

# **Bestemmingsplan IJsbaanlaan e.o.**

**toelichting  
en bijlagen**

**Gemeente Haarlem  
Stadszaken  
december 2008**

## **INHOUDSOPGAVE**

**blz.**

### **I INLEIDING**

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

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

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

### **III PLANBESCHRIJVING**

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

### **IV OVERLEG EN UITVOERBAARHEID**

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

## **BIJLAGEN**

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

Afbeelding ligging en begrenzing plangebied



## 1 INLEIDING

### 1.1 Begrenzing van het plangebied

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



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

### 1.2 Aanleiding tot het herzien van het bestemmingsplan

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

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

- Ruimtelijke Ordening; deze vrijstellingen dienen in een bestemmingsplan te worden opgenomen, hetgeen tot nu toe nog niet is gebeurd;
2. Binnen het plangebied is een belangrijk bouwproject uitgevoerd: het (gedeeltelijk) overkappen van de ijsbaan;
  3. Planologisch wordt conform het Structuurplan Haarlem 2020 ruimte gereserveerd voor ontwikkelingen ter plaatse van het parkeerterrein ten noorden van het sportcomplex van het Kennemer Sport Center. Hier wordt door middel van een wijzigingsbevoegdheid ontwikkeling van vergader- en congresruimte, sport- en recreatiefuncties en/of maatschappelijke functies mogelijk gemaakt, zie § 2.4.

### 1.3 Doel en planvorm

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

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

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

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

#### 1.4 Geldende bestemmingsplannen en andere ruimtelijke regelingen

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

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

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

#### 1.5 Opzet van de toelichting; leeswijzer

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

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

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

### 2.1 **Korte historische schets**

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

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

### 2.2 **Stedenbouwkundige structuur**

#### *Structuur*

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

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

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

### ***Cultuurhistorische waarden***

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

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

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



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

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

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

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

### ***Molenbiotop***

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

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

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

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

### **2.3 Visie op het plangebied**

#### ***Cultuur, toerisme en zakelijke dienstverlening***

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

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

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

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

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

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

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

### ***Herkenbaarheid Ijsbaan***

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

### ***Molenbiotoop***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2.4 Voorzieningen

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

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

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

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

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

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

## 2.5 Verkeer

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

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

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

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

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

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

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

\* Parkeerbehoefte alleen ten tijde van schaatsseizoen

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

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

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



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

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

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

## **2.6 Water**

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

De Delft stroomt in noordelijke richting en heeft, als onderdeel van het boezemstelsel, een belangrijke bergingsfunctie. Daarnaast heeft de Delft de functie viswater.

Voor de spoorloot is de algemene ecologische functie van kracht. Volgens de vierde Nota Waterhuishouding moet al het oppervlaktewater minimaal voldoen aan de MTR (Maximaal Toelaatbaar Risico). Voor viswater gelden stringentere eisen. Daarnaast zijn in Noord-Holland ook de Specifieke Ecologische Norm Doelstellingen (SEND) van toepassing. Het Hoogheemraadschap van Rijnland streeft naar biologisch gezond water dat voldoet aan de eisen die er vanuit de toegekende functies aan gesteld worden.

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

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

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

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

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

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

### *1. Duiker*

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

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

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

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

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

## *2. afkoppelen hemelwater*

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

## *3. compenseren verhard oppervlak*

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

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

## 2.7 Groen

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

## 2.8 Milieuonderzoek

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

### 2.8.1 Geluid

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

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

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

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

#### 2.8.1.2 *Bevindingen*

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

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

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

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

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

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

### **2.8.1.3 Conclusie**

Uit de resultaten van het milieuonderzoek blijkt dat ter plaatse van het wijzigingsgebied een geluidbelasting wordt ondervonden ten gevolge van weg- en railverkeer. Bij het gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheid zal worden bekeken of geluidsreducerende maatregelen genomen kunnen worden om de geluidsbelasting te verlagen.

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

### 2.8.2 *Externe veiligheid*

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **2.8.4 Bodemkwaliteit**

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

#### **2.8.5 Zonering**

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

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



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

### **3 PLANBESCHRIJVING**

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

#### **3.1 Stedenbouwkundige uitgangspunten**

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

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

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

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

#### ***Wijzigingsgebied***

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

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

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

### **3.2 De bestemmingen**

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

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

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

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

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

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

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

#### ***verkeersdoeleinden***

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

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

***water***

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

***groenvoorziening***

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

***Anti-dubbeltelbepaling***

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

### **3.3 Hoofdropzet plankaart**

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

***Bebouwingsgrenzen***

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

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

***Bouwhoogte***

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

## 4 OVERLEG EN UITVOERBAARHEID

### 4.1 Participatie en resultaten

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

- Wijkraad Stuyvesant-Bomenbuurt

#### **Reactie**

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

#### **Commentaar**

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

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

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

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

- Gemeente Bloemendaal

**Reactie**

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

**Commentaar**

Is op de plankaart verwerkt

**Reactie**

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

**Commentaar**

Is op de plankaart verwerkt

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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



**Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

Belanghebbende bewoners worden schriftelijk op de hoogte gebracht.

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

## **4.2 Inspraak**

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

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

### **Inspraakreacties**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar:**

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

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

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

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **commentaar**

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

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

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

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

### **Reactie**

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

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

### **Commentaar**

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

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

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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



**Reactie**

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

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

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

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

**Commentaar**

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

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

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

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

**Commentaar**

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

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

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

##### **Reactie**

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

##### **Commentaar**

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

##### **Reactie**

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

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

### **Commentaar**

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

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

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

### **Reactie**

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

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

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

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

## 6. Inspraakreacties wijkraad “De Krim”

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

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

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

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

### **Reactie**

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

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

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

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

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



**Reactie**

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

7.      **Inspraakreactie W.M. Peltenburg, architectenburo Archstudio****Reactie**

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

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

### **Commentaar**

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

## 8. Inspraakreactie wijkraad Stuyvesant-Bomenbuurt

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

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

### **Commentaar**

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

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

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

1. Provincie Noord-Holland

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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



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

**Reactie**

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

**Commentaar**

Aan dit verzoek is voldaan.

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

De verwijzing in de voorschriften is aangepast.

2. Vrouwenadviescommissie voor de woningbouw en de woonomgeving

**Reactie**

Wij beperken ons in deze fase tot de volgende opmerkingen:

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

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

**Reactie**

Stedenbouwkundige structuur, cultuurhistorische waarden.

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

**Commentaar**

De tekst van de toelichting is aangepast.

**Reactie**

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

Dit is in de tekst van de Toelichting gecorrigeerd.

**Reactie**

Artikel 11 van de Voorschriften (algemene bebouwingsvoorschriften).

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

**Commentaar**

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

#### 4. gemeente Bloemendaal

##### **Reactie**

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

##### **Commentaar**

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

##### **Reactie**

Geen 10% extra bouwhoogte toegestaan.

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

##### **Commentaar**

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

**Reactie**

Ruimtelijke impact overkapping ijsbaan.

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

**Commentaar**

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

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

**Reactie**

De westkant van het parkeerterrein qua bouwhoogte limiteren.

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

**Commentaar**

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

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

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

## 5. Rijksdienst voor de Monumentenzorg

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

## 6. Hoogheemraadschap Rijnland

### Reactie

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

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

### Commentaar

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

### Reactie

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

### Commentaar

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

### Reactie

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



**Commentaar**

De tekst van de toelichting is hierop aangepast.

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

**Reactie**

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

**Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

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

### **Reactie**

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

### **Commentaar**

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

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

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

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

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

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

#### 4.5 Economische uitvoerbaarheid

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

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

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

#### 4.6 Handhaving

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

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

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

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

# BIJLAGEN

behoren bij toelichting bestemmingsplan IJsbaanlaan e.o.

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

## BIJLAGE 1 MOLENBIOTOOP

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

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

Waarbij geldt dat:

H = de hoogte van het obstakel

X = afstand tussen obstakel en molen

n = 75 voor ruw gebied

c = constante = 0,2

z = askophoogte = 10,85 meter

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

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

## BIJLAGE 2 MILIEUONDERZOEK IJSBAANLAAN E.O.

### BODEM

#### *Algemeen*

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

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

toelichting:

- : gehalte kleiner dan streefwaarde (niet verontreinigd)
- s : gehalte groter dan streefwaarde (licht verontreinigd)
- t : gehalte groter dan toetsingswaarde (matig verontreinigd)
- i : gehalte groter dan interventiewaarde (ernstig verontreinigd)



### ***Bodemkwaliteit IJsaanlaan e.o. Algemeen***

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

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

### ***Lokale verontreinigingen***

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

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

## **GELUID**

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

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

ontheffingswaarden voor de verschillende soorten geluid.

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

#### *Zones wegverkeer*

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

Tabel 1: Zonebreedte wegverkeer Wet Geluidhinder

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

De geluidzones gelden niet met betrekking tot:

wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied

wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt

#### *Zones spoorwegverkeer*

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

### ***Geluidbelasting***

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

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

### ***Geluidsnormen***

#### *Normering wegverkeerslawaai*

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

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

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

### *Normering spoorweglawaai*

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

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

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

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

### *Rekenmethode*

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

### Verkeersgegevens

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

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

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

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

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

### Resultaten

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

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

zuidzijde	Kleverlaan	24	60
	Railverkeer	50	63

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

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

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

### ***Bronmaatregelen***

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

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

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

### ***Geluidwerende maatregelen***

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

***Maatregelen***

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

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

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

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

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

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

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

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



**BIJLAGE 4 KOPIEEN ZIENSWIJZENBRIEVEN**

**Wegvaknaam :** Delftlaan 2018**Opmerkingen :** Geluidbelasting ter plaatse van de rooilijn van het Wijzigingsgebied**Rekenmethode :** RMV 2002

LEQ contouren op basis van Lden

**Waarnemers Geluidbelasting (Cumulatief)**

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

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

**Rijlijnen**

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



Wegvaknaam : Delftlaan 2018

Opmerkingen : Geluidbelasting ter plaatse van de rooilijn van het Wijzigingsgebied

Rekenmethode : RMV 2002

LEQ contouren op basis van Lden

**Waarnemers Geluidbelasting (Cumulatief)**

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

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

**Rijlijnen**

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



Wegvaknaam : Delftlaan 2018

Opmerkingen : Geluidbelasting ter plaatse van de rooilijn van Gemengde doeleinde

Rekenmethode : RMV 2002

LEQ contouren op basis van Lden

**Waarnemers Geluidbelasting (Cumulatief)**

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

Leq-contouren op 4,5 [m] :    **48,0 dB(A)** :    527,3 [m]                      **53,0 dB(A)** :    282,4 [m]  
    **58,0 dB(A)** :    155,3 [m]                      **63,0 dB(A)** :    86,6 [m]

**Rijlijnen**

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



Wegvaknaam : Delftlaan 2018

Opmerkingen : Geluidbelasting ter plaatse van de rooilijn van Gemengde doeleinde

Rekenmethode : RMV 2002  
 LEQ contouren op basis van Lden

**Waarnemers Geluidbelasting (Cumulatief)**

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

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

**Rijlijnen**

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