kunnen worden.

Reactie Gemeente: De besluiten omtrent de Schoterbrug hebben rechtskracht verkregen en de rechtmatigheid daarvan staat ook nog steeds overeind. Daarbij verplicht de Wro noch enige andere wettelijke bepaling ons om de uitspraak van de rechter in dezen af te wachten.

Terzijde wordt opgemerkt dat gemeente de conclusies van de StAB bestrijdt en hiertegen ook verweer heeft gevoerd. De gemeente ziet in de opmerkingen van de StAB geen aanleiding aan de kwaliteit van de totale verkeerscijfers te twifelen.

Bovendien is de beoordeling van de StAB niet gericht op de verkeerstoename door Land in Zicht, waarop in elk geval de NIBM-beoordeling in de rapportage gebaseerd is.

d. Door ons uitgevoerde proefberekeningen met het CAR-model 6.1.1 en realistischere waarden voor verkeersintensiteit, bomenfactor en vrachtverkeer percentages leiden tot overschrijdingen van de NO₂-norm.

Reactie Gemeente: Aangezien de door SMNK genoemde proefberekeningen niet zijn bijgevoegd kan de gemeente niet inhoudelijk reageren op de volgens veronderstelling van SMNK realistischere aannames omtrent invoerparameters. De gemeente heeft gewerkt met reële dan wel worst case aannames, die zijn aangegeven in de rapportage.

7. Vereniging behoud de Hekslootpolder

a. De tijd om te reageren is te kort, zeker als je in ogenschouw neemt dat een belangrijk deel van het bestemmingsplan, de bijlagen toelichting, pas in een zeer laat stadium digitaal beschikbaar waren. Te weinig tijd om er serieus naar te kijken.

Reactie Gemeente: De tijd die de overlegpartners is geboden om te reageren is inderdaad korter geweest dan de gebruikelijke termijn, maar onzes inziens was deze termijn voor de partners voldoende om met een inhoudelijk reactie te komen. Aan alle overlegpartners zijn zoals gebruikelijk de stukken in papierenversie toegezonden. Bovendien zijn - als extra service- aan de overlegpartners waarvan een e-mailadres bekend was de stukken ook digitaal toegezonden.

b. De berekeningen in de bijlagen toelichting (o.a. het geluid), zijn berekend vanuit de eerdere tekeningen en plannen (zie bijlage 1, model met waarneempunten, 2006), niet vanuit de nieuwste plannen en hoeveelheid woningen. De juistheid van de berekeningen is dan ook twijfelachtig.

Reactie Gemeente: Voor zover relevant is nader onderzoek gedaan en zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd en indien nodig zijn de resultaten daarvan verwerkt. Zo zijn de geluidsniveaus hogere waarden aangepast, waarbij moet worden opgemerkt dat de aanvullende nieuwbouw vanwege het wegverkeer gevelbelastingen krijgt die erg ver onder de voorkeurswaarde van wegverkeer liggen en daarom komen ze niet in aanmerking voor een beoordeling van de gecumuleerde waarde.

c. In het huidige concept-bestemmingsplan wordt niet over de oude Land in zicht plannen gesproken, of de oude afspraken met de vereniging behoud de Hekslootpolder, of de reden waarom de plannen veranderd zijn.

Reactie Gemeente: Het is niet gebruikelijk om in een bestemmingsplan het gehele proces te beschrijven wat aan de voorbereiding van het plan is voorafgegaan. Om toch een ontwikkeling te noemen die sinds het begin van de voorbereiding is opgetreden kan de verplaatsing van de HJC worden aangehaald. Nadat bekend werd dat de HJC niet langer binnen dit plangebied geacommodeerd hoefde te worden, is het planvoornemen daarop aangepast. Dat deze – of andere – ontwikkeling(en) in strijd zou zijn met oude (en bindende) afspraken is ons niet gebleken.

d. De verenigingen behoud de Hekslootpolder is akkoord gegaan met de Schoterbrug, Land in Zicht, Schoteroog en andere plannen als totaalpakket, later is het in stukken gehakt en wordt een deel, deze woningbouw, tegen de afspraken in veranderd.

Reactie Gemeente: Voor de door de vereniging genoemde ontwikkelingen worden inderdaad afzonderlijke ruimtelijke besluittrajecten gevolgd. Dat dit in strijd zou zijn met eerdere (en bindende) afspraken is ons niet gebleken.

e. In de oude plannen zou er een geleidelijke overgang zijn van Hekslootpolder, via een haven naar laagbouw gevolgd door hoogbouw. Nu is dat plan verlaten en is er één soort gebouw van 9 meter. Deze plannen creëren een woonwijk in plaats van een fraaie overgang van polder naar brug. De fraaie plannen zijn omgezet in pure woningbouw.

Reactie Gemeente: De twee buitenste blokken van de waterwoningen zijn teruggebracht naar twee bouwlagen.

f. De hoogte van de woningbouw aan de zijde van de woonboten zal wat betreft hoogte zeker terug moeten naar wat eerder afgesproken is.

Reactie Gemeente: Voorgesteld is om de twee buitenste blokken van de waterwoningen terug te brengen naar twee bouwlagen. Voor de watervilla's is de derde laag geen optie maar een direct gegeven. Dit is bewust gedaan omdat deze 'vinger' qua bouwmassa een belangrijke rol speelt voor de beleving als entree van de stad en omarming van de haven. Het is de rand van het gebied vormt daarmee met de torens het silhouet vanaf het Spaarne. Het deels verlagen van de bouwhoogte verstoort in hoge mate de omarming en 'bescherming' van de haven. Daarnaast wordt het silhouet gefragmenteerd en verliest het daardoor zijn herkenbaarheid. De afstand tot de meest dichtbij gelegen woonboot is circa 55 meter en wordt als voldoende geacht.

g. Het open karakter van de ingang van de Jan Gijzenkade zal door de hoogte van de woningen eveneens verloren gaan.

Reactie Gemeente: Het open karakter van de ingang van de Jan Gijzenkade duidt op een duidelijke herkenbaarheid en doorloop van het water vanaf en naar het Spaarne. Het landschap loopt door tot aan de Spaarndamsebrug sluit aan op het groene karakter aan de 'stadse' zijde en er is een duidelijke zichtrelatie. Zowel in de huidige als toekomstige situatie is dit open karakter beperkt. Dit komt door de verschillende aanwezige functies zoals de Spaarndamsebrug, woonboten en haven met hun bijbehorende gebruik en

bedrijvigheid. De bouwhoogte van de nieuwbouw is hier geen debet aan. Juist door de beperkte bouwhoogte en de waaiervorm van de steigers waardoor een trechter en meer afstand ten opzichte van de woonboten ontstaat wordt het open karakter juist verbeterd ten opzichte van de oude situatie. Reactie geeft geen aanleiding tot verlagen van de bouwhoogtes.

8. Wijkraad Dietsveld-Vogelbuurt & Wijkraad Indische Buurt Noord

a. De tijd om te reageren is te kort, zeker als je in ogenschouw neemt dat een belangrijk deel van het bestemmingsplan, de bijlagen toelichting, niet digitaal beschikbaar zijn. De papieren documenten zijn slecht door 1 persoon te lezen, de digitale versie zou door andere wijkraadleden gelezen kunnen worden. Nu kan dat niet.

Reactie Gemeente:Zie onze reactie onder 7a.

b. Veel in het bestemmingsplan is ook nog niet uitgewerkt, het is een haastklus waarvan wordt verwacht dat daarover de wijkraad een weloverwogen advies moet gaan geven.

Reactie Gemeente:Het concept-ontwerpbestemmingplan is binnen korte tijd opgesteld en daardoor stonden er helaas een aantal PM-posten in, met name in hoofdstuk 6.3. Wij zijn van mening dat ook los van de invulling van die posten voldoende duidelijk was welke ontwikkelingen dit plan beoogt, welke ruimtelijk onderbouwing daaraan ten grondslag ligt en daarmee voldoende was voor de partners, om in het kader van het wettelijk vooroverleg, een goede reactie te kunnen geven.

c. De berekeningen in de bijlagen toelichting (o.a. het geluid), zijn berekend vanuit de eerdere tekeningen en plannen (zie bijlage 1, model met waarneempunten, 2006), niet vanuit de nieuwste plannen en hoeveelheid woningen. De juistheid van de berekeningen is dan ook twijfelachtig.

Reactie Gemeente:Zie onze reactie onder 7b.

f. Onder (bestemmingsplan) 3.3 blz.12 en 13 zijn diverse plannen opgesomd, ook in het Spaarneplan uit 2000, of het structuurplan, werd nimmer over een wijk als in de huidige plannen gesproken.

Reactie Gemeente:

Het Structuurplan en het Spaarneplan leggen op hoofdlijnen de ambities en wensen vast die te maken hebben met de ruimte en de verdeling daarvan in de stad. Zowel Structuurplan als het Spaarneplan geeft aan dat bij herinrichting van het jachthavengebied, woningbouw mogelijk gemaakt kan worden. De herinrichting van het voormalig jachthavengebied met woningbouw past daarmee binnen het geldende beleid. Het Structuurplan wordt voor verschillende locaties verder uitgewerkt in gebiedsvisies of in dit geval in een stedenbouwkundig plan.

g. De tabellen achter in de bijlagen toelichting zijn niet te lezen, er staan geen getallen of letters, maar rechthoekjes (verkeerd lettertype?).

Reactie Gemeente: Wij hebben inderdaad moeten vaststellen dat er tijdens het drukken van de stukken ten behoeve van het wettelijke vooroverleg kennelijk iets is misgegaan bij het afdrukken van enkele tabellen. Waardoor dat is gekomen is ons niet duidelijk, in de stukken die in het college zijn behandeld en naar de Raadscommissie zijn gezonden is deze misslag niet opgetreden. In de verdere procedure zal hierop extra worden gecontroleerd.

h. De wijkraden verwachten dat door het afsluiten van de Waarderbrug (bladz. 33) er eentegengestelde verkeersstroom zal ontstaan met verkeer vanaf de Waarderbrug naar de Schoterbrug. Het invoegen van de verkeersstroom zal verkeersremmend werken op de hoofdstroom Vondelweg, Schoterbrug richting Oostweg. Dit is niet terug te vinden in de berekeningen.

Reactie Gemeente: Er zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, welke o.m. ten grondslag hebben gelegen aan de artikel 19 WRO vrijstellingsbesluiten omtrent de reconstructie van de 'Oostweg' en de 'Schoterbrug'. In deze onderzoeken is de mogelijke afsluiting van de Waarderbrug meegenomen. Deze onderzoeken maken geen deel uit van dit bestemmingsplan. In paragraaf 4.11 en 5.1 wordt ingegaan op de ontsluiting van dit plangebied.

i. In het huidige concept-bestemmingsplan wordt niet over de oude Land in zicht plannen gesproken, of de oude afspraken met de betrokken groepen (Wijkraden, Verenigingen, enz.), of de reden waarom de plannen veranderd zijn.

Reactie Gemeente: Zie onze reactie onder 7c.

j. De wijkraad en verenigingen zijn akkoord gegaan met de Schoterbrug, Land in Zicht, Schoteroog en andere plannen als totaalpakket, later is het in stukken gehakt en wordt een deel, deze woningbouw, tegen de afspraken in veranderd.

Reactie Gemeente: Zie onze reactie onder 7d.

k. In de oude plannen zou er een geleidelijke overgang zijn van Hekslootpolder, via een haven naar laagbouw gevolgd door hoogbouw. Nu is dat plan verlaten en is er één soort gebouw van 9 meter. Deze plannen creëren een woonwijk in plaats van een fraaie overgang van polder naar brug. De fraaie plannen zijn omgezet in pure woningbouw.

Reactie Gemeente: Zie onze reactie onder 7e.

l. De hoogte van de woningbouw aan de zijde van de woonboten zal wat betreft hoogte zeker terug moeten naar wat eerder afgesproken is.

Reactie Gemeente: Zie onze reactie onder 7f.

m. Het open karakter van de ingang van de Jan Gijzenkade zal door de hoogte van de woningen eveneens verloren gaan.

Reactie Gemeente: Zie onze reactie onder 7g

n. De woonboten staan niet in dit bestemmingsplan, maar ook niet in het bestemmingsplan van de Hekslootpolder. Ook niet in het bestemmingsplan van het Dietsveld. Blijft over dat de woonschepen gaan vallen onder de Indische buurt Noord. Een raar ingesloten stukje land ingesloten tussen andere bestemmingplannen. Ondanks de wensen van de woonbootbewoners om ingepast te worden bij de wijken Dietsveld-Vogelbuurt.

Reactie Gemeente: Dit is een van de onderdelen die onder onze reactie onder 6a valt. Het is de bedoeling dat voor de woonboten met een ligplaatsvergunning een voorziening zal worden getroffen in het bestemmingsplan "Spaarndamse weg e.o."

9. Vereniging Woonbootbewoners Spaarndamseweg/Hekslootpolder

a. De vereniging accepteert uitbreiding van de plannen met 18 woningen, mits de afspraken die in het verleden zijn gemaakt wat betreft de bouwhoogten worden nagekomen. Deze afspraak behelst een aflopende bouwhoogte richting woonboten en Hekslootpolder. Concreet betekent dit dat de drie woonblokken die het dichtst bij de woonboten zijn gesitueerd, twee hoog gebouwd worden, zonder een optie voor een derde bouwlaag. Dit in tegenstelling tot het concept dat uitgaat van een maximale bouwhoogte van 9 meter (dit is drie verdiepingen) voor alle woningen.

Reactie Gemeente: Er zal nog een overleg plaatsvinden tussen woonbootbewoners, gemeente en bouwcombinatie. Mocht dit overleg resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan dan zal dit tussen het ontwerp bestemmingsplan en de vaststelling aangepast worden. Vooruitlopend op dit overleg is de bouwhoogte van de twee buitenste blokken van de waterwoningen vooralsnog teruggebracht naar twee bouwlagen.

b. Tijdens de bijeenkomst d.d. 16 maart 2009 (Havendienst) heeft de vereniging geconstateerd dat de woonboten niet in dit bestemmingsplan zijn opgenomen. Ook in het BP Heksloot zijn ze niet opgenomen. Men wil graag weten in welke plan de woonboten worden opgenomen.

Reactie Gemeente: Zie onze reactie onder 8n. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat in 2005, als antwoord op de inspraakreactie van de vereniging op het Stedenbouwkundig Programma van Eisen, is aangegeven dat de woonboten aan de orde zullen komen in het bestemmingsplan Spaarndamseweg.

10. Kamer van Koophandel Amsterdam (Kvk)

a. De KvK steunt in beginsel de ontwikkeling van woningen in dit gebied, maar dit mag later niet leiden tot klachten en belemmeringen van de economische functies in en om het plangebied.

Reactie Gemeente: Bij de voorbereiding is goed gekeken naar de aard en de omvang van de verschillende functies en zijn deze ook gezien in hun onderlinge samenhang. Zie paragraaf 4.3 en 4.14 van de toelichting.

b. De Schoterbrug mag niet belemmerend zijn voor het autoverkeer en de mogelijkheid van capaciteitsuitbreiding zou in het plan moeten worden opgehouden.

Reactie Gemeente: Er zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, welke o.m. ten grondslag hebben gelegen aan de artikel 19 WRO vrijstellingsbesluiten omtrent de reconstructie van de 'Oostweg' en de 'Schoterbrug'. Juist ihkv de komst van de Schoterbrug is ook gekeken naar de Waarderpolder, het grootste werkgelegenheidsgebied van Haarlem. De komst van de Schoterbrug betekent dat het noordelijk deel van de Waarderpolder ontwikkeld kan worden.

c. De KvK neemt aan dat gevaarlijke stoffen van en naar de Waarderpolder ook via de Schoterbrug vervoerd kunnen worden.

Reactie Gemeente: De route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar bedrijven in de Waarderpolder loopt via de zuidkant van de Waarderpolder vice versa. De Schoterbrug is niet opgenomen in de route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en er bestaan ook geen plannen om de Schoterbrug hierin op te nemen.

d. Volgens de KvK is het Spaarne een hoofdvaarroute en mogen de woningen geen belemmering gaan vormen voor het gebruik van deze vaarroute.

Reactie Gemeente: Het Spaarne is een belangrijke vaarroute, waarbij ook de beroepsvaart gebruik maakt van het Spaarne. De woningen zullen geen belemmering vormen voor de scheepvaart. De scheepvaartbelangen worden door de uitvoering van het project niet geschaad omdat het bestemmingsplangebied grotendeels is gesitueerd op de gronden van de bestaande jachthavenlocatie.

e. Er dient rekening te worden gehouden met de milieu- en hinderzones van de bedrijven die in de Waarderpolder zijn gelegen. Woningbouw mag niet tot gevolg hebben dat bedrijven extra investeringen moet doen in 'bronmaatregelen'.

Reactie Gemeente: Met deze hinderzones is bij het opstellen van onderhavig plan rekening gehouden. Wij verwijzen naar hoofdstuk 4.3 en 4.14 van de toelichting.

f. Naast wonen, voorziet het plan in bedrijfsfuncties en gemengde bestemmingen. De bestemmingsplanbepalingen zullen voldoende rechtszekerheid voor deze functies dienen te geven en zorgen voor een goed evenwicht tussen de diverse functies.

Reactie Gemeente: Het bestemmingsplan biedt voldoende rechtszekerheid voor de verschillende in het plangebied toegelaten functies. Bij de voorbereiding is ook goed gekeken naar de aard en de omvang van de verschillende functies en zijn deze ook gezien in hun onderlinge samenhang.

11. Industrie Kring Haarlem (IKH)

a. Het toekomstige woongebied mag later niet leiden tot klachten en belemmeringen van de economische functies in en om het plangebied.

Reactie Gemeente: Zie onze reactie onder 10a.

b. Er dient rekening te worden gehouden met de milieu- en hinderzones van de bedrijven die in de Waarderpolder zijn gelegen.

Reactie Gemeente: Dit is opgenomen in paragraaf 4.3 van de toelichting

c. Het Spaarne is een belangrijke vaarroute voor o.a. vrachtvaart. De woningen mogen geen belemmering gaan vormen voor het gebruik van deze vaarroute.

Reactie Gemeente: Zie onze reactie onder 10d.

d. Naast wonen, voorziet het plan in bedrijfsfuncties en gemengde bestemmingen. De bestemmingsplanbepalingen zullen voldoende rechtszekerheid voor deze functies dienen te geven en zorgen voor een goed evenwicht tussen de diverse functies.

Reactie Gemeente: zie onze reactie onder 10f.

12. Milieudefensie Haarlem

a. De Oostweg zal meer verkeer aantrekken dan de gemeente in haar rapporten stelt.

Reactie Gemeente: Er zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, welke o.m. ten grondslag hebben gelegen aan de artikel 19 WRO vrijstellingsbesluiten omtrent de reconstructie van de 'Oostweg' en de 'Schoterbrug'. Deze besluiten hebben rechtskracht verkregen. Niet is aangetoond dat deze onderzoeken noch de onderzoeken die aan onderhavig bestemmingsplan ten grondslag liggen niet juist zijn.

b. Een te hoge geluidsbelasting is niet aanvaardbaar.

Reactie Gemeente: Ten behoeve van de voorbereiding van dit bestemmingsplan zijn o.a. onderzoeken uitgevoerd naar de geluidsbelastingen. Uit deze onderzoeken blijkt dat, met gebruikmaking van de mogelijkheid tot vaststelling van hogere waarden, aan het gestelde in de Wet geluidhinder wordt voldaan en een aanvaardbaar woonklimaat is gewaarborgd.

c. Gezien de hoogte van de flats had Milieudefensie een windhinderonderzoek verwacht.

Reactie Gemeente: : Er zal een windonderzoek worden uitgevoerd en dit zal in ieder geval worden toegevoegd in de fase van de vaststelling van het bestemmingsplan. Indien de resultaten van het windonderzoek dat noodzakelijk maken dan zal in die fase worden voorgesteld om het bestemmingsplan t.o.v. het ontwerp gewijzigd vast te stellen.

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

(Apart opgenomen in bijlagenboek)

Bijlage 1A Geluidsonderzoek Wegverkeer Haarlem, Nieuwbouw Schoterog, d.d. 9 oktober 2006

Bijlage 1B Update Geluidsonderzoek Wegverkeer Haarlem, Nieuwbouw Schoterog, d.d. 11 april 2007

Bijlage 1C 2 de Update Geluidsonderzoek Wegverkeer Haarlem, Nieuwbouw Schoterog, d.d. 31 maart 2009

Bijlage 1D 3 de Update Geluidsonderzoek Wegverkeer Haarlem, Nieuwbouw Schoterog, d.d. 13 juli 2009

Bijlage 1 E 4 de Update Geluidsonderzoek wegverkeer Haarlem, Nieuwbouw Schoterog november 2009, d.d. 18 december 2009

Bijlage 1F Update Geluidsonderzoek wegverkeer, Waarderbrug half open d.d. 18 december 2009

Bijlage 1G Rapportage luchtkwaliteitseffecten herontwikkeling jachthavenlocatie, d.d. maart 2008 Haarlem

Bijlage 1H Onderzoek Luchtkwaliteit Schoterbrug te Haarlem, d.d. 20 november 2009

Bijlage 1I Aanvullend Luchtkwaliteitsonderzoek Schoterbrug bij éénrichtingsverkeer Waarderbrug d.d. 13 januari 2010

Bijlage 1J Herontwikkeling Jachthavengebied Haarlem, toetsing aan de Flora- en Faunawet, d.d. 25 mei 2007

Bijlage 1 K Windtunnelonderzoek nieuwbouwplan Land in Zicht te Haarlem, rapportnummer WH 3186- 1, d.d. 7 juli 2009

Bijlage 1 L Aanvulling windtunnelonderzoek variant D, E, F, G

Bijlage 1 M Bezonningsstudie