

Bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder

vastgesteld d.d.

goedgekeurd d.d.

Gemeente Haarlem
Hoofdafdeling Stadszaken
Afdeling Ruimtelijk Beleid
2010

Bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

	blz.
1 INLEIDING	4
1.1 Ligging en begrenzing van het plangebied	4
1.2 Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan	4
1.3 Doel en planvorm	4
1.4 Geldende bestemmingsplannen	5
1.5 Planproces	5
1.6 Opzet van de toelichting; leeswijzer	6
2 BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED	7
2.1 Ontstaansgeschiedenis en cultuurhistorische waarden	7
2.2 Stedenbouwkundige verschijningsvorm	9
2.3 Bedrijven, voorzieningen en instellingen	10
2.4 Het voormalig EBH-terrein	11
2.5 Woonschepen, woonwagens en bedrijfswoningen	11
2.6 Openbare ruimte: verkeer, water en groen	13
3 OMGEVINGSFACTOREN/RUIMTELIJKE BEPERKINGEN	15
3.1 Bodemkwaliteit	15
3.2 Geluid	16
3.3 Luchtkwaliteit	20
3.4 Milieuzonering	20
3.5 Externe veiligheid	24
3.6 Hoogtebeperkingen en vogelaantrekende functies	28
3.7 Archeologische aandachtspunten	29
3.8 Cultuurhistorische aandachtspunten	30
3.9 Flora en Fauna	31
4 BELEIDSKADERS BEDRIJVENTERREIN WAARDERPOLDER	33
4.1 Inleiding	33
4.2 Rijks- en provinciaal beleid	33
4.3 Structuurplan Haarlem 2020	35
4.4 Masterplan Spoorzone	37
4.5 Haarlems Verkeers- en Vervoerplan (HVVP)	39
4.6 Nota Milieuzonering	40
4.7 Integraal Waterplan Haarlem	41
4.8 Coalitieakkoord Haarlem 2006 - 2010	42
4.9 Samenvatting beleidsuitgangspunten en de vertaling naar het bestemmingsplan	43
5 VISIE OP HET PLANGEBIED	45
5.1 Bedrijventerrein Waarderpolder: primair werkgebied	45
5.1.1 Kantoren, zelfstandig en ondergeschikt	45
5.1.2 Detailhandel	46
5.1.3 Parkmanagement	47
5.1.4 Wonen	48
5.1.5 Culturele functies en culturele bedrijvigheid	48
5.2 Omgeving station Haarlem Spaarnwoude: multifunctioneel knooppunt Oostpoort	49
5.3 Stedenbouwkundige uitgangspunten	49

5.4	Openbare ruimte: verkeer, water en groen.....	50
5.5	Duurzame stedelijke ontwikkeling.....	51
5.6	Ontwikkelingen per deelgebied.....	52
5.6.1	Noordkop	52
5.6.2	Waarderpolder west.....	52
5.6.3	Waarderpolder midden en oost	53
5.6.4	Waarderpolder zuid	53
5.6.5	Oostpoort, omgeving station Spaarnewoude.....	54
5.6.6	EBH/Mincklerweggebied	55
6	PLANBESCHRIJVING	56
6.1	Juridische planopzet	56
6.2	Hoofdopzet plankaart	63
7	MAATSCHAPPELIJKE EN ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	66
7.1	Resultaten overleg art. 10 Besluit op de ruimtelijke ordening	66
7.2	Economisch uitvoerbaarheid bestemmingsplan Waarderpolder	66
7.3	Handhaving bestemmingsplan Waarderpolder	68

1 INLEIDING

1.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het bedrijventerrein Waarderpolder ligt in het noordoosten van de stad Haarlem. Het plangebied grenst aan het Noorder Buiten Spaarne, het recreatiegebied Schoteroog, de Veerpolder, de spoorlijn Amsterdam – Haarlem, de Amsterdamsevaart, de voormalige Oudeweg en de wijk Droste-Thorbeckekwartier. De exacte grenzen zijn op de plankaart weergegeven. Bij (spoor)wegen en wateren ligt de plangrens overwegend in het midden van de betreffende infrastructuur. Voor de grens tussen het bedrijventerrein en het buitengebied is de rode contour zoals vastgelegd in het streekplan Noord-Holland Zuid en het bestemmingsplan Penningsveer bepalend.

1.2 Aanleiding tot actualisering van het bestemmingsplan

In 1997 is de herstructurering van de Waarderpolder van start gegaan. Ten behoeve van het investeren in en het op peil houden van de Haarlemse economie is ervoor gekozen om de ruimte in de Waarderpolder te intensiveren, het aantal werknemers per hectare te verhogen, vervuilde locaties te saneren en de bereikbaarheid van het bedrijventerrein te verbeteren.

Onder de paraplu van het overkoepelende programma Herstructurering Waarderpolder wordt het bedrijventerrein ontwikkeld tot een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven.

Beleidskaders voor de Waarderpolder, trends en signalen van de markt vragen om een actueel bestemmingsplan. Besluiten over de Spoorzone hebben bijvoorbeeld invloed op dit bedrijventerrein, maar ook afspraken over kantoorontwikkelingen die in het kader van het Noordvleugeloverleg zijn gemaakt. Om uitvoering van de plannen voor dit gebied mogelijk te maken is aanpassing en modernisering van het vigerende bestemmingsplan noodzakelijk.

De gemeente Haarlem streeft waar mogelijk bij het actualiseren van verouderde bestemmingsplannen naar grotere, samenhangende plangebieden. Op deze manier kan de gemeente aan burgers en belanghebbenden beter inzicht geven in de ruimtelijke samenhang van plannen. Het bestemmingsplan Nieuwe Energie/Mincklersweg (vastgesteld in 2003) is om die reden vrijwel ongewijzigd opgenomen in dit bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder.

1.3 Doel en planvorm

Hoofddoel van het nieuwe bestemmingsplan voor de Waarderpolder is het opstellen van een actueel ruimtelijk-juridisch kader. Ten behoeve van de herstructureringsopgave is het nodig dat in dit nieuwe bestemmingsplan mogelijkheden worden gecreëerd voor ondermeer intensief ruimtegebruik en aanpassingen in de infrastructuur. Verder worden ontwikkelingen mogelijk gemaakt die beoogd zijn in de voor dit bedrijventerrein opgestelde visies en beleidsuitgangspunten. De bestaande ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied vormt daarbij een belangrijk uitgangspunt. Het karakter van de Waarderpolder als bedrijventerrein dient behouden te blijven. In dit nieuwe plan wordt de bestaande, legale situatie adequaat geregeld. In het vigerende bestemmingsplan Waarderpolder was een aantal gebieden nog niet nader uitgewerkt (UB-bestemmingen). De uitwerking van deze gebieden is in dit bestemmingsplan meegenomen.

De plankaart en de planvoorschriften zijn voldoende flexibel om de beoogde ontwikkelingen mogelijk te maken, maar geven tegelijkertijd de grenzen aan van die verruiming van de mogelijkheden. De rechtszekerheid van belanghebbenden mag namelijk niet in het gedrang komen.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Bestemmingsplannen

Binnen het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

Naam van het plan	Vastgesteld	Goedgekeurd
Uitbreidingsplan Penningsveer (deels)	06-05-1959	08-06-1960
Bestemmingsplan Waarderpolder	28-08-1991 <i>nr.287</i>	14-04-1992 <i>nr. 91-713449</i>
Uitwerkingsplan Sony Music Waarderpolder	28-01-1997	04-03-1997 <i>nr. 97-600950</i>
Bestemmingsplan Nieuwe Energie / Minckelersweg	20-08-2003 <i>nr. 163/2003</i>	11-11-2003 <i>nr. 2003-33973</i>
Partiële herziening Bestemmingsplan Waarderpolder	19-11-2003 <i>nr. 219/2003</i>	06-02-2004 <i>nr. 2003-48676</i>

Bij het van kracht worden van het nieuwe bestemmingsplan bedrijventerrein Waarderpolder verliezen de in het schema genoemde plannen hun rechtskracht.

1.5 Planproces

Het bestemmingsplan bedrijventerrein Waarderpolder doorloopt een procedure zonder de (overigens niet vereiste) voorontwerpfase. Nadat het college van Burgemeester en Wethouders met het concept-ontwerpbestemmingsplan hadden ingestemd, is dit plan in het voorjaar van 2008 in het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 10 Bro voorgelegd aan diverse (semi)overheden en belangengroepen. In deze fase kon schriftelijk (ook per mail) worden gereageerd op het concept-ontwerpbestemmingsplan. Tevens is er een inloopbijeenkomst georganiseerd ten behoeve van bedrijven en andere belanghebbenden. Tijdens deze bijeenkomst is het plan toegelicht en konden er vragen worden gesteld.

De commentaren naar aanleiding van het wettelijk vooroverleg en de inloopbijeenkomst zijn verwerkt en resulteerde in het ontwerpbestemmingsplan bedrijventerrein Waarderpolder. Na accoord van het college van B&W is het ontwerpbestemmingsplan ter bespreking aangeboden aan de raadscommissie Ontwikkeling. Daarna is het ontwerpplan gepubliceerd en 6 weken ter inzage gelegd (van 26 juni 2008 - 8 augustus 2008)¹. In die periode kon een ieder zienswijzen indienen bij de gemeenteraad. De ingediende zienswijzen hebben geleid tot diverse aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan. Ook zijn verschillende ambtelijke aanpassingen in het plan verwerkt. Het bestemmingsplan is vervolgens (met onder meer een overzicht van de relevante aanpassingen en wijzigingen) voor vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad, nadat het college van B&W het plan wederom heeft besproken met de commissie Ontwikkeling. Indieners van zienswijzen zijn in de gelegenheid gesteld hun zienswijze mondeling toe te lichten in deze commissievergadering. Nadat de gemeenteraad het bestemmingsplan bedrijventerrein Waarderpolder heeft vastgesteld wordt het plan ter goedkeuring gezonden aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In deze goedkeuringsfase kunnen degenen die een zienswijzen hebben ingediend tegen het ontwerpplan nog

¹ Omdat het ontwerpbestemmingsplan vóór 1 juli 2008 ter inzage is gelegd, wordt dit plan op basis van de (oude) Wet op de Ruimtelijke Ordening afgerond (dus na vaststelling volgt nog de goedkeuringsfase bij Gedeputeerde Staten).

hun bedenkingen kenbaar maken bij de provincie. Ook degenen die het niet eens zijn met de wijzigingen en aanpassingen in de vaststelling kunnen hun bedenkingen in deze fase kenbaar maken. Na goedkeuring is er tot slot nog een beroepsfase.

1.6 Opzet van de toelichting; leeswijzer

Ten behoeve van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de Waarderpolder is het, conform artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening, van belang onderzoek te doen naar de bestaande toestand in het plangebied en naar de mogelijke en wenselijke ontwikkeling van het gebied. In de toelichting wordt hier op de volgende wijze aan voldaan.

Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande situatie in het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt mede aan de hand van resultaten van diverse onderzoeken en analyses, een beschrijving gegeven van de omgevingsfactoren en de ruimtelijke beperkingen in het plangebied. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens uiteengezet welk rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid voor de Waarderpolder relevant is. Op basis van de beschrijving van de huidige situatie en het geformuleerde beleid is uiteindelijk de visie op het plangebied gebaseerd. Deze visie wordt in hoofdstuk 5 beschreven. Deze visie vindt uiteindelijk zijn weerslag in de wijze waarop de juridisch bindende onderdelen van het bestemmingsplan zijn vormgegeven: de plankaart en de voorschriften. In hoofdstuk 6 wordt uitgelegd op welke wijze de gronden in de Waarderpolder bestemd zijn en waarom voor bepaalde bestemmingen en regelingen gekozen is. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 ingegaan op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Inzicht wordt gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan en in de wijze waarop het bestemmingsplan gehandhaafd zal worden. Het resultaat van het onderzoek naar de maatschappelijke uitvoerbaarheid (i.c. de resultaten het vooroverleg ex artikel 10 (inclusief het wateradvies) van het Besluit op de ruimtelijke ordening) is opgenomen in de aparte bijlagebundel. In deze bijlagebundel zijn eveneens opgenomen het bodem- en luchtkwaliteitsonderzoek, het paddenonderzoek en de archeologische beleidskaart.

2 BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED

Dit hoofdstuk beschrijft de bestaande situatie in de Waarderpolder en het voormalig EBH-gebied. Uiteengezet wordt hoe de Waarderpolder als bedrijventerrein is ontstaan en hoe het terrein er tegenwoordig uitziet.

2.1 Ontstaansgeschiedenis en cultuurhistorische waarden

Prestedelijke ontwikkeling

Binnen de grenzen van het bestemmingsplan, globaal gevormd door het Noorder Buiten Spaarne in het westen en het noorden, de Amsterdamsevaart in het zuiden en de A. Hofmannweg en de Camera Obscuraweg in het oosten, zijn twee gebieden als polder bekend. Voor het grootste deel is dat de Waarderpolder in het noordelijk deel; ten zuiden van de Oudeweg tot aan de Amsterdamsevaart is dat de Veerpolder.

Deze polders aan de oostkant van Zuid-Kennemerland, aan de boorden van het Spaarne en de Liede, vormen de overgang tussen het landschap van de strandwallen en het veengebied. Oorspronkelijk was dit een hoogveengebied dat door ontwatering en ontginning laagveen werd, waar voor de waterbeheersing vervolgens bedijking en bemaling nodig bleken te zijn. De ophoging van de kaden tot dijken vindt in het begin van de 17^{de} eeuw plaats. Het gebied is dan eigendom van het Hoogheemraadschap Rijnland. Vóór 1594 was het toen nog moerassige gebied eigendom van de stad Amsterdam.

Hoofdstructuur

De nu nauwelijks nog herkenbare ontginningsstructuur van sloten en paden liep in het noordelijk deel van de Waarderpolder oost-west en in het zuidelijk deel noord-zuid. Deze zogeheten opstreckende verkaveling liep steeds vanaf de rivier waarop de ontwatering plaatsvond. In het noordelijk deel waren dat het Noorder Buiten Spaarne en de Binnenliede, in het zuidelijk deel het thans volledig verdwenen Vuilrak, een sterk kronkelende verbinding van het Spaarne met de Binnenliede.

De vergelijking met het historische kaartmateriaal laat zien dat geen van de huidige wegen een tracé van de oude ontginningsstructuur volgt.

Ten zuiden van het voormalig Vuilrak, de scheidslijn van de Waarderpolder en de Veerpolder, was de ontginningsstructuur gericht op de Amsterdamse Vaart.

Van de verkeerswegen is de Oudeweg de enige die, althans in naam, teruggaat op een verbindingsweg van middeleeuwse oorsprong. Het tracé van de Oudeweg begon bij de Amsterdamse Poort en liep voor een deel min of meer parallel met het Vuilrak. Alleen het gedeelte tussen de A. Hofmanweg en het Penningsveer is daar een rest van. De Oudeweg was de verbinding over land van Haarlem met Spaarnwoude en via Spaarnwoude met Amsterdam. Vanuit de binnenstad van Haarlem kon men het Spaarne oversteken bij de Korte Veerstraat, vervolgens de Spaarnedijk volgen (thans de Spaarnwouderstraat), om de route voort te zetten via de Oudeweg naar de Liede, waar men bij het Spaarnwouderveer kon oversteken om Spaarnwoude te bereiken. In 1519-1521 werd daar in de Liede een dam gelegd, met sluis en brug, die tegen betaling van een penning kon worden gepasseerd: het Penningsveer.

Met het graven van de trekvaart naar Amsterdam in 1631-1632 werd de route naar deze stad aanzienlijk vereenvoudigd.

Bebouwing en gebruik van de polders

In tegenstelling tot de gebieden westelijk van het Spaarne, waar de strandwal zich uitstrekt en het land buiten de stad bouwlandgebied was, was het veengebied oostelijk van het Spaarne in gebruik als grasland.

Aan het Spaarne heeft een “bouwerij” of boerderij gelegen van de kloosterbroeders van het Sint Jansklooster. Waar die boerderij precies heeft gelegen, is niet bekend.

Van het agrarisch gebruik van de polder zijn in het plangebied slechts twee boerderijen bewaard gebleven. Dat is de fraai aan het Spaarne gelegen boerderij ‘Ons Genoegen’, Hendrik Figeeweg 2, die waarschijnlijk uit het eerste kwart van de 18^{de} eeuw dateert, en de boerderij ‘Schoteroog’, Waarderweg 132, die in aanleg uit het eind van de 18^{de} eeuw dateert.

De boerderij ‘Ons Genoegen’ is het enige object in het plangebied dat als rijksmonument onder de bescherming valt van de monumentenwet vanwege de fraaie ligging en oudheidkundige waarde. Van 1845 tot 1927 valt het beheer van de Waarderpolder en de Veerpolder onder de gemeente Haarlemmerliede. Bestuurlijk gezien blijft het hoogheemraadschap Rijnland verantwoordelijk voor de polders. Dat blijft ook zo wanneer vanaf 1927 het gebied tot de gemeente Haarlem gaat behoren. Een situatie die voort zou blijven duren zolang er agrarisch gebruik is.

Industrieel

Al vrij vroeg is er in dit gebied ook sprake van industriële activiteiten. In een heel vroeg stadium is dat al een kalkbranderij en in de 19^{de} en het begin van de 20^{ste} eeuw zijn er verschillende molens, o.a. voor het zagen van hout.

De Haarlemse elektriciteits- en gasfabriek ontwikkelde rond 1902 het gebied in het uiterste zuidwesten. Het bedrijf veranderde hun naam tot Energiebedrijf Haarlem (EBH), waar het terrein nu nog de naam aan ontleent.

De zuidwesthoek van de polder tussen het (voormalig) Vuilrak en de boerderij ‘Ons Genoegen’ zag in 1916 de markante hal van machinefabriek verrijzen. Direct ten noorden van de boerderij verschijnt in de 20-er jaren van de 20^{ste} eeuw Hilarius-draadindustrie. Een bouw die vooruit liep op de verdere industrialisering van het poldergebied.

Om verdere industrialisering mogelijk te maken werd in 1933 een Uitbreidingsplan vastgesteld waarbij de gronden in de Waarderpolder werden aangewezen voor de aanleg van havens en industrieterreinen. Het ging daarbij in eerste instantie om het gebied tussen het Spaarne en de huidige Waarderweg. Vanaf 1939 werd hier de Industriehaven met de bijbehorende terreinen aangelegd. Overigens is maar een deel van het oorspronkelijke havenplan hier uitgevoerd, want de Industriehaven zou volgens de oorspronkelijke opzet tweemaal zo lang worden. Bovendien was er voorzien in een tweede haven parallel hier aan, die evenals de verlengde Industriehaven zou aantakken op het Noorder Buiten Spaarne bij de huidige Waarderhaven. Oostelijk van de Waarderweg blijft de polderverkaveling na 1945 voorlopig gehandhaafd. Vanaf het eind van de 60-er jaren van de twintigste eeuw is ook dit deel van de Waarderpolder tot industriegebied ingericht en heeft het haar polderverkaveling verloren.

Spoorbaan

Met de aanleg van de spoorbaan Haarlem – Amsterdam ten zuiden van de Oudeweg en min of meer parallel aan de Amsterdamsevaart is er in de Zuiderpolder een ingreep ontstaan die van blijvend belang is. Het hier aan gerelateerde bedrijfscomplex (Hoofdwerkplaats Nederlandse Spoorwegen) in

de driehoek tussen de Amsterdamsevaart, de Oudeweg en de Gedempte Oostersingelgracht grenst aan de oostelijke begrenzing van het beschermd stadsgezicht die over de Gedempte Oostersingelgracht loopt. Dit bedrijfscomplex laat een zeer uiteenlopende bebouwing zien waarvan de mogelijke cultuurhistorische waarde nog onderzocht moet worden. Dat geldt met name voor de bebouwing aan de Gedempte Oostersingelgracht. Ten behoeve van dit bedrijfscomplex is een gedeelte van de Amsterdamsevaart gedempt, die oorspronkelijk tot de, later gedempte, Oostersingel doorliep.

2.2 Stedenbouwkundige verschijningsvorm

Het bedrijventerrein de Waarderpolder is een gebied van bijna 150 hectare groot en vormt het belangrijkste werkgebied voor de gemeente Haarlem. Oorspronkelijk in gebruik als polder is vanaf begin vorige eeuw het gebied langzaam maar zeker in beslag genomen door industrie en bedrijvigheid, functies die in de binnenstad niet meer pasten of gewenst waren.

Elk gebied binnen de Waarderpolder heeft z'n eigen structuur en karakter. Deels bepaald door de tijd van in gebruikname, deels bepaald door de ligging aan bijvoorbeeld Spaarne of juist het spoor.

Door de gefaseerde totstandkoming van het industrieterrein door de jaren heen zijn er stedenbouwkundig gezien verschillende deelgebieden te onderscheiden.

Westzijde

De gebieden aan de westzijde, langs de Spaarneoever en in de omgeving van de Industriehaven, hebben een eigen karakter. Veel middelgrote bedrijven zijn gevestigd aan het water en worden ontsloten vanuit het midden van de polder. Ook het EBH-terrein, met zijn markante gebouwen, behoort tot dit gebied. Dankzij een groot aantal oost-westverbindingen is er vanuit de polder zicht op het Spaarne.

Middengebied

In het middengebied bevinden zich overwegend kleine kavels met een omvang tussen de 500 en 700 m². De omvang van deze kavels is te verklaren doordat er tijdens de stadsvernieuwingsperiode een behoefte was ontstaan aan kavels voor bedrijven die zich vanuit milieuoogpunt niet meer goed lieten mengen met de woonfunctie in bijvoorbeeld de binnenstad. Het middengebied wordt naast kleine kavels ook gekenmerkt door de aanwezigheid van het aan de Heringaweg gelegen bedrijf MSD, dat juist één van de grootste kavels in de Waarderpolder heeft. Mede doordat een groot deel van deze kavel nog onbebouwd is, vormt de kavel een bijzonder element in de Waarderpolder.

Zuiden

In de zuidelijke zone van de Waarderpolder, de zone gelegen ten zuiden van de Oudeweg, kennen de kavels een omvang die varieert tussen de 1 en 5 ha. Met name in de omgeving van station Spaarnwoude liggen enkele grootschalige kavels, zoals die van Joh.Enschedé en Pharmachemie. Ook het terrein van IKEA kan gerekend worden tot één van de grootschaligste kavels in de Waarderpolder.

De stationsomgeving is in de huidige situatie ruim van opzet. Hoewel dit gebied een belangrijke entree van de stad is, ontbreekt het aan een passende identiteit. Ontwikkelingen hebben in het verleden weinig samenhangend plaatsgevonden waardoor de uitstraling te wensen over laat. Dit is het vestigingsklimaat niet ten goede gekomen. Kansen voor verdere, gestructureerde ontwikkeling van dit gebied liggen er nog wel. Er zijn rondom het station bijvoorbeeld nog kavels beschikbaar voor bebouwing en aan de inrichting van de openbare ruimte kan nog nader vorm worden gegeven.

De ruimte rondom het station wordt verder sterk gedomineerd door de aanwezige infrastructuur. Naast de Amsterdamsevaart, het spoor en het station zelf is er een loopbrug over de weg naar het station en brug voor het overige verkeer.

Oosten

Het oostelijk deel van de Waarderpolder is wat verkaveling betreft vergelijkbaar met het middengebied. Bebouwing is in dit deel hoofdzakelijk gesitueerd aan weerszijden van de A. Hofmannweg. De overgang tussen de Waarderpolder en het buitengebied van de Veerpolder is vormgegeven door in het verlengde van de oost-west georiënteerde wegenstructuur doorzichten open te laten. De bebouwing vormt om die reden geen aaneengesloten rand.

Noorden

De noordkop van de Waarderpolder heeft een open en ongedwongen karakter. Hier bevindt zich nog uitgeefbare grond. De meest recente ontwikkelingen hebben zich voorgedaan in de noordwesthoek van de Waarderpolder, waar zich met name bedrijfsverzamelgebouwen hebben gevestigd op kavels met een grootte variërend tussen de 100 tot 500 m². Relatief grote kavels in de noordkop zijn het RIDS-terrein (3,2 ha) en de terreinen van Nelis en Bottelier.

Bebouwing

Anders dan het verkavelingspatroon kennen de gebouwen in de Waarderpolder wat hoogte betreft veelal wel eenzelfde maat: de bebouwing in de Waarderpolder bestaat doorgaans uit 2 bouwlagen (circa 8-10 meter). Uitzonderingen hierop zijn ondermeer bijzondere objecten zoals de KPN zendmast en het (Crown)bedrijfsverzamelgebouw.

Beeldbepalende structuren in de Waarderpolder zijn in hoofdzaak de Oudeweg, de Waarderweg en het Werkmanplantsoen. De Oudeweg is in de huidige situatie de doorgaande weg in de Waarderpolder. Deze weg kent een breed profiel met aan weerszijden (vrijliggende) fietspaden en duidelijke bomenrijen die de weg geleiden. Een andere belangrijke ontsluitingsweg is de noord-zuid gerichte Waarderweg. Deze weg is in 2008-2009 heringericht en verbreed en vormt de aansluiting met de in 2009 geopende Schoterbrug.

Het Werkmanplantsoen vormt centraal in de Waarderpolder gelegen een bijzondere groene ruimte.

2.3 Bedrijven, voorzieningen en instellingen

Was de Waarderpolder aanvankelijk een echt industriegebied, tegenwoordig heeft het gebied meer het karakter en de uitstraling van een gemengd bedrijventerrein. Sterk vertegenwoordigd zijn de segmenten reparatie, handel, productie-industrie, bouw, distributie, industriële dienstverlening en de van oudsher aanwezige grafische bedrijven die in de loop der tijd steeds meer een kantoorachtige uitstraling hebben gekregen.

Door zijn omvang en het soort bedrijven wordt de Waarderpolder gezien als een regionaal bedrijventerrein binnen de Noordvleugel van de Randstad. Een groot aantal bedrijven opereert op de internationale markt. De Waarderpolder telt ruim 600 bedrijven waar zo'n 15.000 werknemers werkzaam zijn (peildatum 2007). Deze werknemers zijn voornamelijk afkomstig uit de regio Zuid-Kennemerland, alhoewel ook een aanzienlijk deel afkomstig is uit Amsterdam-west, Haarlemmermeer, de bollenstreek en de regio's boven het Noordzeekanaal zoals Noord-Kennemerland, Zaanstad en Alkmaar.

De economische groei in de Waarderpolder is in vergelijking met andere bedrijventerrein in de regio lange tijd achtergebleven. Een verklaring voor deze achterblijvende economische positie wordt ondermeer verklaard door ruimtegebrek, de knelpunten in de bereikbaarheid, de deels verouderde productiestructuur en bodemvervuiling. Grond geschikt maken voor uitgifte is in verband met bodemvervuiling en de financiering van de sanering daarvan een kostbare zaak.

In de Waarderpolder komen twee grote zelfstandige detailhandelsvestigingen voor: een bouwmarkt, gelegen aan de Heringaweg en een grootschalige detailhandelsvestiging (IKEA) ten behoeve van woninginrichting, gelegen in de omgeving van station Spaarnwoude.

Verder zijn er enkele voorzieningen op het gebied van horeca, sport en recreatie. Centraal in de Waarderpolder ligt een restaurant. Op het gebied van sport bevindt zich in de zone ten zuiden van de Oudeweg een voetbalveld met bijbehorende clubaccommodatie.

In de noordkop van de Waarderpolder bevinden zich enkele op het water gerichte recreatievoorzieningen. Het gaat om een terrein van de scouting (Bim Bakenes), een loods met terrein van jachthaven Wetterwille, een terrein van scouting Regio Haarlem en een accommodatie met terrein van de Watervrienden. Langs de Waarderweg (in het Werkmanplantsoen) bevindt zich een clubhuis van een wielervereniging.

Aan de A.Hofmanweg bevindt zich het zogenaamde Crown Business Centrum. Dit is een bedrijfsverzamelgebouw voor met name productiebedrijven die gebruik maken van gemeenschappelijke voorzieningen zoals vergaderzalen, een centrale balie, een bedrijfsrestaurant, kinderopvang en fitness. Ook andere bedrijven in de Waarderpolder kunnen gebruik maken van deze faciliteiten. De laatste jaren is er een flink aantal van dit soort bedrijfsverzamelgebouwen bijgekomen.

2.4 Het voormalig EBH-terrein

Nadat de gebouwen op het EBH-terrein in onbruik waren geraakt, is gezocht naar een nieuwe functie voor dit gebied. Om het dreigende verval van de gebouwen te stuiten, zijn delen in gebruik gegeven bij een tweetal stichtingen, te weten de Nieuwe Vide en De Waakvlam. De overige gebouwen bleven in beheer van de gemeente en werden gebruikt door derden of stonden leeg.

Door deze gebruikers ontstond een klein cultureel centrum, dat in de loop van de tijd uitgegroeid is tot een levendig cultureel bedrijventerrein met werkplaatsen en ondersteunende horeca. De aanwezigheid van ateliers en culturele bedrijven, de grote mate van publieke toegankelijkheid en de kwaliteit van het openbaar gebied maken dit cultureel bedrijventerrein duidelijk anders dan het overige bedrijventerrein. Het is een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor bedrijven of activiteiten die een duidelijke relatie hebben met cultuur.

2.5 Woonschepen, woonwagens en bedrijfswoningen

Waarderhaven en omgeving

Aan de westoever van de Waarderpolder ligt, direct ten noorden van de Waarderbrug, de Waarderhaven. In deze woonschepenhaven bevinden zich 55 vooralsnog dicht op elkaar gelegen woonschepen. Op sommige plaatsen is sprake van een brandonveilige situatie, omdat de dicht op elkaar gelegen schepen veelal een onvoldoende onderlinge brandwerendheid bezitten. Verder bevinden zich net buiten de Waarderhaven in het Spaarne nog 2 ligplaatsen voor woonschepen. Voor het verruimen van de onderlinge afstand ontbreekt in de Waarderhaven zelf de fysieke ruimte, zolang het aantal woonboten tenminste gelijk blijft. Het opengraven van naastgelegen gronden (oostwaarts)

om zo meer ruimte te bieden aan de woonschepen is onderzocht en biedt de mogelijkheid de situatie in de haven sterk te verbeteren. Om uitgraven van het gebied in de nabije toekomst mogelijk te maken is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in het bestemmingsplan. De huidige verkeersbestemming/erf rondom de Waarderhaven kan hiermee met een vrij eenvoudige wijzigingsprocedure gewijzigd worden naar Water-woonschepenhaven (W-wsh).

De gronden ten noorden van de Waarderhaven zijn door de woonschepbewoners in de loop der jaren in gebruik genomen als erf/tuin. Een deel van deze gronden wordt aan de bewoners verhuurd. Het is echter niet helemaal duidelijk of de gronden overal legaal in gebruik zijn. Het gebied ziet er, mede door de aanwezigheid van de (mogelijk deels illegale) bergingen, rommelig uit. Het gebied ten oosten van de Waarderhaven heeft momenteel eveneens een matige ruimtelijke kwaliteit. Ook hier bevinden zich (mogelijk deels illegale) bergingen. Bij het onderzoek naar het opengraven van dit gebied is ook de herinrichting van het noordelijk en het resterende oostelijk deel van de woonschepenhaven meegenomen.

De toegestane afmetingen van woonschepen in de Waarderhaven heeft de gemeente Haarlem vastgelegd in de Woonschepenverordening. Om bij tussentijdse aanpassingen van de verordening tegenstrijdigheden te voorkomen tussen het bestemmingsplan en de verordening, is uitgangspunt dat het bestemmingsplan alleen uitspraken doet over de locatie van de ligplaatsen voor woonschepen en het gebruik van de oevers. Alle andere zaken zijn geregeld in de verordening.

Waarderveld

Op basis van de Woonwagenwet (afgeschaft in 1999) hadden gemeenten de taak om de voorraad woonwagenstandplaatsen binnen de gemeente op peil te brengen en te houden. Deze verplichtingen waren vastgelegd in de zogenaamde provinciale woonwagenplannen. In het tweede provinciaal Woonwagenplan is voorgesteld het regionale woonwagencentrum Waarderveld op te heffen. Op 29 augustus 1998 heeft de Haarlemse gemeenteraad het besluit genomen tot opheffing. Voor bewoners waarvoor toentertijd nog geen definitieve locatie gevonden was, is in 2004 het huidige Waarderveld, nabij de Waarderhaven als tijdelijke locatie ingericht. Op dit moment (januari '10) zijn er op het Waarderveld nog zeven standplaatsen. Hiervoor zijn tijdelijke bouwvergunningen verleend, voor 5 jaar. Deze bouwvergunningen liepen eind 2009 af. Tijdelijke bouwvergunningen mogen na die 5 jaar niet verlengd worden, de wet verbiedt dit. Wel kunnen de standplaatsen gehandhaafd worden indien deze opgenomen worden in een nieuw bestemmingsplan.

Er is uitvoerig onderzoek gedaan naar geschikte locaties in de stad om deze zeven standplaatsen naartoe te verplaatsen. Geconcludeerd is dat verplaatsing van de standplaatsen in alle gevallen ernstige vertraging tot gevolg heeft in de projecten, omdat de mogelijke komst op weerstand stuit bij zowel de gemeenteraad, bij omwonenden als ook bij de woonwagbewoners zelf.

Dit gebrek aan politiek en maatschappelijk draagvlak voor verplaatsing van de woonwagens heeft er toe geleid dat onderzocht is wat de mogelijkheden zijn het woonwagencentrum te handhaven op de huidige locatie in de Waarderpolder en het Waarderveld in de loop van de jaren geleidelijk aan op te heffen. Dit onderzoek wijst uit dat deze mogelijkheid kan rekenen op een maatschappelijk draagvlak. De impact van de huidige zeven woonwagenstandplaatsen op de economische ontwikkelingen in de Waarderpolder is zeer gering zo is gebleken in de afgelopen 5 jaar. Bedrijven worden niet of nauwelijks beperkt in hun bedrijvigheid als gevolg van de aanwezigheid van deze woonfuncties.

Door het vormgeven van een “afbouwscenario” kan bewerkstelligd worden dat de woonwagens nu niet verplaatst hoeven te worden én dat de gronden in de Waarderpolder op termijn toch uitgeefbaar zijn als bedrijfslocaties.

Deze afbouwconstructie houdt het volgende in.

Het Waarderveld houdt in dit nieuwe bestemmingsplan de hoofdbestemming Bedrijventerrein BT (in het oude bestemmingsplan had het gebied ook de bedrijvenbestemming). De zeven standplaatsen zijn allen voorzien van een aanduiding “woonwagenstandplaats” (wp). In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Met deze wijzigingsbevoegdheid kan bij beëindiging van de woonfunctie de aanduiding van de plankaart worden verwijderd en blijft alleen de bedrijfsbestemming over. Beëindiging heeft geen betrekking op het moeten of willen vervangen van een woonwagen. Uitgangspunt is ook dat de huidige bewoners in geen geval gedwongen zullen worden te vertrekken. Als een bewoner echter vrijwillig vertrekt of komt te overlijden wordt de standplaats in dat geval niet meer ter beschikking gesteld aan nieuwe gegadigden. Beleidsmatig gezien wordt door het opnemen van deze constructie aangesloten bij het beleid van de bedrijfswoningen in de Waarderpolder. De (legale) bestaande situatie is positief bestemd² maar bij beëindiging van een bedrijfswoning kan deze met de wijzigingsbevoegdheid worden geschrapt uit de lijst en mag er op die locatie geen nieuwe bedrijfswoning meer komen. Bedacht moet overigens wel worden dat er in theorie nog jaren voorbij kunnen gaan voordat de woonfunctie (bedrijfswoningen en woonwagenstandplaatsen) geheel uit de Waarderpolder verdwenen is.

Bedrijfswoningen

Verspreid in de Waarderpolder komen legale bedrijfswoningen voor. De bedrijfswoning is van oudsher de woning van de eigenaar of beheerder van het desbetreffende bedrijf, die om ondermeer veiligheidsredenen op hetzelfde terrein is gesitueerd. Soms zijn de woningen geïntegreerd in de bedrijfsbebouwing, soms zijn ze als zelfstandig pand gerealiseerd.

Met het van kracht worden van de “Partiële herziening bestemmingsplan Waarderpolder” in 2004 zijn nieuwe bedrijfswoningen uitgesloten. Reden hiervoor is dat ontwikkelingen op het gebied van milieuwetgeving ertoe hebben geleid dat ook bedrijfswoningen de groei, uitbreiding en bedrijfsvoering van bedrijven kunnen belemmeren. Aanvankelijk waren milieunormeringen niet van toepassing op dergelijke bedrijfswoningen.

2.6 Openbare ruimte: verkeer, water en groen

Verkeer

De huidige ontsluiting van het plangebied geschiedt via de Oudeweg, via drie bruggen over het Spaarne, te weten de Waarderbrug, de Prinsenbrug, de Schoterbrug en via de Gedempte Oostersingelgracht aan de zuid-westzijde van het plangebied.

In het plangebied zelf zijn de Oudeweg en de Waarderweg belangrijke ontsluitingswegen. De Nijverheidsweg / Heringaweg en de A. Hofmanweg vormen een belangrijke ontsluiting van de verschillende deelgebieden. De A. Hofmanweg staat in verbinding met het overgebleven deel van de “oude” Oudeweg (nu Penningsveer) richting Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Deze weg is geen ontsluitingweg van het bedrijventerrein.

Verkeersbewegingen van en naar de Waarderpolder vinden vooral overdag plaats; 's nachts is het gebied grotendeels verlaten. De verkeersaantrekkende werking van de Waarderpolder heeft een impact op het verkeerssysteem van de Waarderpolder zelf en op het verkeerssysteem van de directe omgeving. De Waarderbrug en de daarop aansluitende Industrieweg is te smal gedimensioneerd voor de verkeersstromen, zodat het verwerken van het autoverkeer tijdens de spits een knelpunt opleverde.

² Bij de voorschriften is een bijlage opgenomen met daarin alle legale bedrijfswoningen.

Ander knelpunt is dat het autoverkeer hier niet gescheiden is van het fietsverkeer. Met de komst van de Schoterbrug is de situatie aanmerkelijk verbeterd.

De bereikbaarheid van de Waarderpolder per openbaar vervoer vanuit Haarlem-noord zal met de komst van de Schoterbrug eveneens verbeterd kunnen worden. Aan de zuidzijde van het plangebied zorgt het station Spaarnwoude voor ontsluiting van de zuidoosthoek van de Waarderpolder.

Water

Het water binnen het bestemmingsplangebied behoort grotendeels tot het regionale boezemstelsel van het hoogheemraadschap van Rijnland. Dit boezemwater kent een peil van 0,60 m –NAP. Niet tot dit boezemstelsel behorend zijn enkele geïsoleerde sloten die onder andere in de Noordkop liggen en langs het spoor. De spoorsloot kent met een zomerpeil van 1,80 –NAP en een winterpeil van 1,96 –NAP een lager peil dan het boezemstelsel. De poldersloten in de Noordkop hebben geen waterhuishoudkundige functie. Deze sloten worden bij de herontwikkeling van de Noordkop gedempt zodat het te ontwikkelen terrein opgehoogd kan worden.

Het aanwezige boezemwater in het plangebied, met name het Spaarne, heeft een belangrijke waterbergende functie. Daarnaast wordt het water gebruikt door de beroeps- en recreatievaart. Met name aan de Industriehaven liggen kansen om de relatie tussen het water en het gebruik van de aangrenzende gronden verder te versterken. Concreet kan hierbij gedacht worden aan de vestiging van watergebonden bedrijvigheid.

Het aanwezige oppervlaktewater wordt tevens gebruikt als bluswatervoorziening. Deze functie van het water zal in de toekomst mogelijk nog belangrijker worden.

Water kan bij de herinrichting van de openbare ruimte ingezet worden om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Voor de uitstraling van een bedrijventerrein kan de vormgeving van de waterstructuur namelijk een belangrijke bijdrage leveren.

Groen en ecologie

De groenstructuur in de Waarderpolder wordt met name gevormd door de bomenstructuur die samen valt met in het plangebied aanwezige wegen. Concreet gaat het om de Oudeweg, de Waarderweg, de Mollerusweg en de Industrieweg. De Waarderweg kent ook een groene begeleiding in de vorm van het parallel aan de weg gelegen Werkmanplantsoen.

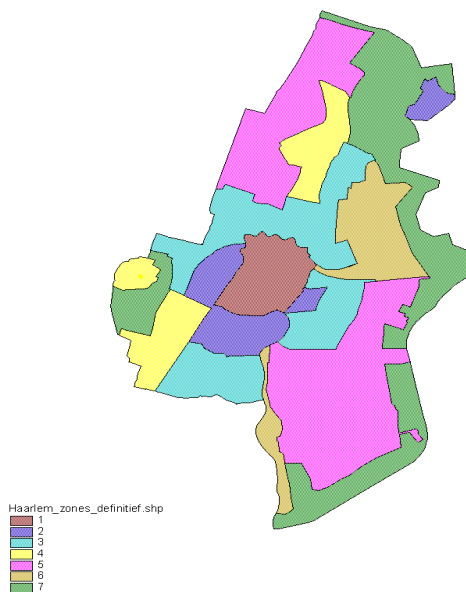
Het spoor met bijbehorende taluds vormt op het gebied van ecologie een belangrijke doorgaande structuur in de stad.

3 OMGEVINGSFACTOREN/RUIMTELIJKE BEPERKINGEN

In dit hoofdstuk wordt aan de hand van een onderzoek naar de in het plangebied voorkomende functies en milieuonderzoek inzicht gegeven in de eventuele (planologische) knelpunten. Daarnaast wordt aan de hand van onderzoeksgegevens en literatuuronderzoek een beschrijving gegeven van de ontwikkelingen die zich in het plangebied voordoen.

3.1 Bodemkwaliteit

Het bestemmingsplangebied Waarderpolder is gelegen ten oosten van de strandwal van Haarlem. De bodemopbouw in de Waarderpolder is klei/veen op zand. Om de Waarderpolder geschikt te maken als industriegebied is bij de aanleg grotendeels een zandige ophooglaag aangebracht. Aan de noordoostzijde ten westen van Schoterog is nog geen zandige ophooglaag aangebracht. Op basis van reeds uitgevoerde bodemonderzoeken is de Haarlemse bodemkwaliteitskaart vastgesteld (zie onderstaand figuur). In deze bodemkwaliteitskaart worden bodemkwaliteitszones onderscheiden. Per bodemkwaliteitszone is de *gemiddelde* bodemkwaliteit vastgesteld.



Het bestemmingsplangebied is gelegen in de bodemkwaliteitszones 3 en 6. Het bodemonderzoek is opgenomen in de aparte bijlagenbundel behorende bij dit bestemmingsplan. In tabellen in bijlage 1 van de bijlagenbundel (“Bodemonderzoek”) zijn de gemiddelden en de P95-waarden van de betreffende bodemkwaliteitszones weergegeven.

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

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

In de bodemkwaliteitszone 6 is de bovengrond (0,0 – 0,5 m-mv) gemiddeld licht verontreinigd met zink en PAK (teerachtige stoffen in bijvoorbeeld koolas). Plaatselijk kan de grond echter matig verontreinigd zijn met zink. Daarnaast kunnen plaatselijk ook lichte verontreinigingen met cadmium, kwik, koper, nikkel, lood en minerale olie voorkomen.

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

In het plangebied zijn op diverse locaties als gevolg van bedrijfsactiviteiten bodemverontreinigingen aangetoond. Van specifieke locaties is bekend dat een (ernstige) verontreiniging in de bodem aanwezig is. In de bijlagenbundel is een overzicht opgenomen waarin per locatie de soort verontreiniging wordt weergegeven. Daarbij is eveneens aangegeven wat de status is. De locaties die gesaneerd zijn in het kader van de Wet bodembescherming, zijn daarmee geschikt voor het gebruik. Zijn er bestemmingswijzigingen, dan zal per geval beoordeeld moeten worden of een bodemonderzoek dan wel een saneringsplan nodig is. Algemeen geldt dat bij ernstige verontreinigingen een saneringsplan opgesteld moet worden.

3.2 Geluid

3.2.1 Wettelijk kader

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.

3.2.2 Industrielawaai

In de Waarderpolder zijn twee bedrijven gevestigd die zijn aangewezen in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer (Ivb). Deze bedrijven zijn expliciet toegestaan in dit bestemmingsplan (zie artikel 4 van de voorschriften). Het bedrijventerrein Waarderpolder is door de aanwezigheid van deze bedrijven een gezonde industrieterrein in de zin van artikel 41 van de Wet geluidhinder (Wgh); dat wil zeggen dat zijn toegestaan "inrichtingen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken". Nieuwe vestigingen van bedrijven die aangewezen zijn in artikel 2.4 (Ivb) worden niet wenselijk geacht (overigens ook al niet in het oude bestemmingsplan Waarderpolder). Nieuwe vestigingen van dit soort bedrijven zijn nu uitgesloten in de voorschriften. Het instellen van een zone voor Industrielawaai biedt in principe bescherming voor omliggende geluidsgevoelige bestemmingen, door rekening te houden met de cumulatie van de geluidsuitstraling van bedrijven. Buiten deze zone mag de geluidbelasting vanwege de op het terrein gevestigde bedrijven niet meer bedragen dan 50 dB(A).

De geluidzone voor de Waarderpolder is vastgesteld door de provincie (1987). Onderstaande kaart maakt deel uit van dit vaststellingsbesluit van de provincie.



Omdat de zone buiten het plangebied loopt is deze niet opgenomen op de plankaart.

3.2.3 Wegverkeers- en spoorverkeerslawaaï

Naast de geluidzone van het industrieterrein zijn binnen het plangebied gezoneerde wegen en spoorwegen aanwezig. De geluidzone van de wegen (2x1 rijbaan) binnen het bestemmingsplan bedraagt 200 meter. De geluidzone van het spoortraject bedraagt 400 meter (ASWIN). Aangezien

binnen het bestemmingsplan geen geluidgevoelige bebouwing aanwezig is, is de maximale geluidbelasting ten gevolge van de wegen en spoorweg voor de woningen in de directe omgeving bepaald.

Rekenmethode

De berekeningen voor wegverkeerslawaaï 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 Haarlem 088, variant 1 met de Schoterbrug en knip in de Waarderbrug. Voor de verkeersgegevens voor 2018 is uitgegaan van 1 % autonome groei per jaar vanaf 2015. Gezien de ligging van de wegen en de geluidgevoelige bebouwing in de omgeving zijn slechts 2 relevante wegvakken binnen het bestemmingsplan aanwezig. Het betreft de:

- Oudeweg en de woningen Oudeweg 31-83b/Wim van Eststraat 16
- Schoterbrug en de woningen Spaarndamseweg 682-718

De gehanteerde busintensiteiten zijn afkomstig uit het busboekje (2007-2008). Voor de intensiteit in 2018 is uitgegaan van 1% groei per jaar tussen 2008 en 2018. Per wegvak is in onderstaande tabel de verkeersintensiteit en voertuigverdeling in 2018 aangegeven.

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	
Schoterbrug	20503	50	dab	6,5	3,3	1,1	95	4	1	0 ³
Oudeweg	25139	50	dab	6,5	3,3	1,1	93/97	5/2	2/1	60

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.

Aangezien de snelheid van de beoordeelde wegvakken maximaal 50 km/uur bedraagt, is bij de berekeningsresultaten een aftrek van 5 dB toegepast (conform artikel 110g van de Wet geluidhinder).

Resultaten

In de volgende tabel zijn de berekeningsresultaten samengevat. De opgenomen geluidbelasting is inclusief aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder.

³ Begin 2010 was bij de gemeente de dienstregeling nog niet bekend.

Resultaten geluidbelasting wegverkeer

Wegvak	Woningen	Geluidbelasting [dB]
Schoterbrug	Spaarndamseweg	63
Oudeweg	Oudeweg	64

De voorkeursgrenswaarde (48 dB) voor wegverkeer wordt ter hoogte van de bestaande situaties overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Resultaten geluidbelasting spoorwegverkeer

Adres	Geluidbelasting [dB]
Amsterdamsevaart 278	62
Amsterdamsevaart 252	63
Gedempte Oostersingelgracht 4	64

De voorkeursgrenswaarde (55 dB) voor spoorwegverkeer wordt ter hoogte van de bestaande situaties overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Maatregelen

Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dient bij “nieuwe” situaties tevens naar maatregelen te worden gekeken om de situatie binnen de normen te houden. Aangezien er geen nieuwe situaties zijn, zijn maatregelen niet nader onderzocht.

Conclusie

Uit de resultaten blijkt dat de geluidsgevoelige bestemmingen buiten het bestemmingsplangebied een geluidbelasting ondervinden ten gevolge van wegen en spoorwegen binnen het bestemmingsplangebied. De voorkeursgrenswaarde van resp. 48 dB en 55 dB wordt langs de beschouwde wegen en spoorwegen overschreden. De geluidbelasting is maximaal 64 dB ten gevolge van zowel wegverkeer als spoorwegverkeer. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Bedrijfswoningen

De Wet geluidhinder is niet van toepassing op bedrijfswoningen op een industrieterrein; deze bedrijfswoningen worden niet beschermd tegen geluidhinder. De zone die rond het terrein ligt omvat immers niet mede het terrein zelf. De geluidbelasting op de gevel van een bedrijfswoning die gelegen is op een gezondeerd industrieterrein is niet bepalend voor de beslissing op een vergunningaanvraag of melding in het kader van de Wet milieubeheer. Voor een dergelijke woning geldt geen grenswaarde die in acht moet worden genomen.

De bedrijfsvoering van moderne bedrijven vereist tegenwoordig veelal geen continue aanwezigheid van toezichthoudend personeel bij het bedrijf. Daarnaast is de milieukwaliteit op een bedrijventerrein niet optimaal voor de woonfunctie. Daarom worden op het bedrijventerrein Waarderpolder geen nieuwe bedrijfswoningen toegestaan. Bestaande bedrijfswoningen worden ingepast (lijst met legale bedrijfswoningen is opgenomen in bijlage bij de voorschriften), maar worden wegbestemd (met een wijzigingsbevoegdheid) als de mogelijkheid zich voordoet.

Woonschepen

De woonschepen die in de Waarderhaven liggen zijn destijds op grond van het geldende bestemmingsplan Waarderpolder toegestaan. Voorwaarde voor het planologisch inpassen van woonschepen is dat ter plaatse van de ligplaats sprake is van een aanvaardbaar woonklimaat. Voor woonschepen gelden geen wettelijke geluidsnormen; zij zijn geen geluidgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder. Ter plaatse van de twee woonschepen in het Spaarne is een geluidstoets uitgevoerd waarbij is uitgegaan van het begrip “aanvaardbare grenswaarde”. Aanvaardbare grenswaarden zijn voor wegverkeerslawaaï maximaal 55 dB(A) en voor industrielawaai maximaal 60 dB(A). De ligplaatsen voldoen aan deze normen.

Woonwagens

Woonwagenterreinen worden wel aangemerkt als geluidgevoelig, maar voor deze terreinen gelden wel dezelfde grenswaarden als voor woonschepen. De standplaatsen voldoen evenals de ligplaatsen aan deze normen.

3.3 Luchtkwaliteit

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit. In het plangebied zijn de afgelopen jaren meerdere ontwikkelingen geweest. Hierbij moet gedacht worden aan de herstructurering/intensivering van het bedrijventerrein, de aanleg Schoterbrug, nieuwe Waarderweg en fly-over.

In het onderzoek zijn de gevolgen van planrealisatie voor de luchtkwaliteit bepaald voor het gehele ontwikkelingsgebied. Hierbij is gekeken of herstructurering/intensivering en de infrastructurele wijzigingen in het gebied en de directe omgeving aanleiding zullen geven tot overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit als genoemd in de Wet milieubeheer.

Uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden voor PM¹⁰ en NO₂ in alle beoordeelde jaren niet worden overschreden en voldoen aan de grenswaarden..

Het onderzoeksrapport is opgenomen in de bijlagen bij dit bestemmingsplan.

3.4 Milieuzonering

Milieuzonering is het ruimtelijk scheiden van milieubelastende activiteiten en milieugevoelige gebieden en functies. In de milieuzonering staat de typering van (woon)gebieden centraal. Bij het wel of niet toelaten van bepaalde bedrijvigheid in (woon)gebieden is gelet op onder andere de ligging van (potentiële) bedrijven ten opzichte van de omgeving, de mate van eventueel te verwachte hinder en het na te streven karakter van de buurt/wijk. Bij het toepassen van de milieuzonering is gebruik gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (richtafstandenlijst). Deze richtafstandenlijst maakt deel uit van de voorschriften. De uitspraken ABRS 28-08-2002 en van 13-03-2002 bepalen dat de bedrijvenlijst niet zonder meer in zijn geheel mag worden opgenomen, maar dat altijd moet worden gezien in hoeverre bedrijven uit de toegelaten categorie(ën) ook op andere ruimtelijke gronden aanvaardbaar zijn.

Van de bedrijvenlijst is een vertaalslag gemaakt naar de bedrijven die vanuit algemene planologische overwegingen in de Waarderpolder gewenst zijn. Verder zijn in de Waarderpolder aan de bedrijvigheid gerelateerde voorzieningen (parkmanagement) bestemd voor werknemers van de Waarderpolder toegestaan zoals een kinderdagverblijf, horeca en sportfaciliteiten.

Door middel van een passende bestemmings- en gebruiksregeling kan het bestemmingsplan een bijdrage leveren aan een afname van overlast binnen het plangebied, door niet passende bedrijvigheid of activiteiten zo veel mogelijk te weren, te reduceren, of door hinder beperkende maatregelen te treffen.

Rondom en in de Waarderpolder zijn milieugevoelige gebieden en functies gelegen. Dit zijn (bedrijfs)woningen, woonschepen, woonwagens, recreatieve functies zoals een voetbalvereniging, de scouting en een kinderdagverblijf. Het recreatiegebied ten oosten van de Waarderpolder en de woonwijken die aangrenzend zijn gelegen aan de Waarderpolder zijn ook gevoelige functies. De milieuzonering moet ervoor zorgen dat milieuhinder bij woningen en andere gevoelige functies zoveel mogelijk wordt voorkomen dan wel beperkt. Uitgangspunt is dat nieuwe gevoelige functies in de Waarderpolder moet worden uitgesloten. Een uitzondering wordt gemaakt voor parkmanagementfuncties. Deze kunnen met vrijstelling op bepaalde locaties wel worden toegestaan. Voorts moeten de bedrijven die reeds gevestigd zijn in de Waarderpolder en positief bestemd zijn, hun activiteiten zonder belemmeringen kunnen blijven uitvoeren. In dit kader wordt onder meer bedoeld op de zogenaamde Bevi-bedrijven. Dit zijn bedrijven die genoemd staan in het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer. Binnen de risicocontouren van deze bedrijven kunnen bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen niet worden toegestaan, omdat anders het bedrijf in zijn functioneren kan worden belemmerd.

Om de gevoelige bestemmingen bij met name de woonbebouwing aan de kant van de Spaarndamseweg te beschermen wordt de Waarderpolder in dit bestemmingsplan inwaarts gezoneerd. Op kortere afstand van deze gevoelige (woon)functies worden daarom alleen milieuhygiënisch wat lichtere categorieën (max. categorie 3.2 van de richtafstandenlijst) toegestaan. Vervolgens komen de zwaardere bedrijven tot en met maximaal categorie 4.2. Gestreefd wordt naar een minimale afstand van 100 m respectievelijk 200 en 300 m tot gevoelige functies. De milieubelasting van de toegestane activiteiten kan dus toenemen naarmate de afstand tot de gevoelige functies groter wordt.

De milieucategorieën van de gevestigde bedrijven zijn geïnventariseerd. Bestaande bedrijven die in een hogere milieucategorie vallen (hoger dan 4.2), zijn met adres/activiteit op de huidige locatie in de voorschriften benoemd en behouden al hun rechten. Nieuwe bedrijven worden getoetst aan de toegestane milieucategorie.

Beoordeling gevestigde bedrijven

In de voorschriften en op de plankaart is aangegeven welke milieucategorieën maximaal zijn toegestaan in de Waarderpolder (categorie 3.2 resp. categorie 4.2). Gebleken is dat er drie bedrijven uit categorie 5 aanwezig zijn. Dit betreft de volgende inrichtingen:

Inrichting:	SBI code	Categorie
1. Bottelier Sloophandel bv Waardeweg 100-116	372	5.2
2. Auto- en scheepssloperij Treffers BV Hendrik Figeeweg 35	3511	5.2
3. Simon Lévelt BV A. Hofmanweg 3	1586	5.1

Voor deze bedrijven is getoetst of ze passen binnen de gewenste milieuzonering in de Waarderpolder. Categorie 5 bedrijven zijn in principe niet toegestaan, tenzij de aard van de milieubelasting vergelijkbaar is met een categorie 4.2 bedrijf. Een keuze om een bedrijf al dan niet positief te bestemmen moet worden onderbouwd op basis van afzonderlijk onderzoek naar de relevante milieuaspecten. De milieubelasting van de bedrijven is getoetst op een afstand die overeenkomt met de richtafstand voor de maximaal toelaatbare milieucategorie. Voor categorie 4.2 is de maximale richtafstand 300 meter. Voor een categorie 5 bedrijf is de maximale richtafstand 700 meter. Indien de afstand van een categorie 5 bedrijf tot woonbebouwing kleiner is dan 300 meter, dient nader onderzoek plaats te vinden (behoudens bij de Bevi- bedrijven waar te allen tijde een onderzoek uitgevoerd moet worden inzake de aan te houden veiligheidscontouren voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico).

Ad 1: gebroeders Bottelier Sloophandel BV

Op 20 april 1998 is aan de gebroeders Bottelier Sloophandel BV gelegen aan de Waarderweg 100-116 een milieuvergunning verleend door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In de puinbrekerij wordt meer dan 100.000 ton puin per jaar verwerkt. De vergunning heeft betrekking op het breken van bouw- en sloopafval, de op- en overslag van het te sorteren puin, verkoop bouwmaterialen. De aan te houden afstanden op basis van de richtafstandenlijst bedragen:

Geur- 30 meter

Gezien de afstand tot woningen van derden is het aspect geur niet relevant.

Stof - 200 meter

Op het terrein van de inrichting zijn opslagen aanwezig met ongebroken en gebroken puin. In het verleden zijn er klachten geweest over stofoverlast door het verstuiwen van puin. Ter voorkoming van stofoverlast in de omgeving is een stofbestrijdingsinstallatie aanwezig die automatisch werkt zodat ook in weekeinden het terrein en de opslagen vochtig blijven. De klachten zijn opgelost door voldoende sproeiarmen te installeren zodat de materialen nat gehouden worden en stofverspreiding wordt voorkomen. In de milieuvergunning zijn voorschriften opgenomen om stofoverlast te voorkomen.

Gevaar- 10 meter

In het bedrijf zijn nauwelijks gevaarlijke stoffen aanwezig. In verband hiermee en gezien de afstand tot woningen van derden is het aspect gevaar niet relevant.

Geluid- 700 meter

In de feitelijke situatie is de afstand van de grens van de inrichting tot de dichtstbijzijnde woningen aan de Spaarndamseweg ongeveer 350 meter. In het akoestische onderzoek behorende bij de aanvraag van de milieuvergunning is de geluidsbelasting op de dichtstbijzijnde woningen buiten het industrieterrein onderzocht. Verder is beoordeeld of het bedrijf past binnen de geluidszones van de Waarderpolder. Gebleken is dat bij de representatieve bedrijfssituatie het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{ar,LT}$) wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidniveaus op zowel de zone als de gevel van de dichtstbijzijnde woningen.

Ad 2: Scheep- en autosloperij Treffers

Op 9 april 2003 hebben de Gedeputeerde Staten van Noord-Holland een oprichtingsvergunning in het kader van de Wet milieubeheer verleend aan Scheep- en autosloperij Treffers gelegen aan de Hendrik Figeeweg 35. De provincie heeft op 9 februari 2007 een veranderingsvergunning verleend. De afstand van dit bedrijf tot de dichtstbijzijnde woonwijk, de Thorbeckebuurt is 280 meter. De aan te houden afstanden van een scheeps- en autosloperij op basis van de bedrijvenlijst bedragen:

Geur- 100 m

Gezien de vergunde activiteiten is geen geuroverlast ten gevolge van het in werking zijn van de inrichting te verwachten. Indien er toch geuroverlast optreedt buiten de inrichting dan moet de vergunninghouder conform de voorschriften van de milieuvergunning maatregelen treffen om de overlast weg te nemen. Hiermee is het aspect geur voldoende ondervangen.

Stof- 200 m

Bij de inrichting komt nauwelijks stof vrij. Indien dit wel het geval zou zijn dan wordt dit ondervangen door een voorschrift dat geen visueel waarneembare stofverspreiding mag optreden. Op basis van de afstand tot woningen van derden en het voorschrift is het aspect stof niet relevant.

Gevaar- 100 m

In de inrichting zijn maximaal 12 gedemonteerde LPG autogastanks aanwezig. Verder worden gasflessen opgeslagen. In de voorschriften is opgenomen dat de opslagen minimaal 3 meter van de grens van de inrichting moeten worden geplaatst. De opslagen mogen op de erfgrans worden geplaatst indien een brandwerende scheiding wordt aangebracht van zestig minuten. De opslagen van brandbare stoffen in bovengrondse tanks moeten voldoen aan de CPR 9-6 en de opslagen van gevaarlijke stoffen in emballage moet voldoen aan de CPR 15-1. Het aspect gevaar is hiermee voldoende ondervangen.

Geluid- 700 m

De nieuw ontwikkelde Thorbeckebuurt ligt op een afstand van 280 meter van de grens van de inrichting. De Scheepssloperij produceert aanzienlijk veel geluid omdat sloopwerkzaamheden deels in de open lucht plaatsvinden. De afstand die volgens de richtafstandenlijst aangehouden moet worden is 700 meter. Bij de aanvraag voor de milieuvergunning is geen akoestisch onderzoek gevoegd waaruit blijkt dat aan de geluidnormen die gelden voor geluidgevoelige bestemmingen wordt voldaan. Nader akoestisch onderzoek op deze locatie is derhalve noodzakelijk. De uitkomsten daarvan kunnen mogelijk leiden tot maatregelen om het geluidniveau terug te brengen.

Ad 3: Koffiebranderij Simon Levelt

Simon Levelt heeft een oprichtingsvergunning in het kader van de Wet milieubeheer sinds 8 mei 1996. In het bedrijf worden circa 1000 ton ruwe koffiebonen per jaar gebrand en gedroogd. Simon Levelt valt volgens de richtafstandenlijst in categorie 5.1. De afstand tot de dichtstbijzijnde woning van derden, niet zijnde een bedrijfswoning in de Waarderpolder, is 132 meter. De maximaal aan te houden afstanden op basis van de richtafstandenlijst zijn:

Geur- 500 meter

Binnen 500 meter van het bedrijf zijn enkele woningen gelegen. Een woning is op 132 meter gelegen. Verder is een aantal woningen in Penningsveer binnen 500 meter van het bedrijf gelegen. Op de koffiebranderij is een bijzondere regeling in het kader van de Nederlandse Emissierichtlijn van toepassing. In deze bijzondere regeling staan geurnormen opgenomen en maatregelen die getroffen kunnen worden ter voorkoming van geurhinder. Uitgangspunt van het geurbeleid is dat zolang er geen klachten bekend zijn er geen maatregelen behoeven te worden getroffen.

In de voorschriften van de milieuvergunning d.d. 8 mei 1996 zijn voorschriften opgenomen ter voorkoming van geurhinder door het aanbrengen van voorzieningen.

Bij aanhoudende geurklachten moet geuronderzoek uitwijzen of aan de voorschriften kan worden voldaan. Er zijn geen geurklachten bekend bij de gemeentelijke milieuafdeling.

Stof- 30 meter

Binnen 30 meter van de inrichting zijn geen woningen gelegen. Het aspect stof is niet relevant.

Geluid- 200 meter

Het aspect geluid is niet relevant.

3.5 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid beslaat in de Waarderpolder drie aspecten, te weten externe veiligheid inrichtingen, het transport van gas in ondergrondse buisleidingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Algemeen

Externe veiligheid betreft het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving door het gebruik, de opslag en/of het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals bijvoorbeeld LPG, fossiele brandstoffen en oplosmiddelen over weg, water, spoor en door buisleidingen. Deze activiteiten leggen beperkingen op aan de ruimtelijke ontwikkelingen van een gebied. Er zijn veiligheidsafstanden nodig tussen bedrijven of (spoor)wegen waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen of vervoerd en kwetsbare objecten zoals bijvoorbeeld woningen. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna te noemen Bevi) wil burgers in hun woon- en leefomgeving een wettelijk minimum beschermingsniveau bieden tegen gevaarlijke stoffen. De milieukwaliteitseisen betreffen het zogenaamde plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het plaatsgebonden risico is het risico op een bepaalde plaats (uitgedrukt als de kans per jaar) dat een persoon op die plaats in de omgeving van een inrichting of transportroute overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval. Uitgangspunt is dat die persoon onbeschermd en permanent op die plaats aanwezig is. Bij het in acht nemen van het plaatsgebonden risico (PR) is het van belang dat binnen deze risicocontour van 10^{-6} geen kwetsbare objecten mogen zijn gelegen zoals scholen en woningen.

Het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van een minimaal bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval in de omgeving van een inrichting of transportroute waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

Bevi-bedrijven in de Waarderpolder⁴

Externe veiligheid speelt in de Waarderpolder een rol bij de volgende inrichtingen:

Inrichting	adres	PR10 ⁻⁶	Invloedsgebied (GR)
Edilon Sedra B.V. (a)	Mollerusweg 46	100 meter	250 meter
Edilon Sedra B.V. (b) (beide opslag gevaarlijke stoffen in emballage > 10.000 kg)	Nijverheidsweg 21-23	0 meter	0 meter
Connector (bedrijf is nog in onderzoek)	A. Hofmanweg 55	Is in onderzoek	Is in onderzoek

Overzicht Bevi bedrijven op het bedrijventerrein Waarderpolder, peildatum november 2009

(a) Voor Edilon Sedra BV aan de Mollerusweg wordt nog een nieuw onderzoek uitgevoerd. Gelet op de nieuwe rekenmethodiek worden naar verwachting de PR10⁻⁶ en het invloedsgebied (GR) kleiner dan in bovenstaande tabel staat aangegeven (of lossen helemaal op).

(b) Door wijzigingen in de bedrijfsvoering bij de locatie Nijverheidsweg heeft Edilon Sedra BV in 2009 een nieuw onderzoek (QRA-berekening) uit laten voeren. Uit deze berekening volgt dat het invloedsgebied van het bedrijf, locatie Nijverheidsweg teruggebracht is tot 0. De PR10⁻⁶ contour van deze locatie was al 0.

In dit bestemmingsplan zijn in de omgeving van deze bedrijven geen nieuwe ontwikkelingen voorzien binnen de contouren. In deze situatie wijzigt fysiek niets; zowel bron als omgeving blijft onveranderd aanwezig.

In de Waarderpolder zitten functies die onder de noemer “kwetsbaar” object vallen. Gedacht kan worden aan het kinderdagverblijf aan de A.Hofmanweg, maar ook aan de (nieuwe) mogelijkheid om hotels toe te staan binnen de Oostpoort. Deze functies liggen buiten de contouren van genoemde Bevi-bedrijven. Er ontstaan hier dus geen saneringssituaties.

Ook andere nieuwe kwetsbare functies zijn op dit bedrijventerrein toegestaan, echter alleen als die functies tot doel hebben het voorzieningenniveau voor de werknemers in de Waarderpolder te verhogen (parkmanagement). Hiervoor is in het bestemmingsplan een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen. Of voor een bepaalde parkmanagementfunctie meegewerkt wordt via vrijstelling van het bestemmingsplan hangt onder meer af van de aanwezigheid van Bevi-inrichtingen in de omgeving. Nieuwe Bevi-inrichtingen zijn ook toegestaan op grond van het bestemmingsplan, echter ook alleen met vrijstelling. Uitgangspunt is dat er in beginsel geen medewerking zal worden verleend aan genoemde vrijstellingsverzoeken indien daarmee kwetsbare bestemmingen binnen de Bevi-contouren komen te liggen. Ook zal bij het vrijstellingsverzoek nader ingegaan moeten worden op de verantwoording van het groepsrisico. Het groepsrisico zal immers door de komst van een nieuw Bevi-bedrijf naar verwachting toenemen. Alleen met een uitgebreide motivering zal het bevoegd gezag medewerking verlenen aan zo'n vrijstelling.

Windturbines

Behalve bovenstaande Bevi-bedrijven zijn er voorts windturbines aanwezig, die bij bladbreuk en ijsafzetting een risico kunnen vormen voor de omgeving. De vier windmolens staan buiten het

⁴ Begin 2009 is voor de bepaling van de risicocontouren een nieuwe rekensystematiek ingevoerd. Deze nieuwe berekening heeft geleid tot veel kleinere contouren rond Bevi-inrichtingen.

plangebied (in Penningsveer), maar de wieden zijn van invloed op de inwikkelmogelijkheden in de Noordkop. Om risico's voor de gebruikers van de naastgelegen terreinen in de Noordkop te beperken is er voor gekozen het gehele gebied binnen de zone "overzwaai wieden" een groenbestemming te geven. Gebouwen zijn in deze bestemming niet toegestaan. Deze groenstrook is in 2009 ingericht als leefgebied van de rugstreeppad (zie 3.9).

Gastransport in ondergrondse buisleidingen

In het plangebied bevinden zich twee gastransportleidingen die beperkingen opleggen ten aanzien van het gebruik van de bovengrond. De betreffende leidingen van de Gasunie (W-532-01 en W-532-06) zijn op de plankaart aangegeven.

Op basis van de nog steeds formeel geldende circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" (1984) van het ministerie van VROM dienen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bestaande aardgastransportleidingen aan weerszijden van de gasleiding veiligheidsafstanden aangehouden te worden. Deze afstanden zijn afhankelijk van de kenmerken van de leiding.

leidingnr	Diam.	Ontwerp Druk	Vrijwarings-zone	Min.bebouwingsafstand cat 1&2	Min.bebouwingsafstand cat 3&4	toetsingsafstand
W-532-01	12"	40	4 meter	4 meter	14	30
W-532-06	8"	40	4 meter	4 meter	7	20

Deze tabel is door de Gasunie aangeleverd.

Bij veiligheidsafstanden wordt onderscheid gemaakt tussen toetsingsafstanden en bebouwingsafstanden. Het is de bedoeling om ten opzichte van gevoelige functies (functies waar regelmatig personen verblijven) minimaal de toetsingsafstand aan te houden.

Planologische, technische en economische overwegingen kunnen echter leiden tot het aanhouden van kleinere afstanden. In ieder geval dient de minimale bebouwingsafstand aangehouden te worden. Volgens de circulaire dient ten opzichte van aardgastransportleidingen (diameter 12", ontwerpdruk 39,9 bar) een minimale bebouwingsafstand van 4 meter aangehouden te worden aan weerszijde van de hartlijn van de leiding tot gevoelige bestemmingen. Deze afstand geldt volgens de Gasunie ook voor buizen met een diameter van 8" (zie tabel). Op de plankaart van het bestemmingsplan is deze zone verwerkt.

Nieuw buisleidingsbeleid is al geruime tijd in voorbereiding. Op 28 augustus 2009 is het ontwerpbesluit externe veiligheid buisleidingen gepubliceerd. In het najaar 2009 heeft de Tweede Kamer dit ontwerpbesluit behandeld. Volgens het ontwerpbesluit moeten gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen verplicht rekening houden met het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) rond buisleidingen.

Wanneer het nieuwe buisleidingsbeleid van kracht wordt is nog niet bekend. Vooralsnog worden de bepalingen uit de Circulaire uit 1984 aangehouden in dit bestemmingsplan

Verantwoordingsplicht groepsrisico met betrekking tot de buisleidingen in de Waarderpolder

De verantwoordingsplicht draait kort gezegd om de vraag in hoeverre risico's, als gevolg van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling (er komen meer personen nabij een risicobron), worden geaccepteerd en welke veiligheidsverhogende maatregelen gaan daarmee gepaard. Met de verantwoordingsplicht moet een goede ruimtelijke afweging gemaakt worden waarin de veiligheid van de omgeving van de risicobron voldoende gewaarborgd is.

Er zijn redenen om geen nader onderzoek naar het groepsrisico uit te voeren. Als er bijvoorbeeld al eerder in een verantwoordingsbesluit is aangegeven dat de situatie toelaatbaar is.

Dit is hier het geval voor de grootste van buisleidingen (12"; 40 bar). Deze buisleiding loopt vanaf de Waarderpolder onder de Prins Bernhardlaan (langs de Berlagelaan) naar het zuiden. Ten behoeve van een groot nieuwbouwcomplex (137 woningen + circa 4000 m2 kantoren) is in 2008 al een onderzoek gedaan naar het groepsrisico. De Gasunie heeft ten behoeve van dit woningbouw/kantorenproject een berekening van het groepsrisico uitgevoerd. Daaruit bleek dat het groepsrisico onder de orientatiewaarde blijft. De bouwvergunning is verleend. Doorredenerend kan deze buisleiding dus moeilijk wel beperkingen opleggen (gevolgen hebben voor het groepsrisico) aan de niet-kwetsbare functies in de Waarderpolder.

Voor de twee buisleidingen in de Waarderpolder staat verder nog het volgende vast:

1. de buisleidingen liggen er al jaren en zullen met de komst van dit geactualiseerde plan niet verdwijnen, net zo min als de bebouwing die aan weerszijde van deze buisleidingen ligt;
2. er is geen sprake van grootschalige nieuwe ontwikkelingen in de nabijheid van deze buisleidingen (het groepsrisico verandert derhalve in feite niet ten opzichte van het oude bestemmingsplan).

Tot slot speelt ook een financieel aspect een rol. Voor de berekening van het groepsrisico zijn cijfers nodig, onder meer cijfers met het aantal werknemers overdag én 's nachts per bedrijf (langs de gasleidingen). Deze cijfers zijn niet standaard beschikbaar (NB er zijn wel overzichten met het aantal werknemers in een bepaald gebied, maar niet wanneer die feitelijk aanwezig zijn per bedrijf en die gegevens zijn wel nodig voor de berekening). Deze cijfers kunnen alleen met een extra onderzoek boven tafel komen maar.. zullen vervolgens niet tot andere conclusies leiden.

Gelet op het bovenstaande is er voor gekozen voor deze buisleidingen geen onderzoek verantwoording groepsrisico meer uit te voeren omdat de uitkomsten daarvan geen wijzigingen in dit plan tot gevolg zullen hebben.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Algemeen

De regels rond het vervoer van gevaarlijke stoffen liggen vast in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en worden vertaald naar de Algemene plaatselijke verordening (APV). De huidige APV geeft aan, dat het college van burgemeester en wethouders wegen of weggedeelten kan aanwijzen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De wetgeving is echter op dit punt veranderd. Nu moet de gemeenteraad op het grondgebied van zijn gemeente wegen of weggedeelten aanwijzen, waarover de wettelijk aangewezen gevaarlijke stoffen bij uitsluiting mogen worden vervoerd. Om het bovenstaande mogelijk te maken dient er door de gemeenteraad een nieuw aanwijzingsbesluit genomen te worden. Omdat de wetgeving is gewijzigd zal ook de APV door de gemeenteraad aangepast moeten worden. Het is de bedoeling dat hier in 2010 een besluit over genomen wordt.

Huidige situatie

Thans is er in de gemeente Haarlem een route gevaarlijke stoffen vastgesteld. Op grond van het zogenaamde aanwijzingsbesluit van 15 november 1988 zijn de volgende wegen door burgemeester en wethouders aangewezen als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de gemeente Haarlem:

Amsterdamsevaart - Camera Obscuraweg - Oudeweg - Nijverheidsweg - Hendrik Figeeweg - Waarderweg - Hulswitweg (tussen Oudeweg en Conradweg) - Conradweg (tussen Hulswitweg en Waarderweg) en Prins Bernhardlaan.

Hieruit volgt dat de overige wegen (ook die in de Waarderpolder) niet zijn aangewezen en dus zal men, indien er vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt over deze wegen, over een ontheffing moeten beschikken.

Mede door de aanleg van de nieuwe Waarderweg zal een nieuw besluit genomen moeten worden over de route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Aangezien het aantal transporten gering is, wordt in dat kader overwogen om de Waarderpolder niet langer op te nemen in een nieuwe route, maar het transport te regelen via (permanente) ontheffingen. Het is de bedoeling dat hier in 2010 een besluit over genomen wordt.

Vervoer per spoor

Ook over het spoor vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Over het traject Amsterdam-Haarlem werd ammoniak vervoerd. Deze ammoniaktransporten per spoor zijn gestopt in 2009. Om die reden is er voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor in het kader van dit bestemmingsplan geen onderzoek meer verricht naar de consequenties voor het plaatsgebonden- en het groepsrisico.

3.6 Hoogtebeperkingen en vogelaantrekkende functies

In het Luchthavenindelingbesluit (Lib), onderdeel van de gewijzigde Wet Luchtvaart, is rond de luchthaven Schiphol een beperkingengebied aangewezen. Hierbinnen gelden regels omtrent beperkingen van de maximale hoogte van objecten en omtrent beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik. De Waarderpolder ligt geheel binnen dit beperkingengebied.

Relevant voor bestemmingsplan Waarderpolder is dat de volgende vogelaantrekkende bestemmingen en vogelaantrekkend gebruik uitgesloten dienen te worden:

- industrie in de voedselsector met extramurale opslag of overslag;
- opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;

De hoogtebeperkingen zijn opgelegd om ervoor te zorgen dat vliegtuigen op een veilige manier van en naar de luchthaven Schiphol kunnen vliegen.

Voor het gehele bestemmingsplangebied gelden hoogtebeperkingen, van zuid naar noord oplopend van 45 meter in het zuidoosten van de Waarderpolder, tot 60 meter in het noorden en 120 meter in het westen. Daarbij moet bedacht worden dat de hoogtematen gerelateerd worden aan de referentiehoogte van de luchthaven: -4.00 N.A.P. Dat betekent dat een hoogtemaat van 60 meter, een hoogtebeperking oplevert van +56.00 N.A.P.

In de Waarderpolder is de ruim 151 meter hoge zendmast, gelegen aan de A. Hofmanweg 1, hoger dan op basis van het luchthavenindelingbesluit toegestaan zou zijn. Aangezien voor het plaatsen van de zendmast een bouwvergunning is verleend voordat het Luchthavenindelingbesluit in werking trad, is dit object niet in strijd met dit besluit.

Geconcludeerd kan worden dat dit bestemmingsplan geen strijd oplevert met het Lib, aangezien er geen vogelaantrekkende bestemmingen cq vogelaantrekkelijk gebruik is toegestaan en ook de maximaal toegestane bouwhoogtes (op de zendmast na) binnen de grenzen van dit besluit vallen.

Straalpaden

Bovengenoemde zendmast brengt overigens zelf ook hoogtebeperkingen teweeg. Het straalpad dat zich in noordoostelijke richting uitstrekt richting de Wormer toren is nog steeds in dienst en dient vrijgehouden te worden van objecten hoger dan 90 meter. Overigens is dit afhankelijk van de afstand van een object ten opzichte van de toren. Aangezien de zendmast aan de oostkant van het bestemmingsplangebied staat en het straalpad in noordoostelijke richting loopt zijn er geen beperkingen voor het bedrijventerrein zelf.

3.7 Archeologische aandachtspunten

Het plangebied Waarderpolder vormt een poldergebied aan de oostkant van Haarlem, gelegen tussen het Spaarne en de Liede. Dit gebied, gelegen tussen de oudste - de 5600 jaar geleden gevormde strandwal van Haarlemmerliede - en de één na oudste strandwal van Nederland, de strandwal van Haarlem, wordt een strandvlakte genoemd. Strandvlakten werden in de prehistorie niet bewoond, simpelweg omdat de mens daar geen droge voeten hield. Toch komt het, heel zelden overigens, voor dat bij opgravingen in strandvlakten prehistorische bewoningssporen aan het licht komen. Het plangebied bedrijventerrein Waarderpolder is daar een voorbeeld van. Bij opgravingen zijn hier belangrijke vondsten gedaan. Niet alleen uit het Laat-Neolithicum, de Bronstijd en de IJzertijd, maar ook uit de Romeinse tijd en de vroege Middeleeuwen. Opmerkelijk bijvoorbeeld was de ontdekking van enkele huizen van het bij een stormramp in het midden van de 12^e eeuw verzwolgen dorpje Haarlemmerwoud.

Dat in dit strandvlaktegebied zeer oude bewoningssporen aangetroffen worden komt door de aanwezigheid, onder het huidige maaiveld, van nog oudere strandwallen. Op enkele plekken komen restanten van deze strandwallen voor, die nog steeds een flink eind onder het huidige maaiveld gelegen zijn. Deze plekken staken enkele duizenden jaren geleden boven het toenmalige zeeniveau uit, waardoor ze wel degelijk voor bewoning in aanmerking kwamen.

Op de Archeologische beleidskaart Haarlem zijn deze archeologisch waardevolle gebieden aangegeven. In het plangebied zijn twee gebieden benoemd als categorie 2 (rood) en één gebied als categorie 3 (oranje). De rest van het plangebied valt in categorie 4 (geel). Binnen de categorie 2 gebieden geldt dat bij bodemverstoring activiteiten van meer dan 50 m² en dieper dan 30 centimeter, archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Bij categorie 3 geldt deze verplichting bij bodemverstoring activiteiten van meer dan 500 m² en dieper dan 30 centimeter. Tot slot geldt voor categorie 4 dat bij bodemverstoring activiteiten van meer dan 2.500 m² en dieper dan 30 cm archeologisch onderzoek uitgevoerd moet worden. De Archeologische beleidskaart Haarlem is opgenomen in de bijlagebundel.

Op de plankaart en in de voorschriften zijn deze archeologische waardevolle gebieden als dubbelbestemming aangegeven. In verband met de leesbaarheid van de plankaart is er voor gekozen alleen de categorieën 2 en 3 (WR-A2 en WR-A3) als aanduidingen feitelijk op de plankaart op te nemen (met ++). In de voorschriften wordt aangegeven dat de rest van het plangebied valt in categorie 4 (WR-A4).

De uitvoering en de kosten van archeologisch onderzoek zijn de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer.

3.8 Cultuurhistorische aandachtspunten

Waarderpolder

De cultuurhistorische waarden van de Waarderpolder zijn vooral gelegen in de enige twee resterende boerderijen met de directe omgeving daarvan en de vroegste industriële bebouwing in dit gebied.

Boerderij ‘Ons Genoegen’, Hendrik Figeeweg 2, is in de redengevende omschrijving van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg als volgt opgenomen:

“Boerderij XVIIIa. Zeer fraai gelegen aan het Spaarne. Bescheiden architectuur, doch van oudheidkundige waarde.” Boerderij ‘Schoteroog’, Waarderweg 132, is een redelijk gaaf bewaard gebleven boerderij van het krukhuistype uit het eind van de 18^{de} eeuw met een vrijstaande stal uit ca. 1900. Het is belangrijk dat de boerderijen aan de Hendrik Figeeweg en Waarderweg een goede ‘biotoop’ behouden, zodat de context van dit belangrijke cultuurhistorische agrarische erfgoed met bijgebouwen en beplanting voor de toekomst zeker gesteld wordt. Daarom is de boerderij aan de Hendrik Figeeweg ook beschermd als rijksmonument en is de boerderij aan de Waarderweg geselecteerd om eventueel gemeentelijk monument te worden.

De vroege industriële bebouwing is in de Waarderpolder bijzonder vertegenwoordigd met de grote hal uit 1914 van de voormalige machinefabriek Figeë. Tot hetzelfde complex hoort ook het oude hoofdkantoor van Figeë uit 1927 in de stijl van de Amsterdamse school. Het is aan te bevelen deze gebouwen zo goed mogelijk voor de toekomst zeker te stellen en de ontwikkelingen af te stemmen op de kwaliteit van de bestaande architectuur.

De architectuurhistorische kwaliteit van de bebouwing van de werkplaats van de Nederlandse Spoorwegen dient nog onderzocht te worden. Dat geldt met name voor de bebouwing aan de Gedempte Oostersingelgracht.

In het kader van het verruimen van de waterberging in de stedelijke omgeving is een ontdemping van het gedempte deel van de Amsterdamsevaart een belangrijke mogelijkheid. Zeker ook als herstel van een belangrijk cultuurhistorisch fenomeen, de trekvaart tussen Haarlem en Amsterdam.

Energiebedrijf Haarlem (EBH-terrein)

Het voormalig EBH-terrein vormt samen met de voormalige bedrijfsterreinen van Droste en Figeë, een aangesloten reeks van industrieel erfgoed langs het Spaarne. De schaal van de gebouwen is wisselend. Er is dikwijls sprake van forse maten, bij industriële bebouwing niet ongebruikelijk.

Van het voormalig energiebedrijf is een groot deel van de gebouwen bewaard gebleven. De gebouwen zijn in verschillende periodes tot stand gekomen, maar tonen niettemin een homogeen beeld.

Het EBH-terrein is een goed voorbeeld van een op openbare elektriciteitsvoorziening gericht bedrijfsterrein. De architecten beoogden op het terrein "de strengste eisen van nuttigheid door fabricage gesteld" te verbinden met "voor het oog aangename vormen". Dit resulteerde in fabrieken met rode bakstenen, trapgevels en hoge ramen. Ook symmetrie speelde incidenteel een rol. De redelijk gaaf bewaard gebleven turbinehal uit 1902 is hiervan het meest interessant. De turbinehal is daarom aangewezen als rijksmonument. Een aantal andere gebouwen op het terrein zijn aangewezen als gemeentelijk monument.

In onderstaande tabel is de status van de verschillende gebouwen aangegeven.

Straat en huisnummer	Type bouwwerk, bijzonderheden	Status
Mincklersweg 2 geb.A	Dienstwoning, gebouwd in 1910	Gemeentelijk monument
Mincklersweg 2 geb.D+E	Kleine turbinehal, 1905	Gemeentelijk monument
Mincklersweg 2 geb.B1+B2	Bedrijfsgebouw B1 en garage B2. Beide gebouwen vormen één geheel. Aan de voorzijde is een overdekte galerij met gietijzeren kolommen. Bouwjaar 1905.	Gemeentelijk monument
Mincklersweg 2 geb. F	Portierswoning, bouwjaar 1905	Gemeentelijk monument
Mincklersweg 2 geb.G	Kantoor, bouwjaar 1905	Gemeentelijk monument
Mincklersweg 2	Turbinehal, gebouwd in 1902. Delen gebouwd na 1945 vallen buiten de bescherming als monument.	Rijksmonument

Beschermde rijksmonumenten worden op de bestemmingsplankaart voorzien van een monumentenaanduiding. Deze heeft voornamelijk een informatieve waarde; de bescherming zelf is geregeld in de Monumentenwet en de gemeentelijke monumentenverordening.

3.9 Flora en Fauna

De Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992) zijn beide Europese richtlijnen. Het doel van de Vogelrichtlijn is het bieden van bescherming en ontwikkelingsperspectief voor leefgebieden van zeldzame en bedreigde vogelsoorten en bescherming van alle vogelsoorten. De Habitatrichtlijn is gericht op de instandhouding van natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. De gebiedsbescherming van beide richtlijnen valt in Nederland momenteel onder de Natuurbeschermingswet. De Soortenbescherming is geïmplementeerd in de Flora- en Faunawet. De natuurwetgeving in Nederland richt zich enerzijds op soortenbescherming en anderzijds op gebiedsbescherming. In de Natuurbeschermingswet zijn zogenaamde Natura 2000-gebieden aangewezen. Dit zijn gebieden die op Europees niveau een netwerk van te beschermen natuurgebieden vormen. De Natura 2000-gebieden in Nederland komen overeen met de gebieden volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn. Dit valt grotendeels samen met de nationale Ecologische Hoofd Structuur. De soortenbescherming in Nederland is wettelijk geregeld in de Flora- en Faunawet. Het doel van deze wet is het beschermen van in het wild voorkomende plant- en diersoorten en hun leefgebieden. In de Flora en Faunawet is het soortenbeschermingsdeel van de Habitat- en Vogelrichtlijn geïmplementeerd. In bovengenoemde wet is bepaald dat alle in Nederland van nature voorkomende soorten vallen onder de algemene zorgplicht. Dat wil zeggen, dat een soort in een gunstige staat van voortbestaan moet blijven. Bij menselijk handelen, beheerswerk, nieuwbouw, planologische ontwikkelingen dient een ieder hiermee rekening te houden. Die zorgplicht houdt ondermeer in dat "een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is (...) alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voorzover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken".

Daarnaast geldt extra bescherming voor de met name genoemde wettelijke beschermde soorten. Voor deze soorten geldt, dat activiteiten met een schadelijk effect in principe verboden zijn. Onder voorwaarden is echter een ontheffing of een vrijstelling mogelijk. De minister is formeel bevoegd om deze ontheffing of vrijstelling te verlenen. De Flora- en Faunawet is op het gebied van

soortenbescherming passief, in die zin dat verslechtering van natuurwaarden wordt voorkomen. Actieve soortenbescherming geschiedt in Nederland door het opstellen van soortenbeschermingsplannen en zogenaamde Rode Lijsten. De status van rode lijst-soort geeft geen extra bescherming. Wel geldt uiteraard de algemene zorgplicht.

Gebiedsbescherming

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

Op basis van gegevens van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit kan geconcludeerd worden dat het bestemmingsplangebied geen deel uitmaakt van de Natura-2000 gebieden. Het plangebied heeft daarnaast ook geen significante gevolgen voor deze gebieden, en evenmin voor gebieden van de Provinciale Ecologische Hoofd Structuur.

Soortenbescherming

Het bestemmingsplangebied ligt binnen de kilometerhokken 105:488, 105:489 en 105:490. Het natuurloket geeft voor dit gebied aan dat er 3 vaatplantsoorten, 2 zoogdiersoorten, 10 broedvogelsoorten, 16 watervogelsoorten en 1 dagvlindersoort worden beschermd middels de Flora en Faunawet. Op basis van de Habitat- en Vogelrichtlijn komen er geen beschermde soorten voor in het gebied. Tot slot geven de kilometerhokken aan dat er in het plangebied 3 vaatplantsoorten, 1 broedvogelsoort en 2 dagvlindersoorten op de zogenaamde "Rode Lijst" staan. Gelet op het intensieve gebruik van het overgrote deel van het plangebied is het niet aannemelijk dat genoemde soorten op het bedrijventerrein voorkomen, maar veel meer in het naastgelegen groene gebied (Penningsveer).

Aan de hand van kaartmateriaal uit onder meer de brochure van de provincie Noord-Holland "Rekening houden met Habitatrichtlijnsoorten in Noord-Holland" is geconcludeerd dat in de nog niet ingerichte noordelijke delen van het plangebied mogelijk de beschermde Rugstreeppad kan voorkomen. Aangezien de Noordkop van de Waarderpolder (kilometerhok 105:490) de komende jaren voor een groot deel "ingericht" gaat worden als bedrijventerrein, is onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van deze beschermde rugstreeppad. Deze paddensoort is hier inderdaad aangetroffen. (Het onderzoek is opgenomen in de bijlagenbundel).

Naar aanleiding van deze ontdekking is onderzocht hoe het gebied zo ingericht kan worden dat voor deze paddenpopulatie een duurzaam voortbestaan kan worden gegarandeerd.

Samengevat houden de maatregelen in dat een brede strook aan de noord-oostzijde van het plangebied ingericht wordt als leefgebied van de rugstreeppad. Een deel van deze strook was reeds voor "Groen" bestemd in het ontwerpbestemmingsplan bedrijventerrein Waarderpolder. Binnen deze Groenbestemming zal onder meer water worden aangelegd (de voortplantingspoelen voor de pad). Deze strook is in de vaststellingsfase van het bestemmingsplan verbreed ten behoeve van de inrichting van de biotoop van de paddensoort. De totale herinrichting van het blijvende leefgebied in deze ooststrook van het plangebied is eind 2009/begin 2010 voltooid.

Voor de inrichting van deze paddenbiotoop is een ontheffingsprocedure in het kader van de Flora en Faunawet gevoerd.

4 BELEIDSKADERS BEDRIJVENTERREIN WAARDERPOLDER

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voor de Waarderpolder relevante beleidskaders.

4.2 Rijks- en provinciaal beleid

Nota Ruimte, “Ruimte voor ontwikkeling”

In de Nota Ruimte “Ruimte voor ontwikkeling” wordt bundeling van verstedelijking en economische activiteiten voorgestaan. Dit betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd tot stand komt: ofwel in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt.

Nederland heeft bedrijventerreinen nodig voor een duurzame economische groei. Ten aanzien van bestaande bedrijventerreinen stimuleert de rijksoverheid revitalisering, herstructurering en transformatie. Knelpunten bij verouderde terreinen zijn onder andere bodemvervuiling en bereikbaarheid. Het rijk zal zich inzetten voor de grote en complexe bedrijventerreinen, de zogenoemde “topprojecten”. Het gaat om terreinen die het rijk van belang acht voor het waarborgen van de economische groei. De “topprojecten” voor herstructurering liggen voor het grootste deel binnen de economische kerngebieden. Eén van deze kerngebieden is de Noordvleugel van de Randstad, ofwel de Metropoolregio Amsterdam.

De uitvoering van het beleid voor bedrijventerreinen is opgenomen in de Uitvoeringsagenda bij de nota Ruimte en in het Actieplan Bedrijventerreinen.

Actieplan Bedrijventerreinen

In dit Actieplan heeft het rijk aangegeven met welke acties de ontwikkeling van bedrijventerreinen gestimuleerd wordt. Bij specifieke projecten wil het rijk partner zijn bij het concreet ontwikkelen van bedrijventerreinen. Door inzet van middelen bij deze Topprojecten kan herstructurering van bedrijfsterreinen versneld worden. Ruimtewinst is niet primair het doel van herstructurering. Dit is vooral nodig om kwaliteitsverval te voorkomen.

De Waarderpolder is door het rijk aangewezen als een Topproject.

Het bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder geeft ruimte aan intensief ruimtegebruik. Dit uit zich in de mogelijkheid om kavels 100% te bebouwen. Daarnaast komt intensivering tot uiting in het opnemen van minimale bouwhoogten langs de doorgaande assen. Met de ontwikkeling van de Noordkop (bodemsanering, uitgifte grond) wordt ruimte geboden voor nieuwe bedrijven. Van belang voor het verbeteren van het vestigingsmilieu is voorts de inrichting van de (nieuwe) Waarderweg, de fly-over en de Schoterbrug.

Streekplan Noord-Holland Zuid

De optimalisering van het bestaand stedelijk gebied is uitgangspunt in het streekplan Noord-Holland Zuid (2003). Om gemeenten te stimuleren het bestaand stedelijk gebied beter te benutten, hanteert de provincie rode contouren. Buiten de rode contouren is verdere verstedelijking niet toegestaan. In Haarlem valt de rode contour samen met het verstedelijkte gebied. Het bestemmingsplangebied valt in zijn geheel binnen de rode contour zoals deze is opgenomen in het streekplan.

Binnen het verstedelijkte gebied hanteert de provincie het compacte-stadbeleid, wat zeggen wil dat voor alle stedelijke functies, inclusief stedelijke groenstructuren, in eerste instantie ruimte wordt gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. Tevens wordt ingezet op zuinig en efficiënt ruimtegebruik door het ruimtebeslag te beperken en in de steden, waar mogelijk te verdichten door ICT (Intensiveren, Combineren en Transformeren).

Op de plankaart van het streekplan is de Waarderpolder aangegeven als bedrijventerrein.

Verkeers- en vervoerplan Noord-Holland

In het Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland geeft de provincie haar visie op het tegengaan van knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Daar waar sprake is van een onevenwichtige woon-werkbalans en een achterstand in investeringen in het infrastructuurnetwerk wil de provincie deze tegen gaan. Ook is aandacht nodig voor geluidsoverlast, uitstoot van schadelijke stoffen, ruimtebeslag en het aantal dodelijke ongelukken in het verkeer.

Een belangrijk uitgangspunt voor mobiliteit is deze te accommoderen. De provincie richt zich daarbij met name op het stimuleren van ketenverplaatsingen. Ruimtelijke ordening is daarbij een belangrijk principe: door een goede afstemming tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer kan een gunstiger woon-werkbalans bewerkstelligd worden, is milieuwinst te behalen door het terugdringen van de reisafstanden en kunnen vervoerswijzen zoals de fiets en het openbaar vervoer op een efficiënte wijze ingezet worden.

Ten aanzien van verstedelijking acht de provincie het gezien het bovenstaande van belang dat verdichting (en functiemenging) in bestaand bebouwd gebied plaatsvindt. Verstedelijking bij stations biedt perspectief voor verkeer en vervoersbeleid. Fiets en OV gebruik kan gestimuleerd worden.

In het bestemmingsplan bedrijventerrein Waarderpolder is de heringerichte Waarderweg opgenomen evenals de Schoterbrug en het ontwerp van de fly-over. Knelpunten op het gebied van bereikbaarheid worden hiermee opgelost.

Een multifunctionele invulling rond het station Spaarnwoude draagt bij aan het verhogen van de vervoerswaarden. Dit is met name van belang voor de ontwikkeling van dit station tot een regionaal knooppunt. Het voorzien in P+R-plaatsen draagt bij aan het stimuleren van ketenverplaatsingen.

Provinciaal Milieubeleidsplan

In het Provinciaal Milieubeleidsplan geeft de provincie aan extra aandacht te besteden aan de waterkwaliteit, toenemende geluidsoverlast, veiligheid en gezondheid. Duurzaamheid is daarbij de rode draad in het provinciale milieubeleid. Belangrijke opgaven zijn, mede in relatie tot ruimtelijke ordening, het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.

Door het verdichten binnen bestaand stedelijk gebied blijven natuur- en landschappelijke kwaliteiten van het buitengebied behouden. Dit is van belang voor de kwaliteit van de leefomgeving van de stedeling.

Door het hanteren van een inwaartse zonering in de Waarderpolder kan het leefklimaat in deze woongebieden verbeterd worden. Aandacht voor veiligheid komt in dit bestemmingsplan ondermeer terug door BEVI-bedrijven alleen onder bepaalde voorwaarden toe te staan.

Provinciaal Waterplan

In het Provinciale Waterplan constateert de provincie dat intensiever gebruik van de ruimte en daarmee samenhangend de toenemende economische waarde van wat beschermd moet worden, leidt tot hogere eisen aan het watersysteem.

Voor het op orde houden van de waterberging is uitgangspunt om problemen op te lossen waar deze zich voordoen. Dit betekent dus ook dat waar nodig ruimte voor water in bestaand stedelijk gebied gevonden dient te worden.

Wat waterkwaliteit betreft is het de bedoeling dat deze niet slechter mag worden. Duurzame maatregelen, zoals afkoppelen van hemelwater kunnen de waterkwaliteit ten goede komen. In het plangebied biedt de aanwezigheid van oppervlaktewater hiervoor kansen.

Water heeft ook een functie voor de kwaliteit van de leefomgeving van bewoners en gebruikers.

In de Waarderpolder is de wateropgave gebiedsgericht benaderd. Ruimte voor het benodigde water wordt met name gevonden door aanleg van de centrale watergang bij de Oostweg (Waarderweg). Onderzoek naar een verbinding tussen deze watergang en de spoorsloot is gaande. Zoals vermeld in de toelichting kan een dergelijke verbinding een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de waterkwaliteit (dankzij de doorstroming). De aanwezigheid van het Spaarne wordt in relatie tot de bebouwing aan het Spaarne beter benut. Door mogelijkheden te creëren van een open ruimte langs het Spaarne ontstaat er niet alleen een mogelijkheid voor een recreatieve route, maar kan ook een bijdrage geleverd worden aan de ruimtelijke kwaliteit van de Spaarnezijde van de Waarderpolder.

4.3 Structuurplan Haarlem 2020

Het Structuurplan Haarlem geeft inzicht in de ruimtelijke vertaling van de doelstellingen zoals die zijn opgenomen in het Ontwikkelings Programma Haarlem (OPH). Omdat Haarlem nauwelijks ruimte heeft voor uitbreiding zal voor de opgaven uit het OPH (versterken zakelijke dienstverlening, verbeteren culturele en toeristische aantrekkingskracht en het creëren van een duurzaam goed woonklimaat) ruimte gevonden moeten worden in de bestaande stad. Meervoudig ruimtegebruik, intensiveren van het grondgebruik, herstructurering en functiemenging zullen in dat opzicht een belangrijke rol gaan spelen om de doelstellingen uit het OPH waar te maken. Daarbij mogen kwaliteitsdoelstellingen niet uit het oog worden verloren. Maatregelen op het gebied van duurzaamheid en leefomgevingskwaliteit dragen bij aan het leefbaar houden van de stad.

Gebieden die met name een bijdrage kunnen leveren aan de stedelijke opgaven zijn gebieden waar enerzijds de ruimte intensiever benut kan worden, maar die ook gekenmerkt worden door een goede bereikbaarheid. Het structuurplan geeft aan welke gebieden dat zijn en welke functies daar op hun plaats zijn. Door op de structuurplankaart het grondgebied van de gemeente Haarlem onder te verdelen in verschillende gebiedstypes wordt een eerste uitspraak gedaan over de spreiding van functies over de stad. Daarnaast zijn per gebied, afhankelijk van het karakter daarvan, verschillende maatregelen, activiteiten en ruimtelijke reserveringen aangegeven.

Op de structuurplankaart is de Waarderpolder onderverdeeld in verschillende gebiedstypen. Het grootste deel van de Waarderpolder wordt aangemerkt als bedrijventerrein, ofwel als specifiek werkgebied. De zuidoosthoek van de Waarderpolder, zijnde de omgeving van het station Spaarnwoude, wordt gezien als een multifunctioneel knooppunt hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

In deze volgende subparagrafen wordt nader ingegaan op de beoogde ontwikkeling van het bedrijventerrein Waarderpolder en het multifunctionele knooppunt bij station Spaarnwoude.

Bedrijventerrein Waarderpolder in het Structuurplan

Met symbolen en arceringen is op de structuurplankaart aangegeven waar in de Waarderpolder maatregelen genomen worden of voor welke gebieden welke ruimtelijke opgaven geformuleerd zijn. Deze maatregelen en opgaven verschillen per deelgebied.

De noordkop van de Waarderpolder wordt geïntensiveerd met bedrijfsfuncties. Deze zone heeft de nodige ontwikkelpotenties gekregen door de aanleg van de nieuwe Waarderweg en de Schoterbrug. De ontsluiting en daarmee de bereikbaarheid (per auto, bus en fiets) van dit deel van de Waarderpolder is hierdoor aanzienlijk verbeterd.

Het centrale en het oostelijk deel van de Waarderpolder blijft aangewezen voor (industriële) productiebedrijven, industrie, reparatiebedrijven e.d.

Bij de centraal in de Waarderpolder gelegen Waarderweg is ingezet op een hoogwaardig ingerichte openbare ruimte. Zo wordt door een duidelijke water- en bomenstructuur deze doorgaande route geaccentueerd.

In de Welstandsnota (2004) is vastgelegd dat voor delen van de Waarderpolder (de ontwikkellocaties langs het Spaarne en langs de assen) nog welstandscriteria vastgesteld moeten worden. Door de ligging aan het Spaarne zijn er kansen om ook daar voor het opwaarderen van de uitstraling van het bedrijventerrein te komen. Om deze reden wordt extra aandacht besteed aan de verschijningsvorm van bedrijfsgebouwen op deze locaties. Zo wordt in het Structuurplan onder andere gedacht aan het creëren van enkele markante hoogteaccenten langs de oever, bijvoorbeeld nabij de aanlanding van de brug. Het zorgvuldig vormgeven van de westoever van de Waarderpolder vraagt naast concrete stedenbouwkundige uitgangspunten tevens om een architectonische hoogwaardige invulling. Naast de verschijningsvorm van deze westelijke zone speelt ook de toegankelijkheid een belangrijke rol bij nieuwe ontwikkelingen. Beoogd wordt langs het Spaarne in de loop der jaren een recreatieve route tot stand te brengen tussen de binnenstad en het recreatiegebied Schoterroog en omgeving. Kansen voor recreatie liggen voorts in de meest zuidelijke punt van de westoever: op de splitsing van het Spaarne en de Industriehaven is op de structuurplankaart een reservering opgenomen voor een passantenhaven / aanlegsteiger.

In het zuidelijk deel van de Waarderpolder vindt in het Structuurplan, geënt op een multimodale ontsluiting, transformatie plaats naar een kantorenpark, waarin ontwikkelruimte wordt gecreëerd voor industriële en zakelijke dienstverlening.

Een specifieke maatregel die bijna alle deelgebieden treft is het vormgeven van een nieuwe waterstructuur in de Waarderpolder. Het Structuurplan is op dit punt in overeenstemming gebracht met het Integraal Waterplan Haarlem. Hier wordt in een volgende paragraaf (4.7) verder aandacht aan besteed.

Multifunctioneel knooppunt Oostpoort in het Structuurplan

Een knooppunt is een plek in de stad die voor een groot deel ruimtelijk en functioneel kan veranderen op basis van beschikbaarheid van grond en goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en auto. De knooppunten zijn de zwaartepunten voor de stedelijke ontwikkeling en hebben betekenis op stedelijk en regionaal niveau. Functioneel gezien hebben de knooppunten mogelijkheden voor verdichting met economische en/of maatschappelijke voorzieningen in combinatie met woningbouw. Het knooppunt rondom station Haarlem Spaarnwoude, knooppunt “Oostpoort” genoemd, ligt aan een belangrijke toegangsroute van de stad en heeft de potentie om sfeer en cachet te krijgen die nu nog ontbreekt. Voor de toekomstige ontwikkeling wordt in het Structuurplan ingezet op een hoge

dynamiek, een gemiddelde tot hoge dichtheid van bebouwing, compact bouwen en middelhoge tot hoogbouw. Aandacht moet besteed worden aan duurzame maatregelen zoals bijvoorbeeld meervoudig ruimtegebruik, overstapmogelijkheden van auto naar openbaar vervoer, voldoende fietsvoorzieningen en toepassing van duurzame energie.

Specifiek voor het knooppuntgebied “Oostpoort” is op de structuurplankaart de aanduiding “grootschalige detailhandel” relevant. Deze aanduiding heeft betrekking op de bestaande detailhandelsvestiging van IKEA. Het Structuurplan heeft de beleidslijn ten aanzien van deze vorm van detailhandel overgenomen, maar geeft in de Waarderpolder geen verdere mogelijkheid voor de vestiging van nieuwe grootschalige detailhandel. Deze worden elders in de stad geconcentreerd, namelijk op het Delftplein, de Spaarneboog aan de Spaarndamseweg en in het stadsdeelhart van Schalkwijk.

Het knooppunt Oostpoort valt tevens binnen het verandergebied Spoorzone. Voor dit verandergebied is een apart Masterplan opgesteld dat in de volgende paragraaf behandeld wordt.

4.4 Masterplan Spoorzone

Algemeen

Het plangebied van de Spoorzone beslaat een gebied dat begint aan de oostzijde van de stad, bij station Spaarnwoude en loopt via het zuidelijk deel van de Waarderpolder naar de Spaarneoevers rond de Prinsenbrug verder in westelijke richting tot aan de Spoorwegdriehoek. Het Masterplan Spoorzone is opgesteld om de ontwikkelingen in dit gebied te structureren en een goede samenhang en kwaliteit te waarborgen. Dit plan is in 2003 door de gemeenteraad vastgesteld. Geformuleerde ambities moeten worden omgezet in concrete plannen, rekening houdend met het beoogde stedelijk milieu in verschillende deelgebieden in de Spoorzone.

Waarderpolder

In het Masterplan Spoorzone worden uitspraken gedaan over de ontwikkeling van de zuidzijde van het bestemmingsplangebied. Het plan richt zich op het gebied gelegen tussen de Oudeweg en de Amsterdamse Vaart, station Spaarnwoude en de Gedempte Oostersingel Gracht. In het Masterplan Spoorzone wordt geconstateerd dat dit gebied nog een aanzienlijke onbenutte potentie heeft. Dit, gezien de nog aanwezige fysieke ruimte, de aanwezigheid van station Spaarnwoude en de ligging ten opzichte van de regio. De ontwikkelpotentie neemt bovendien verder toe na het opwaarderen van de Oudeweg en de aansluiting met de Waarderweg (zie volgende paragraaf).

De omgeving van station Spaarnwoude vormt een belangrijke entree van de stad. Doordat dit deel van de Spoorzone direct bereikbaar is vanuit de Randstad, ligt het voor de hand een intensievere meer stedelijke ontwikkeling voor te stellen zodat Haarlem hier meer georiënteerd op de omgeving kan zijn. Bovendien kan door nieuwe ontwikkelingen een betere stedenbouwkundige samenhang met Haarlem-Oost ontstaan.

Beoogd wordt hier invulling te geven aan een multifunctioneel knooppunt zoals dat verankerd is in het streekplan en het structuurplan. Door de ontwikkeling van onder andere kantoren kan het vervoerspotentieel van het station vergroot worden. Gezien de ligging nabij het station zijn publiekstrekkende kantoren hier op hun plaats. De stationsomgeving zelf zal verbeterd moeten worden.

De zone ten oosten van de Camera Obscuraweg is in het Masterplan Spoorzone nog aangewezen als mogelijke woningbouwlocatie. Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan is de mogelijkheid om met een wijzigingsbevoegdheid de gemengde bestemming om te zetten in woningbouw uit het plan geschrapt.

Stedenbouwkundig plan Oostpoort

Het gebied Oostpoort ligt op de scheiding van verschillende gebieden met elk hun eigen karakter: de Waarderpolder (het bedrijvenpark van Haarlem), de Zuiderpolder (het woongebied aan de oostkant van Haarlem), de Amsterdamsevaart (woongebied met tevens onder meer kantoorfuncties) en de Veerplas (natuurgebied met recreatieve voorzieningen).

Het Stedenbouwkundig plan Oostpoort, door de gemeenteraad vastgesteld in 2006, is een uitwerking van het Masterplan Spoorzone voor wat betreft de ontwikkeling van het meest oostelijke gebied van de Spoorzone.

Voor de ontwikkeling van het gebied Oostpoort zijn de volgende acht uitgangspunten geformuleerd:

1. de stadsentree moet een identiteit krijgen die bij de stad past;
2. de toekomstige infrastructuur moet ingepast worden in een samenhangende, ruimtelijke structuur en moet piekbelastingen kunnen opvangen;
3. de Waarderpolder en de Zuiderpolder moeten voor zowel langzaam verkeer als voor autoverkeer goed verbonden worden;
4. de directe omgeving van station Spaarnwoude moet beter gebruikt en ingericht worden;
5. de cultuurhistorische en ruimtelijke kwaliteiten van de Amsterdamsevaart moeten worden behouden en waar mogelijk versterkt;
6. de cultuurhistorische en ruimtelijke kwaliteiten van de Veerplas als onderdeel van de stelling van Amsterdam moeten worden behouden en uitgebuit;
7. de structuur en de ruimtelijke samenhang moeten duidelijk gedefinieerd worden
8. de openbare ruimte moet eenduidig zijn vormgegeven.

De zone ten zuiden van de Oudeweg (geen onderdeel uitmakend van het multifunctionele knooppunt) wordt in het Masterplan gezien als een gebied waar hoogwaardige bedrijvigheid een plaats kan krijgen. In aansluiting op een nieuw station (in het verlengde van de Prins Bernhardlaan) zou hier de kantoorfunctie sterk ontwikkeld kunnen worden.

Huidige stand van zaken

Sinds het vaststellen van het Masterplan Spoorzone zijn de plannen voor kantoren in deze zone bijgesteld. Enerzijds vloeit dit voort uit afspraken in Noordvleugelverband over de regionale behoefte aan vierkante meters kantoren, anderzijds heeft de gemeente gekozen voor temporisering van het Masterplan Spoorzone (zie hoofdstuk 4.8 coalitieakkoord). In hoofdstuk 5.6.5 wordt nader ingegaan op de laatste (eind 2009) ontwikkelingen in dit gebied.

Ten aanzien van de werkplaats van de NS (Nedtrain), gelegen tussen de Amsterdamsevaart, de Gedempte Oostersingelgracht en de Oudeweg is aangenomen dat de NS deze werkplaats nog lange tijd zal gebruiken. Om die reden gaat het Masterplan er van uit dat de werkplaats nog lange tijd als zodanig moet kunnen blijven functioneren. Ook voor het bestemmingsplan zal dit het uitgangspunt zijn.

4.5 Haarlems Verkeers- en Vervoerplan (HVVP)

Algemeen

Bij het vormgeven van het Haarlemse verkeersbeleid voor de periode tot 2010 is de Haarlemse verkeersstructuur gezien in relatie tot stedelijke (ruimtelijke) ontwikkelingen. De aandacht gaat daarbij uit naar het verbeteren van de leefbaarheid in met name woonwijken, en het waarborgen van de bereikbaarheid van Haarlem in de regio.

Wat het verbeteren van de leefbaarheid betreft zet Haarlem in op het afremmen van het autogebruik. Dit kan worden bereikt door alternatieve vervoerswijzen te stimuleren, in woonwijken het aantal wegen niet uit te breiden en gebiedsvreemd autoverkeer zo snel mogelijk naar de randen van de stad te geleiden. Op de wegen aan de rand van de stad is een goede doorstroming buiten de spits tijden van groot belang. Tijdens de spits wordt met behulp van doseerpunten niet meer autoverkeer op het stedelijk wegennet toegelaten dan verwerkt kan worden. Dat betekent dat ten behoeve van de doorstroming van het autoverkeer in de stad, congestie op de invalswegen geaccepteerd wordt. Vóór doseerpunten liggen zogenaamde transferpunten. Hier bestaat de mogelijkheid om over te stappen naar een andere vervoerswijze.

Wat de regionale positie van Haarlem betreft moet voorkomen worden dat de stad steeds meer excentrisch ten opzichte van belangrijke locaties in de regio komt te liggen, zoals Schiphol, Amsterdam en IJmond. Ten behoeve van de economische ontwikkeling van de regio en daarmee die van Haarlem, is het van groot belang dat gebieden die veel mensen aantrekken (zoals werkgebieden of gebieden met een toeristische aantrekkingskracht) goed bereikbaar zijn.

Waarderpolder

De herstructureringsopgave van de Waarderpolder en daarmee samenhangend het streven naar verdere verdichting en het creëren van meer arbeidsplaatsen per hectare genereert meer verkeer. In verband met het verbeteren van het vestigingsklimaat in de Waarderpolder mag de bereikbaarheid van het bedrijventerrein niet achter blijven. Voor alle vervoerswijzen wordt daarom ingezet op nieuwe routes, het verbeteren van bestaande routes en het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen (bijvoorbeeld het openbaar vervoer of de fiets in plaats van de auto).

Autoverkeer

Een belangrijke maatregel om de bereikbaarheid van de Waarderpolder vanuit het noorden te verbeteren is de aanleg geweest van de Schoteroogbrug en de aanleg van de nieuwe Waarderweg. Door het autoverkeer niet meer over de Spaarndamseweg te leiden wordt bovendien de leefbaarheid in delen van Haarlem-noord verbeterd.

De aansluiting van de Camera Obscuraweg op de N200 wordt gereconstrueerd tot een directe aansluiting met een fly-over. Deze aanpassing is overigens niet alleen in verband met de nieuwe Waarderweg van belang. In de toekomst wordt de Oudeweg namelijk een belangrijke invalsweg van de stad en wordt het autoverkeer niet meer via de Amsterdamse Vaart de stad in geleid. De Amsterdamse Vaart krijgt een kleinschaliger inrichting die beter bij de omgeving van de weg past. In verband met het bieden van alternatieve vervoerswijzen is het de bedoeling dat ter hoogte van station Spaarnwoude een transferpunt wordt gerealiseerd.

Op basis van de functie die straten en wegen hebben voor het geleiden van het autoverkeer, zijn deze in het HVVP onderverdeeld in categorieën. Daarbij is een relatie gelegd tussen de functie van de weg en het profiel ervan. Voor de infrastructuur in de Waarderpolder betekent dit het volgende.

De Industrieweg zorgt ervoor dat autoverkeer dat Haarlem-noord in- of uit wil, zo direct mogelijk van en naar de randen van de stad worden geleid. Deze weg is daarmee een gebiedsontsluitingsweg type B. In principe zijn deze wegen voorzien van vrij- of aanliggende fietsvoorzieningen.

De Oudeweg en de nieuw aangelegde Waarderweg zijn wegen waarover het wijkvreemde en doorgaande verkeer wordt afgewikkeld. Deze worden daarom aangemerkt als gebiedsontsluitingswegen type A. Dergelijke wegen maken onderdeel uit van de hoofdstructuur van de stad. Wat profiel betreft is er sprake van vrij liggende fietsvoorzieningen naast de rijbaan.

Openbaar vervoer

Op het gebied van openbaar vervoer voorziet het HVVP net zoals het Masterplan Spoorzone in de ontwikkeling van Light-Rail op bestaand spoor met extra stations. Extra ontsluiting per openbaar vervoer is van belang voor de te verwachten toename van arbeidsplaatsen in de zone langs het spoor. Met de komst van de Schoterbrug is er een mogelijkheid geschapen om de Waarderpolder per openbaar vervoer te ontsluiten vanuit Haarlem-noord. Voorzien is in een tracé voor de bus. Komend vanaf de Spaarndamseweg gaat de bus via de Waarderweg en de Oudeweg verder rijden naar station Haarlem Centraal (vice versa).

Langzaam verkeer

Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Waarderpolder voor langzaam verkeer kan gestalte krijgen door het realiseren van ontbrekende schakels in het fietspadennetwerk.

Voorstellen hiervoor zijn reeds eerder gedaan in de Recreatienota Haarlem (1997) en het Spaarneplan (2000). Het streven is er namelijk op gericht om langs het Spaarne een (recreatieve) route voor fietsers en voetgangers te situeren. Hoewel langs de rand van de Waarderpolder de fysieke mogelijkheden vooralsnog beperkt zijn, blijft dit bij toekomstige herontwikkeling van locaties een aandachtspunt. In het bestemmingsplan wordt hierin voorzien.

Een andere nog te realiseren langzaam-verkeersroute is die over de Schoterbrug over het Spaarne en wel tussen de Waarderpolder en de Vondelweg. Voor werknemers in de Waarderpolder die woonachtig zijn in Haarlem-noord, Velsbroek en Santpoort kan dit een belangrijke stimulans zijn om de auto te laten staan en naar het werk te fietsen. Ook vanuit recreatief oogpunt is een dergelijke verbinding van belang. De verbinding over het Spaarne vormt namelijk een ontbrekende schakel in een regionale oost-westroute die vanaf de Kennemerduinen via de binnenduinstrand en het Schoterbos uiteindelijk naar Schoterog leidt.

Voor langzaam verkeer is de Waarderbrug een belangrijk onderdeel in oost-west route tussen de duinen en recreatiegebied Spaarnwoude. Een verbreding van de brug biedt mogelijkheden voor de aanleg van vrij liggende fiets- en wandelpaden.

4.6 Nota Milieuzonering

Algemeen

Milieuzonering is een manier om te bepalen in hoeverre functies zoals wonen, werken en recreatie gecombineerd kunnen worden. In het kader van de verdichtingsopgave voor de stad en daarmee samenhangend meervoudig ruimtegebruik kan het namelijk wenselijk zijn de woon- en werkfunctie in één gebied te combineren, zolang de gevoelige bestemming daar geen onevenredige milieuhinder van ondervindt. De Wet milieubeheer stelt hieraan eisen.

Ook denkbaar is dat bepaalde bedrijven zoveel stof, geur of geluid produceren of gevaarlijke stoffen opslaan, dat woningen in de directe nabijheid van die bedrijven niet gewenst zijn.

Door het bepalen van de hinder van een te vestigen bedrijf kan bepaald worden welke minimale afstand ten opzichte van gevoelige bestemmingen aangehouden dient te worden. Andersom kan bepaald worden op welke afstand van bestaande bedrijvigheid nieuwe woningen gebouwd kunnen worden.

Uitgangspunt van de Nota Milieuzonering is dat er ten behoeve van een duurzaam woon- en werkklimaat in de stad een relatie wordt gelegd tussen het karakter van een gebied (gebiedstypologie) en de in dat gebied toelaatbare bedrijfscategorieën.

Waarderpolder

Het bedrijventerrein Waarderpolder valt in de nota milieuzonering onder de gebiedstypologie “werken”. Het accent ligt hierbij op bedrijven die geconcentreerd in een bepaald gebied gevestigd zijn. Gezien deze milieucategorieën zijn de in Waarderpolder toegestane bedrijven niet te mengen met de woonfunctie.

Wel moet rekening gehouden worden met het feit dat de randen van de Waarderpolder grenzen aan woongebieden. Om de milieuhinder ten opzichte van die woningbouw te beperken is inwaartse zonering van de Waarderpolder uitgangspunt. Dit betekent dat categorie 3.2 bedrijven bij voorkeur aan de westranden van het bedrijventerrein een plaats krijgen en bedrijven die vallen onder milieucategorie 4.2 een locatie in het midden en oosten van de Waarderpolder. Overigens is het ook denkbaar dat categorie 4.2 bedrijven zich in de nabijheid van de Spaarneoever vestigen, voor zover die oever ten noorden van de Waarderbrug is gelegen. De toenemende breedte van het Spaarne zorgt daar namelijk voor een grotere afstand tussen de Waarderpolder en de woonbebouwing langs de Spaarndamseweg.

4.7 Integraal Waterplan Haarlem

Algemeen

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

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

Een algemene regel met betrekking tot de waterkwantiteit is het compenseren van een toename van verharding (wegen, gebouwen enz.). Indien verharding in een gebied toeneemt zullen waterhuishoudkundige maatregelen getroffen moeten worden om wateroverlast als gevolg van de toegenomen verharding te voorkomen. Verder is uitgangspunt dat bij demping van oppervlaktewater dit verlies voor 100% wordt gecompenseerd.

Waarderpolder

Een gebied in de stad waar tot 2015 / 2020 de verharding als gevolg van herstructureringsprojecten nog aanzienlijk zal toenemen is de Waarderpolder.

Als nadere uitwerking van het Integraal Waterplan hebben de gemeente Haarlem en het hoogheemraadschap van Rijnland de wateropgave als gevolg van deze verwachte toename aan verharding nader in beeld gebracht. Daarbij hebben de gemeente en het waterschap een gebiedsgerichte benadering toegepast: de verwachte toename aan verharding is niet per project afzonderlijk bepaald, maar per gebied (in dit geval de hele Waarderpolder). In het verlengde hiervan is ook de te compenseren hoeveelheid oppervlaktewater gekoppeld aan het onderzoeksgebied. Voor het op orde houden van de waterhuishouding is het namelijk nodig een toename aan verharding te compenseren door de aanleg van nieuw oppervlaktewater. Rijnland en de gemeente Haarlem stellen hiervoor als richtlijn dat minimaal 15% van de toename van verharding gecompenseerd dient te worden in de vorm van open water. Het uiteindelijk te compenseren oppervlak hangt af van overige maatregelen die de waterhuishouding in een gebied ten goede kunnen komen, zoals het verwaagd afvoeren van hemelwater.

Geschat is dat er voor het op orde houden van het watersysteem in en rond de Waarderpolder ruimte gevonden dient te worden voor ruim 6 hectare water. In het door de gemeente Haarlem en het hoogheemraadschap uitgevoerde onderzoek zijn vervolgens verschillende oplossingsrichtingen aangedragen om die ruimte te vinden. Hoewel volgens het beleid van het hoogheemraadschap van Rijnland de wateropgave in eerste instantie binnen het betreffende peilgebied opgelost dient te worden, zijn in het kader van de bovengenoemde gebiedsgerichte benadering ook grensoverschrijdende oplossingen onderzocht.

Een voorbeeld van het creëren van nieuw oppervlaktewater in de Waarderpolder is de aanleg van een noord-zuidwatergang evenwijdig aan de nieuwe Waarderweg. Deze watergang komt in verbinding te staan met het Noorder Buiten Spaarne. In de verder planontwikkeling voor de Noordkop Waarderpolder is deze waterverbinding meegenomen. Een andere maatregel waar nog onderzoek naar wordt gedaan is het realiseren van een verbinding tussen de centrale watergang bij de Waarderweg en de spoorloot. Door het creëren van een verbinding wordt de doorstroming in het watersysteem bevorderd. Voor de waterkwaliteit is dit gunstig.

Bij het in verbinding stellen van bovengenoemde watergangen moet niet alleen de inpasbaarheid verder onderzocht worden, maar ook het overbruggen van het verschil in peilniveau (het boezemstelsel kent zoals aangegeven in hoofdstuk 2 een ander peil dan het poldersysteem).

4.8 Coalitieakkoord Haarlem 2006 - 2010

In dit coalitieakkoord is het accent gelegd op vier ankerpunten die betrekking hebben op onderhoud, financiën, sociaal beleid en wijkaanpak.

Relevant voor dit bestemmingsplan Waarderpolder is met name het temporiseren van grote projecten zoals de Spoorzone. Daarnaast moeten er inspanningen geleverd worden om de stad bereikbaar te houden vanuit de regio. Een goede bereikbaarheid vormt een belangrijke voorwaarde voor de economische ontwikkeling van de stad. Het is voor de ontwikkeling van Haarlem van belang dat onnodig autoverkeer wordt beperkt en het openbaar vervoer en het fietsen wordt gestimuleerd.

Haarlem dient zich te ontwikkelen tot een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven en kantoren. Samen met het bedrijfsleven werkt de gemeente aan het economisch profiel, ofwel de economische agenda voor de stad. Een goede economische ontwikkeling van de stad heeft niet alleen gevolgen voor het verkleinen van het aantal Haarlemmers met een uitkering. Ook voor de werkgelegenheid in

de regio speelt de Waarderpolder een belangrijke rol. De vestiging van bedrijven met veel werkgelegenheid krijgt dan ook voorrang.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein van de Waarderpolder dient krachtig te worden voortgezet. Naast de optimalisering van de bereikbaarheid wordt aandacht besteed aan de ontwikkeling van de Waarderpolder in relatie tot de regionale economische ontwikkeling.

4.9 Samenvatting beleidsuitgangspunten en de vertaling naar het bestemmingsplan

- De Waarderpolder is grotendeels een bedrijventerrein, ofwel een specifiek werkgebied. Dit sluit aan bij het gebiedstype “gemengd modern vestigingsmilieu” uit het provinciale locatiebeleid. De omgeving rondom station Haarlem Spaarnwoude wordt aangemerkt als multifunctioneel knooppunt HOV; dit sluit aan bij de gebiedstypologie “binnenstedelijke subcentra” uit het provinciale locatiebeleid.

Bestemmingsplan: het gebied heeft vrijwel overal de bestemming 'Bedrijventerrein' (BT) gekregen met daarbij de gewenste toegestane milieucategorie. Aparte aanduidingen geven binnen de BT-bestemming aan welke functies nog meer zijn toegestaan. Rondom station Spaarnwoude hebben de gronden de bestemming Gemengd (GD) gekregen, waar naast bedrijven ook onder meer zelfstandige kantoorvestigingen zijn toegestaan.

- De transformatie van de zuidzijde van de Waarderpolder van bedrijven naar kantoren wordt een maatregel voor de lange termijn.

Bestemmingsplan: het gebied rond station Spaarnwoude heeft een gemengde bestemming gekregen (zowel kantoren als bedrijven zijn toegestaan). De rest van het gebied ten zuiden van de Oudeweg heeft de bestemming bedrijventerrein (BT) gekregen met die restrictie dat langs de Oudeweg in een strook van 45 meter naast een maximale, ook een minimale bouwhoogte is opgenomen. Hiermee wordt bereikt dat de beeldkwaliteit langs deze as sterk wordt verbeterd. Op de derde en hogere bouwlagen zijn zelfstandige kantoren toegestaan.

- Wat de ruimtelijke ontwikkeling van de Waarderpolder betreft wordt ingezet op het bevorderen van meervoudig ruimtegebruik, het intensiveren van het grondgebruik, het herstructureren van verouderde gebieden en het waar mogelijk en wenselijk nastreven van functiemenging. Het verhogen van het aantal arbeidsplaatsen is uitgangspunt;

Bestemmingsplan: meervoudig ruimtegebruik wordt mogelijk gemaakt langs de assen en langs het Spaarne. Naast de bedrijvenfunctie zijn daar op de hogere verdiepingen ook zelfstandige kantoren mogelijk gemaakt. In het bestemmingsplan is vastgelegd dat de meeste gronden voor 100% bebouwd mogen worden. Het verhogen van het aantal arbeidsplaatsen op het bedrijventerrein is uitgangspunt bij gemeentelijke gronduitgifte.

- Ten behoeve van de economische ontwikkeling wordt veel waarde gehecht aan het optimaliseren van de bereikbaarheid. De ontsluiting van de Waarderpolder moet worden verbeterd door ingrepen in de infrastructuur. Voor een goede afwikkeling van het autoverkeer is ingezet op de aanleg van de nieuwe Waardeweg, het creëren van een verbinding tussen de Waardeweg en de Vondelweg, het vormgeven aan een goede aansluiting van de Oudeweg op de Waardeweg en het verbeteren van de aansluiting op de Amsterdamse Vaart op de Camera Obscuraweg. Op het gebied van langzaam

verkeer ontbreekt er nog een verbinding met Haarlem Oost.

Bestemmingsplan: binnen het nieuwe bestemmingsplan zijn genoemde ingrepen in de infrastructuur verwerkt of mogelijk gemaakt.

- Op het gebied van milieu wordt gestreefd naar het geleidelijk aan inwaarts zoneren van het bedrijventerrein Waarderpolder. Op deze manier kan milieuoverlast voor omliggende woongebieden teruggedrongen worden;

Bestemmingsplan: op de plankaart is een inwaartse zonering verwerkt.

- De waterhuishouding wordt gebiedsgericht aangepakt. Het op orde houden van het watersysteem wordt nagestreefd door het toevoegen van oppervlaktewater.

Bestemmingsplan: binnen alle bestemmingen is water mogelijk gemaakt. Onder meer in verband met de leesbaarheid van de plankaart zijn de vele kleinere watergangen niet op de plankaart opgenomen. Ook is de exacte ligging van de nieuw aan te leggen watergangen nog niet duidelijk. Omdat water binnen alle bestemmingen is toegestaan, kan de aanleg van alle gewenste watergangen echter zonder problemen worden uitgevoerd.

5 VISIE OP HET PLANGEBIED

5.1 Bedrijventerrein Waarderpolder: primair werkgebied

Het regionale bedrijventerrein Waarderpolder biedt ruimte aan een breed scala aan bedrijfsactiviteiten. Het bieden van ruimte voor nieuwe bedrijvigheid is van groot belang voor de economie van Haarlem en de regio Zuid-Kennemerland en daarmee uiteindelijk ook voor de economische ontwikkeling van de Noordvleugel (globaal de regio Schiphol-Amsterdam-Almere-Utrecht). In een intensief verstedelijkt gebied is het van belang dat ruimte voor bedrijvigheid ook gecreëerd wordt door het beter benutten van bestaande locaties.

Zoals aangegeven in het streekplan Noord-Holland Zuid is één van de belangrijkste opgaven voor de regio Zuid-Kennemerland het herstructureren van bestaande bedrijfslocaties. De gemeente Haarlem werkt in dit kader samen met het rijk en de provincie aan de herstructurering van de Waarderpolder.

Voor de planperiode van het bestemmingsplan is algemeen uitgangspunt dat de Waarderpolder een vestigingsmilieu blijft voor uiteenlopende bedrijfscategorieën en dat het aantal werknemers per hectare toeneemt. De Waarderpolder is primair geschikt voor de wat lichtere industrie, productiebedrijven, ambachtelijke bedrijven en groothandel.

Het is niet de bedoeling dat op een bedrijventerrein locaties in gebruik worden genomen door niet-bedrijfsfuncties. Zoals beschreven bij de ontstaansgeschiedenis van de Waarderpolder zijn in het verleden bedrijven naar de Waarderpolder getrokken, omdat deze in bijvoorbeeld de binnenstad niet meer op hun plaats waren. Milieufactoren en de nabijheid van woningen speelden daarbij een rol. In een gebied dat specifiek is aangewezen voor de bedrijfsfunctie moet voorkomen worden dat juist de bedrijven verdrongen worden door niet-bedrijfsfuncties (met uitzondering van parkmanagement (zie ook 5.1.3.)).

Aan het aantal arbeidsplaatsen per hectare kunnen in het bestemmingsplan geen eisen gesteld worden. Wel hanteert de gemeente in principe bij gronduitgifte de richtlijn van minimaal 80 arbeidsplaatsen per hectare.

Op basis van de provinciale gebiedstypering van het locatiebeleid valt de Waarderpolder grotendeels onder de moderne gemengde vestigingsmilieus. Gemengd wil niet zeggen dat menging met de woonfunctie hier mogelijk is. Wel zijn op basis van dit beleid behalve de bedrijfsfunctie ook de kantoorfunctie (zonder baliefunctie) en detailhandel in volumineuze goederen mogelijk (met inbegrip van Auto's, Boten, en Caravans-goederen (ABC) alsmede tuincentra, geconcentreerde meubeldetailhandel (meubelboulevards) en bouwmarkten.

Verderop in deze paragraaf wordt de visie weergegeven ten aanzien van het toestaan van niet-bedrijfsfuncties in de Waarderpolder.

5.1.1 Kantoren, zelfstandig en ondergeschikt

In het vigerende bestemmingsplan Waarderpolder waren binnen de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" bijbehorende bedrijfskantoren mogelijk. Dergelijke kantoorruimte is gelieerd en ondergeschikt is aan de bedrijfsfunctie. In dit nieuwe bestemmingsplan zijn bij bedrijfskantoren wederom mogelijk gemaakt.

Tot op heden wordt in de Waarderpolder bedrijfsbebouwing doorgaans in twee bouwlagen gerealiseerd, terwijl er in het vigerende bestemmingsplan wel meer bouwhoogte is toegestaan. Rekening houdend met de intensiveringsopgave en de wens om compact te bouwen (verhoging beeldkwaliteit) kunnen in dit bestemmingsplan nog steeds meerdere bouwlagen gerealiseerd worden. Voor veel bedrijven is dit gezien de aard van de bedrijfsvoering echter geen optie. Gedacht kan worden aan productiebedrijven met zware machines op de begane grond. Om te komen tot het gewenste, intensievere gebruik van de ruimte, zijn in dit bestemmingsplan de eerste twee bouwlagen alleen bestemd voor de bedrijfsfunctie met bijbehorende bedrijfskantoren, maar kunnen de overige bouwlagen - dus de derde of hogere bouwlaag - ook ingevuld worden met andere functies. Deze mogelijkheid wordt alleen geboden langs de assen (in 5.3. wordt dit verder uitgewerkt). Bij andere functies wordt enerzijds gedacht aan kantoorruimte, anderzijds aan parkmanagementvoorzieningen. Doordat alleen de hogere bouwlagen hiervoor in aanmerking komen is geen sprake van het verliezen van bedrijfsruimte. Compenseren van bedrijfsruimte zoals bedoeld in het provinciale locatiebeleid is om die reden niet aan de orde.

5.1.2 Detailhandel

Het gemeentelijk beleidskader geeft geen aanleiding om in de Waarderpolder nieuwe detailhandelsfuncties mogelijk te maken. Voornaamste reden om reguliere detailhandel in de Waarderpolder uit te sluiten heeft te maken met het voorkomen van uitholling van bestaande detailhandelsconcentraties in de stad. Door de in vergelijking lagere huisvestingskosten op een bedrijventerrein zou de Waarderpolder voor bepaalde branches aantrekkelijk kunnen zijn als vestigingsplaats. Indien de reguliere detailhandel zich zou vestigen in de Waarderpolder, staat dat haaks op het in de Detailhandelsnota beschreven streven om detailhandelsvoorzieningen goed over de stad te spreiden over de bestaande winkelcentra. Ten aanzien van de binnenstad komt daar nog bij dat dit een toeristisch aantrekkingspunt is, met name vanwege het uitgebreide en gedifferentieerde winkelapparaat. Aangezien de economie van de binnenstad van grote waarde is voor de economie van Haarlem als geheel, moet uitholling van het aanbod aan detailhandelsvoorzieningen hier zeker voorkomen worden.

Tot slot kan reguliere detailhandel beschouwd worden als een publieksaantrekkende functie. In verband met het bereikbaar houden van de Waarderpolder is het niet gewenst dat er verkeersstromen van en naar de Waarderpolder ontstaan als gevolg van de vestiging van nieuwe detailhandelsvestigingen.

Bepaalde vormen van detailhandel worden echter niet als bedreigend voor de bedrijfsfunctie gezien en ook niet als concurrentie voor bestaande winkelcentra in de stad. Het gaat hier om detailhandel als (ondergeschikte) nevenactiviteit en om vormen van e-commerce.

Met e-commerce wordt bedoeld dat producten op digitale wijze (via internet) worden aangeboden en gekocht. De producten zelf liggen opgeslagen in daarvoor bestemde bedrijfsruimten. Aangezien dergelijke bedrijfsactiviteiten qua aard en uitstraling vergelijkbaar zijn met postorderbedrijven en showrooms, is er geen bezwaar tegen deze bedrijfsporm in de Waarderpolder.

Bij detailhandel als nevenactiviteit wordt bedoeld op magazijnverkoop, verkoop na bezichtiging van een showroom, detailhandel gerelateerd aan ambachtelijke bedrijfsvoering en detailhandel gerelateerd aan groothandel.

Voor detailhandelsbedrijven met alleen opslag van producten in de Waarderpolder wordt één keer per jaar (maximaal 36 uur) per adres de mogelijkheid geboden om uitverkoop te houden (zodra het

bestemmingsplan rechtskracht heeft wordt deze mogelijkheid verder uitgewerkt in gemeentelijke regelgeving). Door deze verkoop slechts eens per jaar toe te staan is er geen sprake van structurele detailhandelsverkoop en daarmee van concurrentie ten opzichte van de binnenstad. Voordeel van een magazijnverkoop is dat er ruimte vrij komt voor een nieuwe voorraad. Dit kan een verkooppunt elders in de stad, bijvoorbeeld in het centrum, ten goede komen. In dat opzicht kan magazijnverkoop gezien worden als een stimulans voor de bedrijfsvoering van detaillisten.

Showrooms zijn toegestaan in de Waarderpolder. Het is alleen niet de bedoeling dat er ter plaatse producten worden verkocht. Alleen bezichtiging van goederen is mogelijk. De feitelijke verkoop (betaling) en de levering van de goederen vindt niet in de showroom plaats. Gekochte goederen mogen dus niet direct door de klant worden meegenomen maar dienen thuis te worden bezorgd. Bij goederen die in showrooms bezichtigd kunnen worden kan gedacht bijvoorbeeld worden aan open haarden en keukens. Dergelijke showrooms vestigen zich over het algemeen niet in de binnenstad aangezien het uitstallen van de producten om veel vloeroppervlak vraagt. Concurrentie met de binnenstad ligt wat dit betreft dan ook niet voor de hand.

Bij detailhandel als nevenactiviteit wordt zoals aangegeven ook gedacht aan de verkoop van producten die gerelateerd zijn aan ambachtelijke bedrijfsvoering. Onder ambachtelijke activiteiten wordt handmatig werk verstaan dat ter plekke verricht wordt bij ambachtsbedrijven (bouw- en installatiebedrijven, reparatie- en schadeherstellende bedrijven en bedrijven in kunst, nijverheid en cultuur). Productiebedrijven en dienstverlenende bedrijven vallen hier niet onder. Voorwaarde voor de detailhandelsfunctie is dat de betreffende ambachtsbedrijven als zodanig ingeschreven moeten staan bij de Kamer van Koophandel. Voorts mag niet meer dan 10% van het totale bedrijfsvloeroppervlak, met een maximum van 60 m² ingericht zijn als verkoopvloeroppervlak.

Groothandelsvestigingen zijn in de Waarderpolder toegestaan. Een groothandelsvestiging verhandelt producten die buiten de eigen onderneming zijn vervaardigd en die aan bedrijfsmatige (niet-consumptieve) afnemers (andere ondernemingen) worden afgeleverd. De hoofdfunctie van de groothandel is het 'voortstuwen' van goederenstromen. De groothandel vervult een intermediaire rol tussen de leverancier en ondernemers (bijvoorbeeld detaillisten of aannemers). Kenmerkend voor de bedrijfsvoering van groothandelsvestigingen is dat ze een afgebakend klantenbestand hebben en voor deze klanten toegangspasjes verschaffen. Mocht desalniettemin verkoop aan particulieren plaatsvinden, dan levert dit slechts een zeer beperkt deel van de omzet op. Uitgangspunt van de gemeente Haarlem is dat dit niet meer dan 10% bedraagt van de totale omzet. Overige criteria zijn het bij de Kamer van Koophandel ingeschreven moeten staan als een groothandelsvestiging en het achterwege laten van reclame gericht op particulieren.

5.1.3 Parkmanagement

Zoals vermeld streeft de gemeente Haarlem naar het creëren van meer arbeidsplaatsen per hectare. Hoe meer mensen er in de Waarderpolder werkzaam zijn, hoe groter de behoefte aan ondersteunende voorzieningen voor deze werkenden. Gedacht kan hierbij worden aan horeca in de vorm van een lunchroom of een restaurant. Grotere bedrijfsvestigingen beschikken eerder over een zelfstandige bedrijfskantine dan kleinere bedrijfsunits. Voor dergelijke bedrijven kan een lunchroom een aanvullende werking op de bedrijfsvoering hebben. Naast horeca kunnen ook sportvoorzieningen, bijvoorbeeld ten behoeve van bedrijfsfitness, een welkome aanvulling zijn voor werknemers. Ook een gemakswinkel (gericht op de verkoop van een beperkt aantal artikelen), kinderopvang en een

geldautomaat worden gerekend onder ondersteunende voorzieningen. Soms bestaat er bij bedrijven behoefte aan het in het bedrijf bieden van tijdelijke logiesmogelijkheden voor bijvoorbeeld chauffeurs (in verband met bijvoorbeeld het Rijtijdenbesluit). Ook deze logiesmogelijkheid kan onder de noemer parkmanagement worden gebracht. Aan de vrijstelling voor de parkmanagementfunctie kunnen voorschriften worden verbonden. Gedacht moet worden aan onder meer voorschriften die betrekking hebben op de veiligheid van de gebruikers en voorschriften die misbruik tegen moeten gaan (bijvoorbeeld bij het bieden van logiesfaciliteiten).

Uitgangspunt is dat met behoud van het karakter van de Waarderpolder als bedrijventerrein er ruimte geboden kan worden voor een aantal ondersteunende voorzieningen voor werknemers. Bestaande, legale parkmanagementvoorzieningen worden opgenomen in het bestemmingsplan. Nieuwe voorzieningen worden alleen toegestaan na een zorgvuldige afweging. Zowel bij bestaande als bij eventuele nieuwe ondersteunende voorzieningen zal gekeken worden naar de aard van de voorziening (kwetsbaar, milieugevoelig), de locatie en de omgevingsfactoren. Geconcludeerd zou bijvoorbeeld kunnen worden dat de locatie van bestaande dan wel nieuwe voorzieningen onwenselijk is uit oogpunt van externe veiligheid en milieuzonering.

Collectieve voorzieningen zoals beveiliging en afvalverwijdering zal de gemeente Haarlem in het kader van parkmanagement stimuleren. Deze genoemde voorzieningen hebben geen directe relatie met het bestemmingsplan.

5.1.4 Wonen

Ten behoeve van de beoogde economische ontwikkeling van het bedrijventerrein Waarderpolder is het van belang dat aanwezige en toekomstige bedrijven in hun functioneren zo min mogelijk op milieugebied belemmerd worden door de aanwezigheid van de woonfunctie.

Beleid ten aanzien van de vergunningverlening van de woonschepenligplaatsen en ten aanzien van het aantal ligplaatsen is vastgelegd in de plaatselijke verordening met betrekking tot woonschepen. Het bestemmingsplan regelt alleen het toegestane gebruik van de haven en de aangrenzende oevers. Voor de zeven woonwagens aan het Waarderveld geldt een afbouwbeleid, waardoor deze woonfunctie geleidelijk aan zal verdwijnen. In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee de aanduiding “woonwagenstandplaats” na vertrek van de plankaat verwijderd kan worden.

Wat het geleidelijk aan terugdringen van de bedrijfswoningen betreft richt de visie zich op het onverminderd voortzetten van het beleid zoals dat is vastgelegd in de partiële herziening van bestemmingsplan Waarderpolder uit 2004.

5.1.5 Culturele functies en culturele bedrijvigheid

In de binnenstad ontbreekt de fysieke ruimte voor grotere evenementen die van belang zijn voor het functioneren van die binnenstad, onder meer voor wat betreft de toeristische aantrekkingskracht van die evenementen. Het EBH-terrein ligt op korte afstand van de binnenstad en kan hierin een belangrijke rol vervullen. De twee pleinen op het terrein, in combinatie met de overdekte ruimte van de zuiveringshal, kunnen onderdak bieden aan tal van activiteiten die gezien hun omvang niet in de binnenstad passen. Het EBH-terrein is nadrukkelijk geen concurrent van de binnenstad. De ambiance van de binnenstad zal altijd blijven verschillen van het EBH-terrein.

5.2 Omgeving station Haarlem Spaarnwoude: multifunctioneel knooppunt Oostpoort

Aan de zuidzijde van station Haarlem Spaarnwoude is reeds ingezet op kantoorontwikkeling. Voor de planperiode van het bestemmingsplan is uitgangspunt dat ook de noordzijde van station Haarlem Spaarnwoude verder ontwikkeld wordt tot een multifunctioneel knooppunt. Dit komt overeen met het provinciale gebiedstype “binnenstedelijk subcentrum”.

Binnen dit knooppuntgebied ligt de grootschalige detailhandelsvestiging IKEA aan de Laan van Decima, de gronden tussen deze vestiging en het station en de gronden ten oosten van de Camera Obscuraweg. Belangrijke omgevingsfactoren die voor de functionele invulling van dit gebied van belang zijn, zijn de aanwezigheid van een station, de ligging aan het buitengebied en de ligging aan een belangrijke invalsroute. Door ingrepen in de infrastructuur (aanleg fly-over) wordt de autobereikbaarheid van het gebied verbeterd.

Voor de verdere invulling van het knooppunt wordt op de eerste plaats ingezet op publieksaantrekkende functies. Reden hiervoor is dat juist deze functies qua bereikbaarheid baat hebben bij de aanwezigheid van een station. Een toename van het aantal bezoekers en daarmee een toename van het aantal reizigers, is omgekeerd gunstig voor de vervoerswaarden van het station. Hoe meer reizigers vervoerd moeten worden, hoe groter de kans dat de frequentie waarmee de treinen halteren toe kan nemen. Op deze manier kan station Haarlem Spaarnwoude op termijn uitgroeien tot een regionaal knooppunt. De wisselwerking tussen het station en de toekomstige functies is dus een belangrijk aandachtspunt.

De nieuwe functies in het knooppuntgebied zijn overwegend economisch van aard. Met name wordt ingezet op nieuwe kantoorruimte met of zonder baliefunctie, maar ook bedrijven in een lagere milieucategorie zijn toegestaan. Overige publieksaantrekkende functies die een plek krijgen in dit gebied zijn het in- en outdoorcentrum (grenzend aan de Veerplas) en enkele hotels. Aandachtspunt in de strook grond ten oosten van de Camera Obscuraweg is de aanwezigheid hier van vele kabels en leidingen. Deze leidingenstrook is niet op de plankaart opgenomen aangezien alleen de regionale leidingen op de plankaart staan vermeld.

In paragraaf 5.6.5 wordt nader ingegaan op de stedenbouwkundige uitwerking van het knooppuntgebied.

5.3 Stedenbouwkundige uitgangspunten

Bij het uitvoeren van de herstructurering Waarderpolder wordt beoogd meer bedrijvigheid in de Waarderpolder te krijgen door onder meer het stimuleren van intensief ruimtegebruik. Daarmee samenhangend wordt beoogd een toename van het aantal arbeidsplaatsen per hectare te bereiken. Intensiveren van bedrijvigheid en het beter benutten van de schaarse ruimte betekent voor dit bestemmingsplan “bedrijventerrein Waarderpolder” dat kavels 100% bebouwd mogen worden. Uitgangspunt is wel dat bij nieuwbouwwontwikkelingen de benodigde parkeerplaatsen worden opgelost op eigen terrein. Bij het maximaal bebouwen van een bedrijfskavel betekent dit dat de parkeerbehoefte bijvoorbeeld in pandig, ondergronds of bovenop de bebouwing moet worden opgelost. In het bestemmingsplan worden deze maatregelen dan ook mogelijk gemaakt.

In de Waarderpolder bevinden zich twee belangrijke doorgaande wegen: de Oudeweg en de (nieuwe) Waarderweg. Stedenbouwkundig wordt het wenselijk geacht dat de uitstraling van deze wegen verbeterd wordt. Niet alleen is dat te bewerkstelligen door de inrichting van de wegen zelf en de aanplant van bomen, maar ook door het aanhouden van een passende bouwhoogte die past bij de

profielen van de wegen. Door langs de assen zowel een minimale als een maximale bouwhoogte aan te houden krijgen de wegen een stedelijke allure die past bij de functie van de wegen als doorgaande routes.

Ook langs de Spaarne-oever wordt een minimale en maximale bouwhoogte opgenomen. Een variatie in (minimale en maximale) bouwhoogte komt de stedenbouwkundige verschijningsvorm van de Waarderpolder ten goede, terwijl ook rekening wordt gehouden met de diversiteit in bedrijvigheid. Voor bedrijven die gezien hun bedrijfsvoering geen kans zien om meer volume te creëren dan bijvoorbeeld twee lagen, is ruimte beschikbaar in gebieden die niet langs de assen liggen. Bedrijven die wel kans zien een grotere minimale bouwhoogte te bereiken, bijvoorbeeld door de combinatie met andere functies, kunnen zich vestigen op een opvallender plek langs de assen. De afweging tussen locaties zal per bedrijf verschillend zijn. In sommige gevallen is de grondprijs doorslaggevend, in andere gevallen zal de zichtbaarheid van de locatie een belangrijk locatiecriterium zijn.

Aandacht is reeds uitgegaan naar het zorgvuldig vormgeven van de onbebouwde openbare ruimte in de Waarderpolder. Daarnaast is de visie weergegeven ten aanzien van intensief ruimtegebruik, concreet vertaald naar minimale en maximale bouwhoogten. In deze paragraaf wordt nader ingegaan op het waarborgen van een duurzame stedenbouwkundige opzet van het bedrijvenpark. Aandacht zal wat dit betreft uitgaan naar de verkaveling, de ligging van de gebouwen ten opzichte van de onbebouwde openbare ruimte en naar maatregelen die in het kader van het bestemmingsplan gestimuleerd kunnen worden voor een duurzaam gebruik van de Waarderpolder.

Voor nieuw te ontwikkelen gebieden gaat extra aandacht uit naar het creëren van heldere structuren die bij veranderend gebruik van de bebouwing ongewijzigd blijven. Dit wordt in eerste instantie gewaarborgd door eisen te stellen ten aanzien van de situering van de hoofdbebouwing. Langs bepaalde wegen zal door het opnemen van een dwingende rooilijn een compact en rustig gevelfront ontstaan dat fungeert als begeleiding van de wegen en zorgt voor een kwalitatieve verbetering. In andere gevallen wordt de dwingende rooilijn achterwege gelaten en is de erfgrans de uiterste bebouwingsgrens.

5.4 Openbare ruimte: verkeer, water en groen

Het vormgeven van de openbare ruimte is een manier om structuur aan te brengen in een gebied dat steeds intensiever ingericht gaat worden met bedrijfsbebouwing. Een zorgvuldig ingerichte openbare ruimte is ook een belangrijke voorwaarde om de uitstraling ofwel de allure van het bedrijventerrein te verbeteren. Het investeren in de weginfrastructuur is een voorwaarde voor het bereikbaar houden en daarmee voor het economisch gezond kunnen functioneren van een regionaal bedrijventerrein in ontwikkeling.

Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Waarderpolder wordt vorm gegeven door de nieuwe Waardeweg, die vanaf de Oudeweg in noordelijke richting zijn weg vervolgt richting de nieuwe Schoterbrug. Om te zorgen voor een goede geleiding van het autoverkeer vanaf de Amsterdamsevaart worden de volgende maatregelen genomen: verbreding van het Keggeviaduct, realisatie van een fly-over bij de Amsterdamsevaart – Camera Obscuraweg, verbreding van de Oudeweg en aanleg van de nieuwe Waardeweg (is inmiddels afgerond). Verkeer dat vanuit het oosten de stad binnenrijdt wordt via de nieuwe fly-over de Waarderpolder ingeleid. Verkeer dat uit de Waarderpolder komt, wordt via het Keggeviaduct naar de Amsterdamsevaart geleid.

Ten behoeve van het overzichtelijk houden van het bedrijvenpark is het van belang dat de verschillende deelgebieden op een logische wijze zijn aangesloten op de hoofdinfrastructuur. Het eenvoudig kunnen vinden en bereiken van een bedrijfslocatie geldt voor bedrijven als een belangrijk vestigingscriterium. De Waarderweg heeft een overzichtelijk aantal afslagen gekregen naar de deelgebieden. Het beperken van de hoeveelheid afslagen komt de doorstroming ten goede.

Intensief en efficiënt ruimtegebruik heeft ook betrekking op de openbare ruimte; beoogd wordt om in de Waarderpolder in plaats van verspreid liggende plekken samenhangende structuren te creëren waarbij de functies water, groen en verkeer zoveel mogelijk gecombineerd worden. Een concreet voorbeeld hiervan betreft de nieuwe Waarderweg, waarbij parallel aan deze weg wordt voorzien in een nieuwe watergang, gecombineerd met groen.

5.5 Duurzame stedelijke ontwikkeling

Bij het streven naar economische groei is het uit oogpunt van duurzaamheid van belang dat tegelijkertijd gestreefd wordt naar een daling van de milieudruk. Het beleid van de gemeente richt zich dan ook op een duurzame wijze van herstructureren van de Waarderpolder. In dit kader is het project “Duurzame Energiescan” gestart. Bedrijven kunnen nagaan welke technische en financiële mogelijkheden er zijn om duurzame energie toe te passen. Bij duurzame energietoepassingen die ruimtelijk relevant zijn, kan bijvoorbeeld gedacht worden aan (kleinschalige) windturbines op de daken van bedrijfsbebouwing, aan ondergrondse warmte- en koudeopslag en aan compact bouwen. Van belang is dat het bestemmingsplan geen belemmering vormt voor dergelijke ingrepen.

Niet alleen de milieudruk in de Waarderpolder zelf is een aandachtspunt, maar ook de milieudruk die de Waarderpolder op de omgeving veroorzaakt. Aan de westzijde van de Waarderpolder bevindt zich op enige afstand de woonbebouwing van de Spaarndamseweg en het Thorbeckekwartier. Woningen zijn milieugevoelige functies. Om die reden is het van belang dat deze functie geen extra hinder ondervindt van nieuwe bedrijfsvestigingen die zich aan de Spaarne-oever van de Waarderpolder vestigen. Rekening houdend met de milieuzonering en het eerder beschreven inwaarts zoneren, is uitgangspunt dat zich langs de Spaarne-oever maximaal categorie 3.2 bedrijven mogen vestigen (bestaande situaties niet meegerekend). Aangezien bij deze milieucategorie een indicatieve afstand ten opzichte van gevoelige bestemmingen hoort van 200 meter, is vanaf de gevels van de bebouwing van de Spaarndamseweg deze afstand aangehouden. Doordat tussen de Spaarndamseweg en de Waarderpolder het Spaarne ligt, is de zone waarbinnen maximaal categorie 3.2 bedrijven zijn toegestaan beperkt.

Aan de oostzijde van de Waarderpolder bevindt zich het buitengebied. Hoewel hier gerecreëerd wordt, is hier geen sprake van een rustig buitengebied. Het gebied staat namelijk reeds onder invloed van vliegverkeerslawai, wegverkeerslawai en geluid veroorzaakt door treinen. Daarnaast bevindt zich aan de oostzijde de rioolwaterzuiveringsinstallatie die een geurcontour heeft die een groot deel van dit buitengebied bestrijkt. Om die reden wordt het inwaarts zoneren hier niet toegepast. De maximale milieucategorie bedraagt hier dan ook 4.2.

Aan de zuidzijde van de Waarderpolder vormt de aanwezige weg- en spoorinfrastructuur reeds een barrière tussen het bedrijventerrein en de dichtstbijzijnde woningbouw. Bovendien heeft het terrein van NedTrain, dat dichtbij woningbouw gelegen is, een maximale milieucategorie 3.2.

5.6 Ontwikkelingen per deelgebied

5.6.1 Noordkop

De Noordkop van de Waarderpolder is een grotendeels nog te ontwikkelen gebied. Uitgangspunt is dat de (her)verkaveling gericht is op intensief ruimtegebruik, duurzaamheid en verhogen van de ruimtelijke kwaliteit. Rekening houdend met de ligging van het Spaarne en het recreatiegebied Schoteroog, is de Noordkop geschikt voor twee soorten milieus. Onderscheid wordt gemaakt tussen een hoogbouw- en een laagbouwmilieu.

Hoogbouw is uitgangspunt langs het Spaarne (tot aan de Schoterbrug) en de Waarderweg, aangezien dit een bijdrage levert aan de gewenste beeldkwaliteit langs de belangrijkste randen en assen van de Waarderpolder

Een dicht laagbouwmilieu in het middengebied van de Noordkop aan het Noorderbuitenspaarne en aan de oostzijde maakt de structuur van de polder af naar Schoteroog toe. Hier is sprake van een zachte overgang naar het groene buitengebied.

Deze zijde wordt zodanig ingericht dat de rand van het bedrijventerrein met het recreatiegebied niet de typische “achterkantenuitstraling” krijgt waar bedrijventerreinen veelal bekend om staan.

Voor de Noordkop is een nieuw inrichtingsplan gemaakt. Het inrichtingsplan is verwerkt op de plankaart.

5.6.2 Waarderpolder west

Dit deelgebied, gelegen tussen het Spaarne en de Heringaweg / Nijverheidsweg, heeft deels betrekking op de Spaarne-oever en deels op kavels die meer landinwaarts liggen.

Uitgangspunt is de Spaarne-oever te ontwikkelen zoals aangegeven bij de visie voor de Noordkop. De Spaarne-oever is geschikt voor het creëren van een hoogstedelijk milieu. Wat bouwhoogte betreft wordt in dit bestemmingsplan de visie gevolgd zoals die reeds was neergelegd in het bestemmingsplan Waarderpolder uit 1991: “Langs het Noorder Buiten Spaarne is in het plan een zone opgenomen waarin een grotere bebouwingshoogte is toegestaan. Deze hoger gedachte bebouwing (tot maximaal 20 meter) zal mede door zijn verschijningsvorm kunnen bijdragen aan een verrijking van het ruimtelijk beeld” .

Wat de inrichting van de oever betreft is het hier de bedoeling dat er in de loop van de tijd een onbebouwde zone van 10 meter breed ontstaat die toegankelijk is voor langzaam-verkeer en die een inrichting met groen mogelijk maakt (in ieder geval het gedeelte ten noorden van de Waarderbrug). In het bestemmingsplan wordt een passende regeling opgenomen voor het gefaseerd mogelijk maken van deze route (zie hoofdstuk 6).

Zowel de grotere bouwhoogte als de onbebouwde zone verbeteren de relatie van het Spaarne met de Waarderpolder en de gebruikers van dit gebied. Daarnaast verminderen deze ingrepen de huidige - rommelige - achterkantsituatie aan de Spaarnezijde. Gezien vanuit de Spaarndamseweg en stadsdeel Noord ontstaat hierdoor een aantrekkelijk beeld.

Op de oostoever van het Spaarne mag bebouwing verder geïntensiveerd worden met werkfuncties, te weten bedrijven met bijbehorende bedrijfskantoren op de 1^e en 2^e bouwlaag en op de verdiepingen (vanaf de 3^e bouwlaag) onder meer ook zelfstandige kantoren, parkmanagementvoorzieningen.

Tevens zijn enkele hoogteaccenten voorzien. Het verdient daarbij de voorkeur dat nieuwe ontwikkelingen aan het Spaarne zowel functioneel als qua ontwerp (architectuur) een relatie hebben

met het water. Daar waar ruimtelijk mogelijk, is het wenselijk enkele zichtlijnen te creëren tussen het Spaarne en het middengebied van de Waarderpolder.

Gezien de ligging nabij de woonbebouwing van de Spaarndamseweg gaat de voorkeur op het gebied van milieu uit naar bedrijvigheid in een passende milieucategorie. Aan de Spaarnerand van de Waarderpolder wordt daarom, rekening houdend met bestaande rechten, maximaal een milieucategorie 3.2 gehanteerd.

5.6.3 Waarderpolder midden en oost

In het midden en oostelijke deel van de Waarderpolder richt de visie zich vooral op consolidatie. De A. Hofmanweg blijft hier de voornaamste ontsluiting van dit gebied.

De rioolwaterzuiveringsinstallatie en de PTT-zendmast zijn hier de meest in het oog springende elementen. De doorzichten van en naar de Veerpolder in het verlengde van enkele oost-weststraten in dit gebied blijven gehandhaafd. Om dit te waarborgen is de bebouwing aan de oostzijde van de Waarderpolder onderbroken door enkele groene, onbebouwde kavels.

In het bestemmingsplan uit 1991 was de toegestane hoogte van de bebouwing aan de oostzijde van de A. Hofmanweg op de plankaart veelal 7 meter. Deze hoogte is beduidend lager dan de 15 meter hoogte die elders in de Waarderpolder mogelijk is. Enerzijds rekening houdend met de visuele overgang van de Waarderpolder naar het buitengebied en anderzijds rekening houdend met huidige bouwnormen is de maximale hoogte hier verruimd naar 8 meter. Dit maakt bedrijfsbebouwing mogelijk in twee bouwlagen. Ook voor het middengebied geldt eveneens een consoliderende aanpak, met uitzondering van de nieuwe Waarderweg.

5.6.4 Waarderpolder zuid

Dit deelgebied is evenals de Noordkop een gebied waar zich de nodige ontwikkelingen voor kunnen doen. Alleen ten aanzien van de werkplaats van Nedtrain is consolidatie uitgangspunt. Voortzetting van deze bedrijfsvoering is voor deze bestemmingsplanperiode uitgangspunt. Voor het gebied rondom station Spaarnwoude wordt een visie ontwikkeld. Hier wordt in de volgende paragraaf nader aandacht aan besteed. Van belang voor de ontwikkeling van het zuidelijk deel van de Waarderpolder is de ligging tussen de Oudeweg en het spoor Amsterdam – Haarlem. De Oudeweg wordt de belangrijkste oostelijke stadsentree.

Niet alleen zal dit blijken uit de profilering van de weg, ook de aan weerszijden van de weg gelegen bebouwing speelt een rol bij het vormgeven van het karakter van deze weg als stadsentree. Concreet betekent dit dat ingezet wordt op hogere, aantrekkelijke bebouwing, ter begeleiding van de route en voor ruimtewinst en intensivering. Uitgangspunt is dat langs de Oudeweg een minimale hoogte wordt aangehouden van 12 meter (maximaal 20). Met vrijstelling is hier een bouwhoogte van 45 meter mogelijk, mits het voorgestane gebruik van deze extra meters geen strijd oplevert met onder meer de wetgeving rond externe veiligheid en andere wetgeving. Om de ruimte op de verdiepingen te kunnen vullen (traditionele bedrijfsbebouwing beperkt zich over het algemeen tot twee bouwlagen) wordt langs deze doorgaande route ruimte geboden voor zelfstandige kantoorfuncties (zonder baliefuncties) vanaf de derde bouwlaag. Aangezien deze kantoorfuncties alleen worden toegestaan vanaf de derde bouwlaag, is van verdringing van de bedrijfsfunctie geen sprake. De eerste twee bouwlagen blijven primair bestemd voor de bedrijfsfunctie (bedrijven met bijbehorende bedrijfskantoren).

5.6.5 Oostpoort, omgeving station Spaarnwoude

De omgeving van station Haarlem Spaarnwoude wordt gezien als een knooppunt (op basis van het Structuurplan Haarlem), ofwel een binnenstedelijk subcentrum (op basis van het provinciale locatiebeleid). Belangrijke kenmerken voor dit gebied zijn namelijk de ligging in het stedelijk gebied, de goede bereikbaarheid per auto en (regionaal) openbaar vervoer en het karakter: een werkgebied met regionale uitstraling dat zich leent voor verdere verdichting met economische functies en eventueel de woonfunctie. Extra aandacht wordt daarbij besteed aan de inrichting van de openbare ruimte. Momenteel (eind 2009) wordt gewerkt aan een visie voor het stationsgebied Spaarnwoude. Hierin worden onderstaande uitgangspunten vertaald naar concrete ruimtelijke ingrepen. De nieuwe visie is dan ook het coördinerende kader voor de stadsentree bij de Amsterdamsevaart; het brengt de ruimtelijke samenhang, dynamiek en identiteit aan en structureert de verkeersstromen in het gebied.

De volgende uitgangspunten zijn hierbij leidend.

De Oudeweg wordt de nieuwe entree van Haarlem. Via een dubbele fly-over (zowel de stad in als uit) wordt de Amsterdamsevaart aan de Oudeweg gekoppeld. Het bestaande Keggeviaduct wordt gehandhaafd voor verkeer van de Waarderpolder naar Haarlem-zuidoost, en vice versa. De Amsterdamsevaart wordt rustiger door de omklapping van de hoofdentree. Het station Haarlem Spaarnwoude wordt aangepakt en beter bereikbaar gemaakt voor voetgangers. Het knooppunt Oostpoort is tot slot een geschikte locatie voor een transferium.

Met betrekking tot de openbare ruimte zijn verschillende ruimtes gedefinieerd, aansluitend bij de verschillende functies van het gebied. Rond het station komen ruimtes die aansluiten bij de maat van voetgangers en fietsers. Bij de fly-over worden met name de weg, de begeleiding van de entree en het zicht op de stad geaccentueerd.

Wat bebouwing betreft nodigt de omgeving van het station uit om te worden verdicht. Dit vergroot het gebruik van het station en het past in de knooppuntgedachte zoals neergelegd in het Structuurplan. Aan de noordzijde van het station is ruimte voor een stationsplein en voor kantoren, waarbij het parkeren ondergronds of halfverdiept moet worden opgelost. Ondergrondse parkeergarages mogen uitkragen onder de naastgelegen verkeersbestemming. Voor de bebouwing langs de Laan van Decima, de westkant van de Camera Obscuraweg en het nieuwe stationsplein geldt bij halfverdiept parkeren dat de parkeervoorziening ‘ingepakt’ moet zijn in de hoofdfunctie. Langs verschillende wegen geldt een dwingende rooilijn, waarin de hoofdbebouwing voor minimaal 70 % gebouwd moet worden. Hoogtes komen hier veelal overeen met minimaal 16 en maximaal circa 30 meter met enkele hoogte-accenten. Bebouwing aan weerszijden van de Camera Obscuraweg maakt deze weg tot een stadsweg, passend bij de entreefunctie van de stad.

De bebouwing ten oosten van de Camera Obscuraweg kent in het in ontwikkeling zijnde plan een hoogte van ongeveer vijf lagen. Deze bebouwing vormt de verbindende schakel tussen de stad en de “nieuwe voortuin van Haarlem”.

Het totaal toe te voegen programma van nieuwe functies moet zelfvoorzienend zijn in het aanbieden van parkeergelegenheid. Parkeren zal ondergronds of halfverdiept moeten worden gerealiseerd. Het uitwisselen van parkeergelegenheid is mogelijk.

Het P+R terrein aan de noordzijde van het spoor zal door de geprojecteerde bedrijfs- c.q. kantoorbebouwing op zijn huidige plek komen te vervallen. De betreffende parkeerplaatsen zullen wel terug moeten komen in het te ontwikkelen gebied. Uitgangspunt is dat het P+R-terrein pas kan

worden opgeheven als er een nieuwe P+R-locatie is gevonden en is ingericht in de directe nabijheid van het station.

5.6.6 EBH/Mincklerweggebied

Het EBH-terrein ligt in de uiterste zuid-westhoek van het plangebied. Het gebied markeert de overgang tussen het bedrijventerrein en de binnenstad. In de beleidsstukken neemt het gebied een belangrijke plaats in als het gaat om het speerpunt "vergroten binnenstad". In die betekenis vervult het EBH-terrein een aanvullende functie voor de binnenstad op het gebied van culturele bedrijvigheid, waarbij de figuurlijke sprong over het Spaarne wordt gemaakt. In het Masterplan Spoorzone-Oost is in dit gebied een langzaamverkeersroute aangegeven, die de verbindende schakel tussen het EBH-terrein en de binnenstad aangeeft. Op de plankaart is deze langzaamverkeersroute als aanduiding opgenomen. Daarnaast is deze hoek van de Waarderpolder ook de noord-zuidschakel tussen het grootschalig bedrijventerrein en de binnenstad. De stedenbouwkundige opzet van het terrein maakt deze schaalessprong zichtbaar door middel van pleinen, oude en nieuwe gebouwen. De entree tot dit gebied vanaf de Mincklersweg wordt gemarkeerd door de kantoorbebouwing van de NUON. De ontwikkeling aan de overzijde van de Mincklersweg moet ook deze entreefunctie gaan vervullen. Een grotere hoogte en een opvallende architectuur zijn daarom op deze plek gewenst. Om de representiviteit in dit gebied te waarborgen is parkeren in openbaar gebied beperkt. Parkeren dient veelal op eigen terrein opgelost worden.

6 PLANBESCHRIJVING

In het voorgaande hoofdstuk is de beoogde ontwikkeling van de Waarderpolder aan de orde gekomen. Aangegeven is welke delen van het plangebied consoliderend van aard zijn en in welke gebieden juist ontwikkelingen voorzien zijn.

In dit hoofdstuk wordt uitgelegd op welke wijze datgene wat beoogd wordt, vertaald is naar de juridisch bindende onderdelen van het bestemmingsplan: de voorschriften en de plankaart.

De plankaart geeft aan welke grond welke bestemming en/of aanduiding heeft en in hoeverre die grond bebouwd mag worden. In de legenda van de plankaart wordt per bestemming een verwijzing gemaakt naar de voorschriften. De voorschriften bevatten juridische regels over het gebruik van de ruimte. Deze regels geven aan of, en zo ja hoe de ruimte bebouwd mag worden en welk gebruik binnen de op de plankaart aangegeven bestemmingen is toegestaan.

Het bestemmingsplan “Bedrijventerrein Waarderpolder” is niet digitaal uitwisselbaar. Het plan is nog op basis van de oude WRO gemaakt. Wel is het plan zo veel mogelijk volgens de systematiek van de zogenaamde “Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008” (SVBP) opgezet. Met deze systematiek wordt beoogd bestemmingsplannen op vergelijkbare wijze op te bouwen en op een zelfde manier te verbeelden. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere dienstverlening.

Voor het bestemmingsplan “Bedrijventerrein Waarderpolder” heeft deze systematiek tot gevolg dat er naast enkele hoofdgroepen van bestemmingen (Bedrijventerrein, Kantoor, Water e.d.), gebruik is gemaakt van diverse letteraanduidingen voor gebruik dat binnen zo’n hoofdbestemming eveneens is toegestaan.

6.1 Juridische planopzet

Bestemming Bedrijventerrein (BT)

Gronden die bedoeld zijn voor bedrijfsactiviteiten zijn bestemd als Bedrijventerrein. Voor het afwegen van bedrijfsactiviteiten die in de Waarderpolder inpasbaar en op zijn plaats zijn, heeft de “Richtafstandenlijst” als basis gediend. Deze lijst is onderdeel van de uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten 2007.

Rekening houdend met het karakter van het bedrijventerrein en de omgevingsfactoren is een selectie gemaakt van toegestane bedrijfsactiviteiten. Om een voorbeeld te geven, een landbouwbedrijf is gezien zijn aard en uitstraling niet op zijn plaats op een bedrijventerrein, terwijl zo’n bedrijf wel past binnen de toegestane milieucategorie. Om die reden is deze bedrijfstak geschrappt uit de Richtafstandenlijst.

Milieucategorie

De maximaal toegestane milieucategorie is verwerkt in de voorschriften en op de plankaart. Gezien vanaf onder meer het Spaarne vindt een inwaartse zonering plaats.

Geluidzoneringsplichtige inrichtingen

Geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn opgenomen in art. 2.4 en bijlage I van het Inrichtingen en vergunningenbesluit milieubeheer. In de Waarderpolder zijn twee geluidzoneringsplichtige inrichtingen gevestigd. Deze twee bedrijven zijn legaal gevestigd op het bedrijventerrein en staan

genoemd in de voorschriften. Nieuwe geluidszoneringsplichtige inrichtingen worden niet toegestaan in de Waarderpolder. Overigens waren nieuwe vestigingen van dit soort bedrijven ook al in het oude bestemmingsplan uitgesloten.

Besluit externe veiligheid Inrichtingen milieubeheer (Bevi)

Bestaande Bevi-bedrijven (bedrijven die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer) zijn in het bestemmingsplan opgenomen. In de voorschriften zijn de adressen vermeld waar deze Bevi-bedrijven zijn gevestigd.

Nieuwe Bevi-bedrijven zijn binnen de bestemming *Bedrijventerrein* niet zondermeer toegestaan, dit in verband met de aanwezigheid van beperkt kwetsbare en kwetsbare functies (zoals voorzieningen op het gebied van parkmanagement en kantoren).

Wel moet bedacht worden dat een regionaal bedrijventerrein een vestigingsplaats is voor uiteenlopende bedrijven en daarmee in principe ook voor Bevi-bedrijven. Om dergelijke bedrijvigheid niet bij voorbaat uit te sluiten, is in het bestemmingsplan een binnenplanse vrijstelling opgenomen. Onder meer onder de voorwaarde dat het plaatsgebonden risico van een nieuwe Bevi-vestiging de grens van de betreffende inrichting in principe niet mag overschrijden, wordt voor een Bevi-bedrijf een vrijstelling verleend (uiteraard alleen binnen de bestemming *Bedrijventerrein*). Aan de hand van onderzoek (op kosten van de aanvrager) moet eveneens aangegeven worden wat de gevolgen van de activiteit zijn voor het groepsrisico. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek beslist het college of meegewerkt wordt aan het verzoek om vrijstelling. Met inrichting wordt bedoeld een bedrijf met bijbehorend terrein. Deze regeling geldt ook in het geval er sprake is van uitbreiding of wijziging van een bestaande Bevi-vestiging.

Niet-bedrijfsfuncties op het bedrijventerrein (o.a. parkmanagement)

Legale niet-bedrijfsfuncties zijn eveneens bestemd als *Bedrijventerrein*, maar zijn daarbij voorzien van een specifieke aanduiding. De bestemming *Bedrijventerrein* maakt het mogelijk dat de betreffende gronden in ieder geval ook in aanmerking komen voor een reguliere bedrijfsfunctie. Voor een aantal niet-bedrijfsfuncties die niet (meer) gewenst zijn op hun huidige locatie maakt het bestemmingsplan het met behulp van een wijzigingsbevoegdheid mogelijk om na vertrek van de betreffende functie het gebruik te wijzigen ten behoeve van uitsluitend de bestemming *Bedrijventerrein (BT)*. De aanduiding kan met deze wijzigingsbevoegdheid van de plankaart worden verwijderd.

Voor nieuwe parkmanagementfuncties zal eerst onderzocht moeten worden of de betreffende functie qua milieuaspecten inpasbaar is. Aangezien er bijvoorbeeld sprake kan zijn van kwetsbare voorzieningen in het kader van externe veiligheid, is het van belang dat nagegaan wordt of en zo ja binnen welke afstand zich Bevi-bedrijven bevinden in de nabijheid van de geplande parkmanagementvoorziening. Een nieuwe parkmanagementvoorziening wordt in het bestemmingsplan alleen mogelijk gemaakt door middel van een binnenplanse vrijstelling.

Hieronder volgt een opsomming van de voorkomende legale niet-bedrijfsfuncties (o.a. parkmanagementfuncties) met hun aanduidingen.

Zelfstandig kantoor (zk)

Kantoorruimte toegestaan op de derde bouwlaag of hoger langs de assen en het Spaarne.

Bouwmarkt (bm)

Voor één locatie in de Waarderpolder is deze aanduiding opgenomen. Wat bebouwingsmogelijkheden betreft is aangesloten bij de vergunde situatie.

Brandstofverkooppunt (bv) (tankstation)

Zonder verkoop van LPG. Met showroom en autoverkoop. Bebouwingsmogelijkheden zijn uitgewerkt in de voorschriften en/of plankaart.

Sportvelden (sv)

Het terrein van voetbalvereniging De Brug is voorzien van de aanduiding (sv). De bestaande bebouwingsmogelijkheden zijn uitgewerkt in de voorschriften en/of plankaart.

Recreatie (r)

De in de Noordkop gevestigde recreatieve voorzieningen (scouting en jachthaven/jachtvereniging) zijn voorzien van de aanduiding (r). Bebouwingsmogelijkheden zijn uitgewerkt in de voorschriften en/of plankaart.

Bedrijfswoningen

Bedrijfswoningen zijn opgenomen in de bijlage die verbonden is aan de voorschriften. Het gaat hier om bedrijfswoningen die ten tijde van het in ontwerp ter inzage leggen van dit bestemmingsplan legaal aanwezig waren. Wat de bebouwingsmogelijkheden van legale vrijstaande bedrijfswoningen betreft is de regeling overgenomen uit het oude bestemmingsplan.

Kantoor (k)

De aanduiding kantoor is opgenomen voor het pand Oudeweg 8. Dit pand had in het oude bestemmingsplan een maatschappelijke bestemming en was onder andere bestemd voor overheids-, medische - en welzijnsvoorzieningen. Na het vertrek van de bedrijfsgeneeskundige dienst is de functie van het pand omgezet in de functie kantoor. De baliefunctie is in dit pand echter niet toegestaan omdat het pand buiten het knooppuntgebied Oostpoort ligt. Omdat de kantooraanduiding op de bestemming BT zit kan zich hier ook een bedrijf vestigen.

Horeca (h)

Binnen de BT bestemming zijn enkele horecabedrijven gevestigd. Deze zijn aangeduid met de aanduiding horeca (h).

Bordeel (bd)

In de Waarderpolder bevindt zich één legaal bordeel. Dit bordeel is voorzien van de aanduiding (bd) en is alleen toegestaan op de tweede bouwlaag van het pand.

Woonwagenstandplaatst (wp)

Binnen de BT bestemming is het woonwagenkamp opgenomen. Elke standplaats heeft een eigen aanduiding (wp) gekregen.

Wijzigingsbevoegdheden

De volgende aanduidingen binnen de bestemming BT kunnen met behulp van een wijzigingsbevoegdheid van de plankaart verwijderd worden. Het gaat om het bordeel (bd), het voetbalterrein (sv) en de woonwagenstandplaatsen (wp). De bedrijfswoningen die zijn opgesomd in de bijlage bij de voorschriften kunnen op dezelfde wijze worden geschrapt, dus ook door gebruik te maken van de wijzigingsbevoegdheid.

Het college kan van de bevoegdheid gebruik maken indien sprake is van vrijwillige beëindiging van het gebruik dan wel van beëindiging van overheidswege.

Langzaamverkeersroute: voor de strook langs het Spaarne ten zuiden van de Waarderbrug is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om een strook van 10 meter breed in de loop van de tijd vrij te krijgen ten behoeve van de aanleg van een langzaamverkeersroute (BT > V). Aan bedrijven wordt in ruil voor het vrijhouden van deze strook meer bouwhoogte toegestaan.

Bestemming Gemengd (GD)

Deze bestemming is opgenomen rond het multifunctionele knooppuntgebied Oostpoort. Toegestaan zijn kantoren met of zonder loketfunctie en bedrijven tot en met categorie 3.2 met bijbehorende bedrijfskantoren. Uitgesloten zijn geluidzoneringsplichtige inrichtingen en Bevi-bedrijven.

Voorts zijn binnen het zuidelijke blok maximaal twee hotels (sh-ho) toegestaan. Ook zijn er in het zuidelijke blok twee hoogteaccenten (ha) mogelijk gemaakt tot max. 45 meter. Deze hoogte is niet in strijd met het Luchthavenindelingsbesluit.

Daar waar aangegeven op de plankaart is een (gebouwd) recreatiecentrum (rc) toegestaan.

Voor alle functies binnen de bestemming GD geldt dat het parkeren geheel ondergronds/halfverdiept of inpandig moet worden opgelost. Bij de GD-bestemming langs de Laan van Decima, de westzijde van de Camera Obscuraweg en het nieuwe stationsplein gelden nog aanvullende stedenbouwkundige eisen. Gelet op de gewenste uitstraling in dit gebied moet de parkeervoorziening zijn 'ingepakt' in de hoofdfunctie. Hierdoor wordt bereikt dat de parkeervoorzieningen aldaar niet zichtbaar zijn vanaf de openbare weg.

Bestemming Detailhandel (DH)

Deze bestemming is opgenomen voor de reeds bestaande detailhandelsvestiging van IKEA die zich nabij station Haarlem Spaarnwoude bevindt. Dit gebied kent een andere gebiedstypologie dan de rest van de Waarderpolder. Deze grootschalige detailhandelsvestiging is voorzien van de solitaire detailhandelsbestemming. De komst van nieuwe detailhandel in het gebied rond het station is niet wenselijk; deze solitaire detailhandelsbestemming komt in dit gebied daarom verder niet voor. Bij de bestemming *Detailhandel* is een gebouwde parkeervoorziening (maximaal twee lagen) toegestaan. De maximale bouwhoogte is op de plankaart aangegeven.

Bestemming Cultuur en Ontspanning (CO)

Deze bestemming is opgenomen voor een groot deel van de gronden die voorheen in het bestemmingsplan Nieuwe Energie/Minckelersweg vielen. Het gaat hier met name om cultuurgebonden bedrijven. De bestemmingen en de aanduidingen uit dit plan zijn aangepast aan de nieuwe systematiek, maar verder betreft dit vooral een consoliderend deel van het bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder.

Bestemming Water (WA)

Deze bestemming is opgenomen voor de in en rond de Waarderpolder aanwezige wateren die bepalend zijn voor de structuur van het bedrijventerrein. Het gaat hierbij om onder meer het Noorder Buiten Spaarne, de Industriehaven, de Waarderhaven en de insteekhaven nabij de Industrieweg. De nieuwe watergang langs de (nieuwe) Waarderweg is niet opgenomen omdat de ligging in de vaststellingsfase nog niet exact bekend was, maar binnen alle bestemmingen is ook water mogelijk, dus deze watergang is passend binnen het bestemmingsplan.

Binnen de bestemming water zijn andere bouwwerken toegestaan zoals bijvoorbeeld aanlegsteigers en afmeerpalen. Voor het plaatsen van dergelijke bouwwerken zal wel nagegaan moeten worden of ook de Keur van het hoogheemraadschap van Rijnland hier betrekking op heeft. In dat geval zal bij deze waterbeheerder een keurvergunning aangevraagd moeten worden.

Op het voormalig EBH-terrein zijn gebouwen toegestaan die deels over het water heen worden gebouwd. Het bestaande water mag hiervoor niet worden gedempt.

Woonschepen

Woonschepen zijn alleen toegestaan binnen de zone die op de plankaart is aangegeven als woonschepenhaven (wsh) of binnen de op de plankaart aangegeven woonschepenligplaatsen (ws). Op andere plaatsen is het aanmeren van woonschepen strijdig met de bestemming. De toegestane afmetingen van woonschepen zijn niet in de voorschriften van dit bestemmingsplan opgenomen. Daarvoor moet de Haarlemse woonschepenverordening geraadpleegd worden, waarin naast afmetingen ook eisen ten aanzien van bijvoorbeeld veiligheid zijn geregeld.

Jongerenontmoetingsplek (jop)

Jeugdthunk “De Thor”, een drijvende jongerenontmoetingsplek, is in het bestemmingsplan opgenomen met behulp van de aanduiding “jop”. De voorziening bevindt zich in de Industriehaven, ter hoogte van de Conradkade.

Wijzigingsbevoegdheid

Deze jongerenontmoetingsplek (jop) kan met behulp van een wijzigingsbevoegdheid van de plankaart verwijderd worden. Het college kan van de bevoegdheid gebruik maken indien sprake is van vrijwillige beëindiging van het gebruik dan wel van beëindiging van overheidswege.

Bestemming Groen

Deze bestemming is opgenomen voor de groenstructuur die aan de oostzijde van de Waarderpolder aanwezig is, aan de Noord-Oostzijde en voor het Werkmanplantsoen.

Aan de oostzijde van de Waarderpolder dient de openheid gewaarborgd te blijven, maar ook het groene karakter. Om deze reden is hier nadrukkelijk gekozen voor de bestemming Groen en niet voor de bestemming Verkeer. Wel zijn ten behoeve van de ontsluiting van de rioolwaterzuiveringinstallatie in- en uitritten toegestaan.

Binnen de bestemming Groen zijn geen bouwwerken toegestaan. Uitzondering hierop zijn een horecabedrijf ter plaatse van de aanduiding (h), een kinderdagverblijf ter plaatse van de aanduiding (kdv) en een clubhuis van de wielerveding in het Werkmanplantsoen.

Andere bouwwerken, zoals straatmeubilair, zijn binnen deze bestemming uiteraard wel toegestaan. De groene strook aan de Noord-Oostzijde van de Waarderpolder is ingericht ten behoeve van de rugstreeppad (zie 3.9 Flora en Fauna).

Wijzigingsbevoegdheid

Gezien de ligging van het kinderdagverblijf nabij de rioolwaterzuiveringsinstallatie enerzijds (met opslag van gevaarlijke stoffen) en de weinig zelfredzame populatie die zich in het kinderdagverblijf bevindt anderzijds, verdient het planologisch gezien de voorkeur om bij vertrek van deze voorziening de locatie niet meer als zodanig te bestemmen. Het college van B&W is daarom bevoegd, bij beëindiging van de bedrijfsvoering, de aanduiding te laten vervallen.

Bestemming Verkeer

Binnen deze bestemming valt de in het plangebied voorkomende infrastructuur, waaronder wegen, railverkeer, bruggen en viaducten (fly-over). Binnen de bestemming Verkeer zijn bouwwerken toegestaan ten behoeve van de onder- en bovengrondse infrastructuur en nutsvoorzieningen. Ook is het toegestaan dat ondergrondse parkeergarages uitkragen onder de verkeersbestemming.

Ter plaatse van de aanduiding (h) is een restaurant toegestaan. De bebouwing mag uitsluitend plaatsvinden binnen de grenzen zoals deze op de plankaart staan aangegeven; de bouwhoogte is eveneens op de plankaart aangegeven.

Binnen de bestemming Verkeer is ook de erfbouw bij de woonschepenhaven geregeld met de aanduiding erf (e). Ten aanzien van de erfbouw bij de woonschepen zijn de bepalingen uit het oude bestemmingsplan Waarderpolder overgenomen.

Op het EBH-terrein is binnen de verkeersbestemming de aanduiding verblijfsgebied (vb) opgenomen. Dit gebied is bedoeld voor langzaamverkeer. Parkeren op maaiveld is in dit verblijfsgebied niet toegestaan. In het verblijfsgebied is het mogelijk manifestaties te houden die zijn gelieerd aan de hoofdbestemming.

Langs het Spaarne is ten noorden van de Waarderbrug tot aan de Schoterbrug binnen deze bestemming de aanduiding lv (langzaamverkeersroute) opgenomen.

Wijzigingsbevoegdheid

Ten behoeve van een vergroting/uitgraven van de Waarderhaven is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen van de bestemming Verkeer (met erf) naar Water-woonschepenhaven (Wa-wsh).

Dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering (WS-WK)

Binnen deze bestemming is voor werken en/of werkzaamheden die een belemmering zouden kunnen vormen voor het in stand houden van de waterkering een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Alvorens voor deze werken en werkzaamheden een vergunning verleend wordt, wordt de betreffende waterbeheerder om advies gevraagd.

Dubbelbestemming Leiding – Gas (L-G)

Binnen deze bestemming is voor werken en/of werkzaamheden die een belemmering zouden kunnen vormen voor het intact laten van de gasleiding met een regionaal belang, een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Alvorens voor deze werken en werkzaamheden een vergunning verleend wordt, wordt de betreffende leidingbeheerder om advies gevraagd.

Dubbelbestemming Leiding – Riool (L-R)

Binnen deze bestemming is voor werken en/of werkzaamheden die een belemmering zouden kunnen vormen voor het intact laten van de afvalwaterpersleiding naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Alvorens voor deze werken en werkzaamheden een vergunning verleend wordt, wordt de betreffende leidingbeheerder om advies gevraagd.

Dubbelbestemming Leiding – leiding (L-L)

Binnen deze bestemming is voor werken en/of werkzaamheden die een belemmering zouden kunnen vormen voor het intact laten van de leidingen met een regionaal belang, een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Alvorens voor deze werken en werkzaamheden een vergunning verleend wordt, wordt de betreffende leidingbeheerder om advies gevraagd.

Dubbelbestemming Vrijwaringzone - Straalpad

Omdat een klein deel van dit straalpad binnen het plangebied valt is dit op de plankaart opgenomen. Aangezien in deze zone geen bebouwing is toegestaan hoger dan 75 meter, zijn aan deze dubbelbestemming verder geen regels verbonden.

Dubbelbestemming Veiligheidszone - Windturbine

Op de plankaart is een veiligheidszone aangegeven met een breedte overeenkomstig de rotordiameter van de windturbines die buiten het bestemmingsplangebied staan.

Dubbelbestemming Archeologie

Op de plankaart zijn de archeologisch waardevolle gebieden als dubbelbestemming opgenomen die op de Archeologische beleidskaart van de gemeente staan vermeld. Het betreffen gebieden in categorie 2, categorie 3 en categorie 4. Voor de leesbaarheid van de plankaart is er voor gekozen categorie 4 niet als aanduiding op te nemen op de plankaart. Het gehele plangebied valt namelijk onder categorie 4 met uitzondering van de gebieden waar categorie 2 en 3 gelden. In de voorschriften zijn uiteraard wel de regels opgenomen die betrekking hebben op categorie 4.

De dubbelbestemming Archeologie houdt in dat archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij bodemversturende activiteiten van meer dan 50 m² en dieper dan 30 centimeter (bij categorie 2), bij bodemversturende activiteiten van meer dan 500 m² en dieper dan 30 centimeter (bij categorie 3) en bij bodemversturende activiteiten van meer dan 2.500 m² en dieper dan 30 centimeter (bij categorie 4). De kosten van de uitvoering van dit archeologisch onderzoek zijn de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer.

Parkeren in de Waarderpolder

In dit bestemmingsplan zijn geen voorschriften opgenomen ten aanzien van het parkeren, met uitzondering van de eis dat bij een dwingende rooilijn de parkeervoorziening op eigen terrein moet plaatsvinden en niet zichtbaar mag zijn vanaf de openbare weg. Voor overige eisen ten aanzien van parkeren en de op concrete functies van toepassing zijnde parkeernormen wordt teruggevallen op de bepalingen uit de Haarlemse Bouwverordening (HBV). Dit betekent dat bouw aanvragen aan zowel het bestemmingsplan als de bouwverordening worden getoetst.

De bouwverordening wordt frequenter geactualiseerd dan een bestemmingsplan. Door in de HBV gebruik te maken van de CROW-normen (ASVV) kan aangesloten worden bij de landelijke normen ten aanzien van het parkeren.

6.2 Hoofdopzet plankaart

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 voor de bebouwing.

Bebouwingspercentages

In verband met intensiveringsopgave mogen bebouwingsvlakken voor 100% worden bebouwd. Om die reden zijn er geen bebouwingspercentages op de plankaart opgenomen. De totale parkeerbehoefte van een bedrijf moet altijd op eigen terrein worden gerealiseerd. Dit kan gestalte krijgen door parkeerplaatsen te realiseren op maaiveld, inpandig, (geheel of gedeeltelijk) ondergronds of op het dak. Wordt ingezet op het volledig bebouwen van een kavel, dan zal een keuze gemaakt moeten worden tussen (een combinatie van) de laatste drie mogelijkheden. Voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen zijn de bepalingen uit de Haarlemse Bouwverordening van toepassing. Daar waar sprake is van een dwingende rooilijn geldt dat de parkeergelegenheid niet zichtbaar mag zijn vanaf de openbare weg.

Bouwhoogten in de Waarderpolder

In de Waarderpolder gelden verschillende regimes ten aanzien van de bouwhoogten. Onderscheid wordt gemaakt tussen bouwhoogten langs de assen en het Spaarne, bouwhoogten in de rest van de Waarderpolder en bouwhoogten in het multifunctionele knooppunt.

Bouwhoogten langs de assen en langs het Spaarne

Met assen wordt bedoeld op de hoofdstructuren in het plangebied: de Oudeweg en de Waarderweg. Voor nieuwbouwlocaties langs de Oudeweg en Waarderweg is over het algemeen zowel een minimale als een maximale bouwhoogte opgenomen. Dit geldt ook voor de bouwhoogtes langs het Spaarne. Ook hier is een minimale en een maximale bouwhoogte opgenomen, met enkele hoogteaccenten. Voor de assen en het Spaarne geldt een speciaal regime, aangezien gestreefd wordt naar een stedenbouwkundige uitstraling die past bij het karakter van deze gebieden. Meer bouwhoogte is daarvoor essentieel. Bij nieuwbouw van de hoofdbebouwing moet hier voor minimaal 70% in de rooilijn worden gebouwd. Bedrijven die langs deze assen zijn gesitueerd worden bij aan- en verbouwplannen van de bestaande gebouwen niet verplicht in deze rooilijn te bouwen. Komt er echter nieuwbouw van de hoofdbebouwing op deze locaties dan geldt het bouwen in de rooilijn, met de daarbij behorende minimale bouwhoogte. Langs het Spaarne geldt in een strook van 45 meter vanaf de oever eveneens een minimale en maximale bouwhoogte. Met een wijzigingsbevoegheid kan buiten deze strook meer bouwhoogte mogelijk gemaakt worden (in relatie tot de ontwikkeling van de langzaamverkeersroute)

Bouwhoogten in overige delen van de Waarderpolder

Voor de gebieden in de Waarderpolder waar sprake is van consolidatie is alleen de maximale bouwhoogte op de plankaart opgenomen. Deze hoogte komt grotendeels overeen met de hoogte uit het oude bestemmingsplan Waarderpolder, te weten 15 meter in het middengebied en langs de randen aan de oostzijde van het plangebied 8 meter. Hier en daar is een hoogteaccent opgenomen.

Bouwhoogten in het multifunctionele knooppunt

In dit gebied wordt gelet op de gewenste ontwikkelingen aldaar meer bouwhoogte mogelijk gemaakt.

Rooilijnen

Langs de Oudeweg, de Waarderweg en in het Oostpoortgebied is veelal een dwingende rooilijn opgenomen die samen valt met de naar deze bovengenoemde wegen gekeerde bestemmingsgrens. Reden hiervoor is dat de gemeente streeft naar een zorgvuldige fysiek-ruimtelijke begeleiding van de doorgaande wegen in de Waarderpolder. Daarnaast wordt hiermee het parkeren in de “voortuin” van bedrijven en kantoren voorkomen. De voorgevel van nieuwe hoofdbebouwing moet zoals hiervoor al is vermeld voor minimaal 70% in deze rooilijn worden gebouwd. Parkeren moet op eigen terrein, dus achter deze rooilijn plaatsvinden, maar mag niet zichtbaar zijn vanaf de openbare weg. Hiermee wordt een rommelige uitstraling tegengegaan.

Langzaamverkeersroute langs het Spaarne

Algemeen uitgangspunt is dat voor de gewenste langzaamverkeersroute langs het Spaarne in de loop der tijd een ruimte beschikbaar moet komen van circa 10 meter, gemeten vanaf de oeverlijn. Aangezien er in de huidige situatie reeds bedrijfsbebouwing staat direct aan de Spaarne-oever, kan deze langzaamverkeersroute niet zomaar gerealiseerd en daarmee positief bestemd worden. In verband met bestaande rechten is het niet mogelijk de langzaamverkeersroute in één keer aan te leggen. Daarom zal het ontstaan van een onbebouwde strook grond hier stapsgewijs tot stand moeten komen. Om ervoor te zorgen dat op de lange termijn ruimte vrij komt of kan komen, zijn in het bestemmingsplan voor de zone langs het Spaarne specifieke maatregelen hiervoor opgenomen. Hieronder volgt een uiteenzetting van deze juridische maatregelen. Onderscheid wordt daarbij gemaakt tussen de zone ten zuiden van de Waarderbrug, waar nu bebouwing tot aan het Spaarne staat, en de zone ten noorden van de Waarderhaven (tot aan de nieuwe Schoterbrug), waar bebouwing grotendeels nog ontbreekt.

Zone ten zuiden van de Waarderbrug

Voor het gedeelte van de Spaarne-oever, gelegen tussen de Waarderbrug en de Industriehaven, is er ten behoeve van bestaande bebouwing die reikt tot aan het Spaarne, een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De bestaande bebouwing is positief bestemd, maar bij een herontwikkeling die niet binnen de bestaande bebouwingscontouren past, wordt ofwel als randvoorwaarde meegegeven dat de bebouwingsgrens minimaal 10 meter in oostelijke richting moet worden verlegd, ofwel wordt de mogelijkheid geboden om bebouwing terug te bouwen tot aan het Spaarne, maar dat deze bebouwing voorzien moet zijn van een overkraging. In dat geval gelden als randvoorwaarden:

- dat het gebied op maaiveldniveau over een breedte van 10 meter (gemeten vanuit de oeverlijn van het Spaarne) vrij moet blijven van bebouwing;
- dat tussen maaiveld en de tweede bouwlaag er minimaal 6 meter vrije ruimte moet zijn. De (overkragende) bebouwing vanaf die verdieping mag tot aan het Spaarne gebouwd worden.

Om ervoor te zorgen dat in nieuwe situaties de zone van 10 meter breed vrij blijft wordt parkeren op maaiveld hier niet toegestaan. Qua bebouwingsmogelijkheden geldt dat voor de bestaande bebouwing die nu tot aan het Spaarne reikt min of meer het regime uit het vorige bestemmingsplan wordt overgenomen (maximaal 20 meter bouwhoogte (minimaal 12 meter) binnen een zone van 45 meter. Bij het gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheid mag in ruil voor het 10 meter vrij houden, in een zone van 100 meter breed tot 20 meter hoog worden gebouwd. Deze regeling is

opgenomen, niet alleen omdat dit stedenbouwkundig gezien gewenst is, maar ook om compenserende bebouwingsmogelijkheden te bieden voor de beoogde vrije zone langs het Spaarne.

Voor bestaande bebouwing aan het Spaarne (ten zuiden van de Waarderbrug) die in de huidige situatie al terug ligt, wordt wel de mogelijkheid geboden om tot aan het Spaarne te bouwen, onder de randvoorwaarde dat er voorzien wordt in een overkraging. Hiervoor gelden dezelfde afmetingen zoals hierboven genoemd. Binnen de zone van de 10 meter geldt eveneens dat er niet geparkeerd mag worden. De bestaande situaties waarin er langs het Spaarne geparkeerd wordt, vallen onder het overgangsrecht.

Zone ten noorden van de Waarderhaven

In het oude bestemmingsplan Waarderpolder was voor het gedeelte van de Spaarneoever, gelegen tussen de Waarderhaven en de Noordkop, al rekening gehouden met het vrij houden van een strook grond. Ten behoeve van de langzaamverkeersroute was voor een groot gedeelte al een profiel opgenomen. Het betreft hier het gedeelte langs het Spaarne tot aan de Schoterbrug. Het overkragen van bebouwing wordt in deze zone niet toegestaan. Binnen deze bestemming kan op die manier vorm worden gegeven aan de in het Structuurplan beschreven route met een “groene uitstraling”. Qua uitstraling zal dit deel van de route afwijken ten opzichte van het zuidelijke, meer stedelijke deel. Op de plankaart heeft deze zone ten noorden van de Waarderbrug reeds de verkeersbestemming met aanduiding voor de langzaamverkeersroute (lv). In ruil voor het vrijhouden van de 10 meter ten behoeve van de langzaamverkeersroute mag in dit gebied ten noorden van de Waarderbrug tot aan de Schoterbrug over een breedte van 100 meter 20 meter hoog gebouwd worden.

7 MAATSCHAPPELIJKE EN ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Resultaten overleg art. 10 Besluit op de ruimtelijke ordening

Deze zijn opgenomen in de bijlagebundel.

7.2 Economisch uitvoerbaarheid bestemmingsplan Waarderpolder

Investerings in het bedrijventerrein Waarderpolder worden gedaan door de gemeente Haarlem, daarin financieel gesteund door de rijksoverheid en de provincie Noord-Holland en door marktpartijen. De investeringen van de overheid richten zich primair op het verbeteren van de bereikbaarheid van dit regionale bedrijventerrein, het uitgeven van bedrijfskavels en de inrichting van de openbare ruimte. De gemeente Haarlem werkt met een afzonderlijke grondexploitatie voor de Waarderpolder.

De bouw, verbouw of verhuur van bedrijfspanden wordt overgelaten aan de markt die, binnen de randvoorwaarden die de gemeente in dit bestemmingsplan vastlegt, ontwikkelt op eigen risico en kosten.

Grondexploitatie Waarderpolder

Voor de Waarderpolder geldt een zogenaamde verzamelexploitatie. In het kader van de herstructurering van de Waarderpolder vinden vele activiteiten en/of werkzaamheden plaats die geheel of gedeeltelijk vanuit de grondexploitatie gefinancierd worden. Geïnvesteed is bijvoorbeeld in het noord-oostelijk gelegen gebied 'Noordkop Waarderpolder' en de omgeving van de Minckelersweg. Vanuit het deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder zijn bijdragen gedaan aan infrastructurele verkeersprojecten, zoals bijvoorbeeld de verbreding van de Waarderweg en een deel van de Oudeweg.

Economische uitvoerbaarheid milieumaatregelen 'inwaartse zonering'

Aan de kant van zowel het Spaarne als de Amsterdamsevaart wordt in de Waarderpolder een lagere milieucategorie toegestaan dan in het middengebiet van het bedrijventerrein (voor een deel was dit in het vigerende bestemmingsplan ook al het geval). Zittende, legale bedrijven met een hogere milieucategorie dan beoogd zijn positief bestemd. Pas bij beëindiging van de betreffende bedrijfsvoering en de komst van andersoortige bedrijvigheid zal de eis voor een lagere milieucategorie gaan gelden. Dit vormt echter geen belemmering voor de bedrijfsfunctie zelf; nog altijd is deze uitvoerbaar. Het opnemen van inwaartse zonering belemmert de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet.

Economische uitvoerbaarheid nieuwe functie 'wonen'

Ten oosten van de Camera Obscuraweg wordt de woonfunctie alleen mogelijk gemaakt door het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid. Mocht de woonfunctie milieutechnisch gezien uitvoerbaar zijn, dan is het bebouwen van dit nog onbebouwde gebied mogelijk. Wij verwachten dat dit plan binnen de bestemmingsplanperiode economisch haalbaar wordt.

Woonwagenstandplaatsen Waarderveld

In het vigerende bestemmingsplan komen de woonwagenstandplaatsen op het Waarderveld niet voor; in dit bestemmingsplan wel. Juridisch gezien is sprake van een “nieuwe” functie. De zeven woonwagenstandplaatsen bestaan echter al geruime tijd. Op de lange termijn (naar verwachting buiten deze bestemmingsplanperiode) zal deze functie komen te vervallen middels een afbouwregeling en komt de grond weer geheel beschikbaar voor bedrijfsdoeleinden. De bestemming “bedrijventerrein” in de directe omgeving van de woonwagens kan ondanks de nabijheid van de woonfunctie hier nog steeds uitgevoerd worden. Hierbij moet men in aanmerking nemen dat de woonwagens zich naast de woonschepenhaven bevinden. Vanuit de milieuregelgeving moesten bedrijven in die omgeving immers al rekening houden met de bestaande woonfunctie (van woonboten én woonwagens). Als gevolg hiervan gelden er voor omliggende bedrijven al beperkingen op milieugebied. Deze beperkingen maken de vestiging van bedrijven echter niet onmogelijk.

De planschaderisico’s om de woonwagens te handhaven op het Waarderveld (met een afbouwregeling) zijn onderzocht. Gebleken is dat er geen sprake is van (aantoonbare) beperking in de bedrijfsuitvoering, noch een (aantoonbare) waardevermindering van onroerend goed.

Kosten handhaving versus verplaatsen Waarderveld

De kosten die gemoeid zijn met *verplaatsing* van het Waarderveld zijn geraamd op ca. € 2,8 miljoen. Dit bedrag is inclusief de kosten van grondaankoop, aanleg en inrichting van nieuwe standplaatsen en de (hoge) kosten van demontage, transport en montage van de woonwagens op de nieuwe standplaatsen. De kosten die gemoeid zijn met de handhaving van de standplaatsen op het Waarderveld bedragen voor de gemeente € 45.000. Het overige deel van de totale investering van ca. € 100.000 wordt door de ontwikkelaar van het Connexxionterrein betaald (op die locatie vervalt immers de ruimteclaim voor de woonwagens). Genoemde kosten hebben betrekking op een duurzame inrichting van het terrein en de directe omgeving, zoals de aanleg van openbare verlichting, visuele afscherming, speelvoorzieningen, herstel/opwaardering van de riolering, etc.. De grond wordt in erfpacht uitgegeven aan de beheerder van de woonwagenstandplaatsen, die ook alle andere standplaatsen in Haarlem reeds beheert. Uit de erfpachtinkomsten (€ 6.400 per jaar) worden de investeringslasten van de gemeente (€ 45.000 tegen 5% = € 2.250 per jaar) ruimschoots gedekt.

Economische uitvoerbaarheid nieuwe functie ‘zelfstandige kantoren in bouwlagen’

Daar waar niet alleen bedrijven zijn toegestaan, maar op de hogere bouwlagen ook zelfstandige kantoren is in dit bestemmingsplan een minimale bouwhoogte opgenomen. Dit is bijvoorbeeld gedaan langs de verkeersassen van de Waarderpolder. Hoewel een minimale bouwhoogte een extra investering vraagt ten opzichte van gronden waar lagere bedrijfsbebouwing gerealiseerd mag worden, staat daar tegenover dat er functioneel gezien meer ruimte wordt gerealiseerd. Deze extra ruimte hoeft niet alleen gebruikt te worden als bedrijfsruimte, maar mag ook ingericht worden ten behoeve van zelfstandige kantoren. Deze maatregel is opgenomen vanuit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik, waarbij wij verwachten dat de opbrengsten zullen opwegen tegen de (extra) investeringskosten.

Economische uitvoerbaarheid stedenbouwkundige maatregel ‘langzaam verkeersroute’

Langs het Spaarne wordt op termijn de aanleg van een langzaamverkeersroute beoogd. Om ruimte hiervoor vrij te maken is het terugleggen van de bebouwingsgrens of het overkragen van de vrij te houden ruimte op enkele plekken nodig. Dit is in de in het bestemmingsplan opgenomen

wijzigingsbevoegdheid verwerkt. Ter compensatie van de ruimte die in het geval van herontwikkeling van de betreffende bedrijfskavels verloren gaat, biedt de wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid om op een groter oppervlak meer bouwhoogte te creëren. Door deze compenserende maatregel is bij herontwikkeling van de bedrijfskavels het aanpassen van de bebouwingsgrens uitvoerbaar.

7.3 Handhaving bestemmingsplan Waarderpolder

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd een voor burgers en bedrijven 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.

Daarom wordt hier het handhavingsbeleid van de gemeente uiteen gezet en wordt toegelicht hoe de handhaving van dit bestemmingsplan wordt opgepakt. De landelijke Stuurgroep Handhaven op Niveau heeft het concept programmatisch handhaven ontwikkeld. Jaarlijks wordt door de gemeente een programma vastgesteld waarin de handhavingsprioriteiten staan aangegeven die zullen worden aangepakt. Deze programmatische aanpak van de gemeente laat onverlet dat 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 handhaven 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. Hoe hoger de score hoe hoger de prioriteit om tot handhavend optreden over te gaan. Naast zaken die voldoende prioriteit hebben om het direct inzetten van capaciteit te rechtvaardigen pakt de gemeente zaken projectmatig aan. Nieuw vastgestelde bestemmingsplannen lenen zich bij uitstek voor een projectmatige aanpak. Voor de Waarderpolder zijn de prioriteiten onder meer de aanpak van illegale bewoning (bij bedrijven en op het Waarderveld). Aan de hand van onder meer luchtfoto's wordt de legale toestand vastgelegd. Vervolgens zal de situatie op de locaties door middel van regelmatig toezicht gemonitord worden. Voor wat betreft het Waarderveld houdt de handhaving verder in dat zodra de eerste bewoner de locatie heeft verlaten het toezicht geïntensiveerd zal moeten worden. Bij wijzigingen ten opzichte van de "bevroren" situatie zal worden gehandhaafd, tot het moment dat de laatste bewoner weg is.

Handhaving van de bestemmingsplannen vindt in de gemeente Haarlem meestal plaats via de bestuursrechtelijke weg. Rechtszekerheid en gelijke behandeling van burgers staat hierbij voorop. Daarbij is ook communicatie zeer belangrijk. 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.

Bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder

BIJLAGEN

**Gemeente Haarlem
Hoofdafdeling Stadszaken;
Afdeling Ruimtelijk Beleid
2010**

Bijlagen:

1. BODEMONDERZOEK
2. ART 10 BRO- REACTIE RIJNLAND OP CONCEPTBESTEMMINGSPLAN
3. RESULTATEN INSpraak EN OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO
4. LUCHTKWALITEITSONDERZOEK
5. PADDENONDERZOEK
6. ARCHEOLOGISCHE BELEIDSKAART

BIJLAGE 1: BODEMONDERZOEKEN

BIJLAGE 1. BODEMONDERZOEK¹

bodemkwaliteitszone 3

Stof	Arseen	Cadmium	Chroom	Koper	Kwik	Lood	Nikkel	Zink	Pak's	EOX	mo
P95 bovengrond											
Kwaliteitszone 3	10,45	- 0,84 s	17,78 -	55,35 s	0,60 s	371,89 i	12,63 -	479,76 i	25,82 t	0,70 s	261,94
P95 ondergrond											
Kwaliteitszone 3	17,11	- 0,77 s	20,95 -	102,52 t	1,29 s	323,48 t	20,00 s	350,82 t	17,00 s	0,53 s	305,41
gemiddelde, bovengrond (achtergrondgehalte)											
Kwaliteitszone 3	5,58	- 0,35 -	10,84 -	19,80 -	0,20 -	105,04 s	6,90 -	129,66 s	5,16 s	0,21 -	94,73
gemiddelde, ondergrond (achtergrondgehalte)											
Kwaliteitszone 3	6,64	- 0,31 -	11,19 -	27,44 s	0,28 s	85,89 s	8,13 -	92,88 s	3,77 s	0,17 -	128,23

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)

bodemkwaliteitszone 6

Stof	Arseen	Cadmium	Chroom	Koper	Kwik	Lood	Nikkel	Zink	Pak's	EOX	mo
P95 bovengrond											
Kwaliteitszone 6	8,03	- 0,70 s	26,17 -	43,86 s	0,33 s	167,42 s	15,62 s	310,55 t	6,80 s	1,00 s	122,3
P95 ondergrond											
Kwaliteitszone 6	10,58	- 0,50 -	17,41 -	31,70 s	0,25 s	60,94 s	10,68 -	81,33 s	8,39 s	0,36 s	117,6
gemiddelde, bovengrond (achtergrondgehalte)											
Kwaliteitszone 6	4,72	- 0,30 -	12,26 -	13,24 -	0,10 -	42,93 -	8,02 -	78,09 s	1,81 s	0,26 -	48,1
gemiddelde, ondergrond (achtergrondgehalte)											
Kwaliteitszone 6	4,59	- 0,27 -	9,26 -	9,00 -	0,09 -	16,93 -	6,13 -	28,75 -	1,54 s	0,12 -	52,1

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)

¹ Versie 051009

Specifieke gegevens bodemverontreinigingen

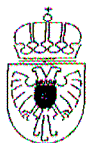
adres	aard verontreiniging	status	vervolg
Beijnesweg 12	Minerale olie en aromaten	gesaneerd	Voldoende gesaneerd/registratie restverontreiniging
Conradweg (tot kruising Waarderweg)	Lood en PAK	Niet ernstig, plaatselijk sterk verontreinigd	Voldoende onderzocht
Conradweg 19-25	Minerale olie en aromaten	Niet ernstig, plaatselijk sterk verontreinigd	Voldoende gesaneerd
Conradweg 27	Metalen, PAK en minerale olie	Ernstig, niet spoedeisend	Uitvoeren nader onderzoek
Emrikweg 5	Minerale olie en aromaten	Gesaneerd	Voldoende gesaneerd
Emrikweg 9	Minerale olie	Vermoedelijk ernstig	Nader onderzoek
Enschedeweg, Izaak, 22	Minerale olie	Gesaneerd	Registratie restverontreiniging
Enschedeweg, Izaak, 24	Minerale olie, Vluchtige chloorkoolwaterstoffen	Potentieel ernstig	Uitvoeren nader onderzoek
Enschedeweg, Izaak, 36-38	Minerale olie	Gesaneerd	Voldoende gesaneerd
Enschedeweg, Izaak, 50	Minerale olie	gesaneerd	Voldoende gesaneerd
Figeeweg 45, Hendrik	Lichte verontreiniging	Verontreinigd, niet ernstig	Monitoring
Figeeweg, Hendrik 1	Minerale olie, aromaten, koper, arseen	Ernstig, niet spoedeisend gesaneerd	Registratie restverontreiniging
Figeeweg, Hendrik 35	Asbest, Minerale olie, PAK	Deels gesaneerd	Monitoring en Beheer
Figeeweg, Hendrik 4	Koper, nikkel, zink chroom, minerale olie	Ernstig, niet spoedeisend	Uitvoeren nader onderzoek
Figeeweg, Hendrik 5a	Lood	Niet ernstig, plaatselijk sterk	Voldoende onderzocht
Fustweg 2	Minerale olie en aromaten	Gesaneerd	Actieve nazorg en monitoring
Goedkoopweg, Pieter, 10-18	Minerale olie	niet ernstige verontreiniging	Voldoende onderzocht
Heringaweg, voorm. puinstort	Metalen, PAK	Ernstig, niet spoedeisend Deelsaneringen uitgevoerd	Monitoring
Hofmanweg, A	Minerale olie	Niet ernstig,	Voldoende

(leidingtrace Spaarne-Schoteroog)		plaatselijk sterk verontreinigd	onderzocht
Hofmanweg, A. (t.o. 65-73)	Metalen, PAK	Niet ernstig verontreinigd	Voldoende onderzocht
Hofmanweg, A. 59	PAK	Potentieel ernstig verontreinigd	Uitvoeren nader onderzoek
Hofmanweg, A. 23-27	Metalen	Potentieel spoedeisend	Nader onderzoek
Hofmanweg, A. 5A (NRM terrein)	Koper, Minerale olie, aromaten	Gesaneerd	Voldoende gesaneerd
Hulswitweg 15	Mineral olie aromaten, pentachloorfenol	Gesaneerd	Nazorg/monitoring
Industrieweg	Koper, zink, minerale olie, aromaten	Ernstig verontreinigd, niet spoedeisend	Voldoende onderzocht
Kousenmakersweg 2	Metalen, PAK	Gesaneerd	Voldoende gesaneerd
Krimpenweg, Jan van , 1	Minerale olie	Gesaneerd	Voldoende gesaneerd
Krimpenweg, Jan van , 10	Cadmium Koper, Lood	Ernstig verontreinigd, niet spoedeisend	Uitvoeren nader onderzoek
Krimpenweg, Jan van, 50-55	Minerale olie	gesaneerd	Voldoende gesaneerd
Lelyweg, Ir., 10	Lood	gesaneerd	Voldoende gesaneerd
Lelyweg, Ir., 12	PAK	Ernstig verontreinigd niet spoedeisend	Voldoende onderzocht
Lelyweg, Ir., 30	Minerale olie	gesaneerd	Voldoende gesaneerd
Lelyweg, Ir., 38	Minerale olie	Niet ernstig, plaatselijk sterk verontreinigd	Voldoende onderzocht
Lelyweg, Ir., 44-46	Minerale olie, metalen PAK	Gesaneerd	Voldoende gesaneerd, registratie restverontreiniging.
Lelyweg, Ir., 48	Metalen	Ernstig verontreinigd, niet spoedeisend	Voldoende onderzocht
Lelyweg, Ir., 50	Koper, zink, PAK, alkylbenzenen, minerale olie	Ernstig, niet spoedeisend	Uit voeren sanering
Lelyweg, Ir., 51	Minerale olie, PAK	Ernstig niet spoedeisend	Uitvoeren sanering
Lucasweg, J.W., 2	Koper, zink, lood	Niet ernstig, plaatselijk sterk verontreinigd	Voldoende onderzocht
Mollerusweg/ Lucasweg	Koper, lood, zink, PAK, minerale olie	Ernstig, niet spoedeisend	Voldoende onderzocht
NS Emplacement - terrein NS-materieel	Koper, zink, lood, Vluchtige chloorkool-waterstoffen	Ernstig, spoedeisend	Opstellen saneringsplan grondwater
NS Hoofdwerkplaats,	Koper, lood, zink,	Ernstig, geen risico's	Opstellen

Oude weg	PAK, asbest, aromaten	bepaald, deelsanering uitgevoerd	deelsaneringsplan
Nijverheidsweg 1	Minerale olie	Ernstig, niet spoedeisend	Voldoende onderzocht
Nijverheidsweg 10	Minerale olie	Ernstig, geen risico's bepaald	Uitvoeren nader onderzoek
Nijverheidsweg 15	Minerale olie	gesaneerd	Monitoring
Nijverheidsweg 18	Minerale olie	Niet ernstig, plaatselijk sterke verontreiniging	Monitoring
Nijverheidsweg 23	Minerale olie	gesaneerd	Voldoende gesaneerd
Nijverheidsweg 26-42	Nikkel, koper, minerale olie	Niet ernstig, plaatselijk sterk verontreinigd	Voldoende onderzocht
Nijverheidsweg 27	Minerale olie	gesaneerd	Registratie restverontreiniging
Oudeweg 103-107	Metalen en minerale olie	Ernstig, geen risico's bepaald	Uitvoeren monitoring
Oudeweg 115	Minerale olie, aromaten	gesaneerd	Monitoring
Oudeweg 12 - 14	Minerale olie	Gesaneerd	Voldoende gesaneerd
Oudeweg 91-93	PAK, minerale olie, Ftalaten, cyanide	Ernstig, niet spoedeisend	Opstellen saneringsplan
Oudeweg, Boer Dirk	PAK, ftalaten, metalen	deelsanering	Monitoring
Oudeweg, NUON-terrein	Minerale olie, PAK, aromaten cyanide	Ernstig, met verspreidingsrisico	Opstellen en uitvoeren beheersmaatregel
Peereboomweg, Robert, 24-26	Metalen	Ernstig, niet spoedeisend	Uitvoeren sanering
Station Haarlem-Spaarnwoude	Metalen, PAK	Niet ernstig, plaatselijk sterk verontreinigd	Voldoende onderzocht
Tademaweg 19, Jan	Minerale olie	Niet ernstig, plaatselijk sterk verontreinigd	Voldoende onderzocht
Tademaweg 41, Jan	Vluchtige chloorkoolwaterstoffen	Niet ernstig, plaatselijk sterk verontreinigd	Voldoende onderzocht
Tademaweg 45, Jan	Minerale olie	Ernstig, niet spoedeisend	Uitvoeren nader onderzoek
Tademaweg 55-59, Jan	PAK	Potentieel ernstig, niet urgent	Uitvoeren nader onderzoek
Tademaweg, Jan/Claes Tillyweg	Metalen	Ernstig niet spoedeisend	Voldoende onderzocht
Tillyweg, Claes 8	Minerale olie	Ernstig, niet spoedeisend	Opstellen saneringsplan
Waarderpolder Noordoostkop , Vak E	asbest	gesaneerd	Voldoende gesaneerd

Waarderveldweg	Metalen	Ernstig, geen risico's bepaald	Uitvoeren nader onderzoek
Waarderweg (Woonwagenkamp)	Minerale olie	gesaneerd	Voldoende gesaneerd
Waarderweg 1-5	arseen	Niet ernstig, plaatselijk sterk verontreinigd	Voldoende onderzocht
Waarderweg 122	Koper, lood, zink, PAK minerale olie	Ernstig, spoedeisend	Monitoring
Waarderweg 31	arseen	Niet ernstig, plaatselijk sterk verontreinigd	Voldoende onderzocht
Waarderweg 31-35	lood	Ernstig verontreinigd, niet spoedeisend	Voldoende gesaneerd
Waarderweg 39, MSD	Aromaten, pyridines, chloroform	Ernstig met verspreidingsrisico	Uitvoeren beheermaatregelen
Waarderweg 45	Minerale olie, aromaten	gesaneerd	Monitoring
Waarderweg 48	Minerale olie	gesaneerd	Registratie restverontreiniging
Waarderweg 80	Vluchtige chloorkoolwaterstoffen, minerale olie en aromaten	gesaneerd	Nazorg, monitoring
Waarderweg 100-116	Minerale olie, aromaten	gesaneerd	Voldoende gesaneerd
Waarderweg, Rids	Chloorbenzenen, benzenen	Ernstig, spoedeisend	Saneringsonderzoek uitvoeren
Werkmanweg, H.N. 15	Minerale olie	gesaneerd	Voldoende gesaneerd

BIJLAGE 2:
ART 10 BRO- REACTIE RIJNLAND OP
CONCEPTBESTEMMINGSPLAN



Hoogheemraadschap van
Rijnland

uw Kenmerk: STZ/RP/2008/57395
uw brief van: 10 april 2008
ons kenmerk: 08.13542
bijlagen: 1
inlichtingen: V. Dijkdrenth / Mw. W. Sprokholt
doorkiesnummer: 071-306 3466 / 071-306 3479
onderwerp: Concept-ontwerpbestemmingsplan
Bedrijventerrein Waarderpolder

GEMEENTE HAARLEM	
Zaak nr.: 08/05743	Doc. nr.:
Vid.: 512/RP	Kopie:
Reg. datum: 14 MEI 2008	
Afdoen. datum: 4-7-08	Ontv. bew. 12
Behandelaar:	Paraaf afgedaan

Burgemeester en wethouders van Haarlem
Afdeling Ruimtelijke Plannen
t.a.v. de heer J. van der Straaten
Postbus 511
2003 PB Haarlem

Leiden, 09 MEI 2008

Geachte heer van der Straaten,

In het kader van het vooroverleg ex artikel 10 Bro 1985 vraagt u om een reactie op het concept ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder. Wij geven een voorlopig wateradvies, aangezien wij op dit plan onderstaande opmerkingen hebben. Deze opmerkingen moeten conform het beleid van Rijnland worden meegenomen bij de uitwerking van het plan. Indien deze opmerkingen worden verwerkt in het plan kunnen wij voor dit plan een positief wateradvies geven.

Tussen de Veerpolder en de Waarderpolder ligt een waterkering. Wij verzoeken u deze waterkering op de plankaart op te nemen en als zodanig te bestemmen.

Op pagina 10 geeft u aan dat er in de Noordkop watergangen worden gedempt. Wij wijzen u erop dat het dempen van water slechts is toegestaan als dit 100% wordt gecompenseerd. Dit water moet in principe binnen het plangebied worden gegraven. Wanneer dit niet mogelijk is moet compensatie in hetzelfde peilgebied worden gerealiseerd. Het is belangrijk dat geen waterbergingsstekort ontstaat. Daarom moet de waterberging worden gerealiseerd voordat wordt gedempt. Dempingen in primaire oppervlaktewateren zijn niet toegestaan. Ook willen wij u erop attenderen dat het (gedeeltelijk) dempen van sloten op grond van Rijnlands Keur en Beleidsregels 2006 vergunningplichtig is.

In het kader van de "Wateropgave Waarderpolder en Spoorzone Oost" en de "Tracéstudie centrale watergang Waarderpolder" zijn afspraken gemaakt over de toekomstige waterstructuur in de Waarderpolder. Wij verzoeken u deze afspraken in het plan op te nemen. Het betreft dan o.a. een centrale watergang langs de Oostweg. Deze watergang is essentieel voor het functioneren van het watersysteem in de Waarderpolder.

In principe behoren alle oppervlaktewateren als "water" te worden bestemd op de plankaart. Waterhuishoudkundige voorzieningen, zoals sluizen, bruggen, inflaten, gemalen, taluds, duikers, de aangrenzende onderhoudstrook (van 5 meter), etc., dienen ook in de bestemming "water" te worden opgenomen. In de voorschriften moet rekening worden gehouden met de waterhuishoudkundige functie. De bijbehorende bebouwingsvoorschriften

Archimedesweg 1
postadres:
postbus 156
2300 AD Leiden
telefoon (071) 3 063 063
telefax (071) 5 123 916

internet: www.rijnland.net

e-mail: post@rijnland.net



Hoogheemraadschap van

Rijnland

- 2 -

moeten het gebruik van deze voorzieningen mogelijk maken. Daarnaast verzoeken wij u zoveel als mogelijk 'water' in de doeleindenomschrijving van aangrenzende bestemmingen op te nemen.

Het terrein grenzend aan de AfvalWaterZuiveringsInstallatie Haarlem-Waarderpolder is onderhevig aan de beperking die volgen uit de aanwezige geur- en geluidscontouren van de AWZI. Dit houdt in dat op het aan de AWZI grenzende terrein binnen de geur- en geluidscontouren geen (bedrijfs-)woningen of bedrijven kunnen worden toegestaan. Wij verzoeken u in het plan rekening te houden met de geur- en geluidscontouren van de AWZI volgens de aanbevelingen uit de VNG richtlijn "Bedrijven en milieuzonering".

Binnen het plangebied liggen twee afvalwatertransportleidingen en een slibpersleiding naar de AWZI Haarlem- Waarderpolder en de effluentleiding van deze AWZI naar het Noorder Buiten Spaarne (zie bijlage). Deze leidingen staan niet op de plankkaart. Wij verzoeken u dit alsnog te doen. Wij verzoeken u een strook grond van vijf meter breed (2,5 meter aan weerszijden van het hart van de leiding) te bestemmen voor de genoemde leidingen. Ter bescherming van de binnen het plangebied gelegen afvalwatertransportleidingen zijn de volgende werken en werkzaamheden niet toegestaan op de voor de leiding bestemde grond:

- het uitvoeren van ontgroningen;
- het aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen;
- het aanbrengen van diepwortelende beplantingen;
- het verrichten van graafwerkzaamheden, anders dan normaal spit- en ploegwerk (tot normaal spit- en ploegwerk worden niet gerekend het diepploegen en de aanleg van drainageleidingen);
- het verrichten van grondophopingen;
- het indrijven van voorwerpen;
- de strook dient vrij te blijven van bebouwingen.

Wij streven ernaar om leidingstroken in bestemmingsplannen bindend vast te laten leggen, waarbij gebruik gemaakt kan worden van bepalingen inzake het aanlegvergunningstelsel.

Wij wijzen u er op dat voor aanpassing van de waterhuishouding een vergunning moet worden aangevraagd op grond van Rijnlands Keur en Beleidsregels 2006 en in sommige gevallen op grond van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren. Dempingen moeten mogelijk ook in het kader van het Besluit Bodemkwaliteit worden gemeld. Formulieren voor meldingen en vergunningen kunt u downloaden van onze website www.rijnland.net onder de knop **E-loket**.

Archimedesweg 1
postadres:
postbus 156
2300 AD Leiden
telefoon (071) 3 063 063
telefax (071) 5 123 916

internet: www.rijnland.net

e-mail: post@rijnland.net



Hoogheemraadschap van

Rijnland

- 3 -

Wij verzoeken u rekening te houden met de hiervoor gemaakte opmerkingen en deze mee te nemen in de verdere uitwerking van het bestemmingsplan. Graag ontvangen wij te zijner tijd de samenvatting van de binnengekomen (inspraak-)reacties en de beantwoording daarvan, alsmede een exemplaar van het ontwerp bestemmingsplan met de daarbij behorende vervolprocedure.

Voor eventuele vragen kunt u contact opnemen met de heer V. Dijkdrenth.

Hoogachtend,

Namen Hijkgraaf en hoogheemraden,

ir. J.P.T. Caris,
hoofd afdeling Plantoetsing en Vergunningverlening.

BIJLAGE 3: RESULTATEN INSPRAAK EN OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO

RESULTATEN OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO ²

<i>Ingekomen reacties</i>	<i>Reactie gemeente</i>
IN.OG Onroerend goed B.V. Mark van Teeseling Operetteweg 21f 1323 VK Almere	
Hoogteaccenten in hoek bij haventje staan niet op de kaart.	Kaart wordt aangepast.
10 meter strook (langzaamverkeersroute) langs het haventje is nooit zo afgesproken.	Is aangepast op plankaart
KPN Zakelijke markt Marcel v.d. Ven Projectmanager CyberCenter Haarlem	
Hoogte op de hoek Oudeweg (op kaart max 30 meter) klopt niet. Moet dit niet circa 43 meter zijn.	Langs de Oudeweg is min max/hoogte 12-30 daarachter is een hoogte van 40 meter opgenomen op de plankaart.
NautaDutilh (namens MSD) G. Koop Postbus 7113 1007 JC Amsterdam	
Onduidelijk is wat de gemeente voor visie heeft met het MSD-terrein (andere deelgebieden worden wel beschreven in de toelichting)	Voor zover het terrein van MSD grenst aan de Waarderweg, geldt daar het bouwregime zoals opgenomen in paragraaf 6.3, hoofdopzet plankaart. Het gaat hier om het aanhouden van zowel een minimale als een maximale bouwhoogte en het opnemen van een dwingende voorgevelrooilijn. Verder geldt dat kavels in de Waarderpolder 100% bebouwd mogen worden, met inachtnaam van de op de plankaart aangegeven bouwhoogte.
De gemeente hanteert uitgangspunt van 80 arbeidsplaatsen per ha. MSD zal bij verdere bebouwing van het nu nog onbebouwde terrein naar verwachting die 80 niet halen.	De gemeente hanteert de 80 arbeidsplaatsen per ha alleen bij uitgifte van eigen gronden.
Waarderweg moet zo blijven heten (dus niet Oostweg gaan heten).	De Waarderweg blijft zo heten. De term Oostweg was een werknaam die terug te vinden is in o.a. het Structuurplan Haarlem 2020.

² deze bijlage is ongewijzigd overgenomen uit het ontwerpbestemmingsplan bedrijventerrein Waarderpolder

De milieucategorie van MSD is volgens de richtafstandenlijst 3.1 en de max. Milieucategorie op het MSD terrein in 4.2.	Volgens de richtafstandenlijst heeft MSD een milieucategorie 3.1. Op het terrein zijn bedrijven toegestaan tot maximaal categorie 4.2. De aangegeven milieucategorieën zijn opgenomen conform de nieuwe milieuzoneringsmethodiek van de VNG.
Passen bestaande onbebouwde parkeervoorzieningen in de bestemming BT	Ja
De strook grond (deel uitmakend van het MSD-terrein) langs de Waarderweg heeft de bestemming verkeer gekregen ipv BT. Het is MSD niet duidelijk waarom dit is gebeurd. Als het voor waterberging is bedoeld dan klopt het niet omdat waterberging binnen de verkeersbestemming niet is toegestaan en binnen BT wel.	In het vigerende plan had dit strookje de bestemming B (onbebouwd). De plankaart is aangepast (de betreffende strook is in het ontwerp bestemmingsplan paars (=BT). Bebouwing in deze strook is net als in het vigerende bestemmingsplan niet toegestaan. Overigens is binnen de verkeersbestemming ook water toegestaan. Waterberging is toegevoegd aan de V-bestemming.
In artikel 1 van het concept plan is geen definitie opgenomen voor zelfstandig kantoor en ook niet voor bijbehorende kantoorgebouwen. MSD verzoekt om bevestiging dat de bestaande kantoren op MSD-terrein niet als zelfstandige kantoren worden aangemerkt.	In de begripsomschrijving is het begrip 'kantoor' omschreven. In het bestemmingsplan wordt niet gesproken over bijbehorende kantoorgebouwen maar over bijbehorende bedrijfskantoren. Bedrijfskantoren van MSD vallen onder dit begrip en worden niet aangemerkt als zelfstandige kantoren.
Bouwhoogte klopt niet. Er staat max 30 meter op de plankaart maar het gebouw is hoger, namelijk 33,50 meter, gemeten vanaf maaiveld.	Deze hoogte wordt aangepast op de plankaart.
De begrenzing tussen de bouwhoogtes is niet duidelijk op de plankaart. Graag verduidelijken.	De hoogtebegrenzungen worden duidelijker weergegeven op de plankaart.
Kamer van Koophandel D. Freling Postbus 2852 1000 CW Amsterdam Industriekring Haarlem D.M. Veldmaat	
In de toelichting moet een verwijzing opgenomen worden naar de " Economische agenda van Haarlem" en naar het "Convenant Waarderpolder".	Tussen de ontwerp fase en de vaststellingsfase zal de toelichting verder aangevuld worden. Voor de wijze van bestemmen heeft het ontbreken van de verwijzing naar deze twee stukken op dit moment geen gevolgen.
De bestaande situatie wordt vastgesteld/ de milieuzonering wordt niet gewijzigd.	De Waarderpolder blijft een geluidgezoneerd bedrijventerrein. Om de overlast vanwege het bedrijventerrein op o.m. Spaarndamseweg te verminderen wordt onderzocht of een inwaartse milieuzonering mogelijk is, waarbij een aantal

	percelen in de strook langs het Spaarne een lagere maximale milieucategorie krijgen dan in het vigerende plan. Dit onderzoek vloeit voort uit de nota milieuzonering.
Leidt de uitbreiding van de woonschepenhaven tot extra belemmering voor het bedrijfsleven?	Het is nog niet bekend hoe de problematiek in de Waarderhaven opgelost gaat worden. Mocht de voorkeursvariant van het college (uitgraven in oostelijke richting) worden uitgevoerd, dan leidt dat niet tot een toename van het aantal mensen dat overlast van het bedrijventerrein ondervindt. Het aantal woonschepen mag namelijk niet toenemen.
Welke consequenties heeft de vestiging van een jongerenontmoetingsplek "De Thor" voor het omliggende bedrijfsleven.	De Thor is aangeduid als jongerenontmoetingsplek (JOP). Dit JOP wordt aangemerkt als een kwetsbaar object op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Als omliggende bedrijven, die onder het Bevi vallen, uit willen bereiden moeten de gevolgen daarvan onderzocht worden in relatie tot dit kwetsbare object.
Woningbouwmogelijkheden bij de Veerplas moeten worden geschrapt.	Tot op heden is bestuurlijk de mogelijkheid opengehouden om woningen te bouwen in het meest zuidelijke blok, indien uit een gezondheidseffectrapportage zou blijken dat woningbouw inpasbaar is. Dat besluit is nog van kracht. Indien het gemeentebestuur van deze mogelijkheid af wil zien, kan dat in de vervolgpprocedure van dit bestemmingsplan besloten worden.
Er moet in de toelichting verduidelijkt worden hoe/waarom het beleid inzake minimale/maximale bouwhoogtes in elkaar zit. Dus de stedenbouwkundige overwegingen.	In de Waarderpolder bevinden zich twee belangrijke doorgaande wegen: de Oudeweg en de Waarderweg. Stedenbouwkundig wordt het wenselijk geacht dat de uitstraling van deze wegen verbeterd wordt. Niet alleen is dat te bewerkstelligen door de inrichting van de wegen zelf en de aanplant van bomen, maar ook door het aanhouden van een passende bouwhoogte. Door langs de assen een minimale bouwhoogte aan te houden, krijgen de wegen een stedelijke allure die past bij de functie van de wegen als doorgaande routes. Paragraaf 5.3 is op dit punt verduidelijkt.
Aandachtspunt is de aansluiting van bedrijven op de nieuwe wegen. Ook moeten de wegen ruim genoeg gedimensioneerd worden om nieuwe logistiek ("zeer lang" goederenvervoer) af te kunnen wikkelen.	Bij het ontwerp van de Waarderweg wordt bekeken welke directe aansluitingen op deze weg mogelijk zijn. Van belang is dat de doorstroming op deze route goed is (en blijft). Overigens is dit een kwestie van ontwerpen; in het bestemmingsplan wordt ruimte geboden voor een bij deze weg behorend profiel. Het definitief ontwerp van de Waarderweg wordt in de vaststellingsfase op de plankaart verwerkt.
Een bestemmingsplan gaat niet over het aantal arbeidsplaatsen per ha.	De gemeente hanteert deze eis ook uitsluitend bij uitgifte van eigen gronden. In de voorschriften zijn hierover geen bepalingen opgenomen.

Milieucategorien Bottelier, Treffers, Levelt, Betonmortelcentrale pp 16-19 doornemen.	De milieucategorieën zijn juist weergegeven. De betonmortelcentrale valt inderdaad in categorie 4.2 (en niet in 5.2). De verwijzing naar dit bedrijf is in paragraaf 3.4 komen te vervallen en in de voorschriften aangepast.
Wat zijn de consequenties van het archeologisch onderzoek (pg 22).	In de fase tussen ontwerp bestemmingsplan en vaststelling zal de toelichting op dit punt afgestemd worden met de beleidskaart voor archeologie die het college na de zomer voor besluitvorming voor zal leggen aan de gemeenteraad. De consequenties op het gebied van archeologie zullen dan verwerkt worden in toelichting en voorschriften.
Electro ABI bv Drs. Jolanda de Bie A. Hofmanweg 60 2031 BL Haarlem Per mail 090508	
Toegang tot parkeerterrein Electro ABI De nieuwe inrichting (verleggen van de inrit van de Veerplas in noordelijke richting) is niet mogelijk omdat (door o.m. het uitsteken van de bovenverdieping) hogere auto's/bestelbussen niet meer het terrein opkunnen. De bedachte nieuwe ingang is niet mogelijk, ook omdat er zich daar parkeerplaatsen bevinden en er ontstaat een onmogelijke bocht.	Deze reactie wordt voor nader onderzoek doorgestuurd naar de accountmanager die het recreatiecentrum begeleidt en naar de afdeling verkeer. Wordt meegenomen in de vaststellingsfase.
De A.Hofmanweg wordt ter hoogte van bedrijf verbreed. Onduidelijk is of rekening gehouden is met de bestaande (zeer intensief gebruikte) laad, en losruimte. Zonder die ruimte ontstaan zeer gevaarlijke situaties.	Deze reactie is voor nader onderzoek doorgestuurd naar de afdeling verkeer. Wordt meegenomen in de vaststellingsfase.
Parkeren Sports and Adventure Plaza. Wordt er voldoende rekening gehouden met voldoende parkeergelegenheid? Nu is er al veel parkeeroverlast als Circus Renz daar staat.	Het recreatiecentrum moet voldoen aan de wettelijke parkeernorm. E.e.a moet worden meegenomen in de bouwplanfase. Op dit moment is er nog geen bouwvraag.
ASN Vermaire Haarlem Dennis Petrus A.Hofmanweg 59 2031 BH Haarlem	
Parkeerterrein tegenover bedrijf is in 2005 voor 5 jaar toegewezen aan het bedrijf door de afdeling Vastgoed. In conceptplan heeft het de bestemming groen. Bedrijf verzoekt om omzetten van groenbestemming om de parkeergelegenheid voor het bedrijf veilig te stellen.	Het is niet de bedoeling dat deze groenstructuur, die juist aan de noordzijde het meest prominent aanwezig is, permanent wordt verstoord door het parkeren van auto's. De gemeente zal naar aanleiding van de ingediende reactie met u in overleg treden.

Spaarnelanden Trace architectuur & ontwikkeling bv Oudeweg 93 2031 CC Haarlem	
De rooilijn aan de zijde van de Mincklersweg is verwarrend. De gemeente ging eerst uit van 8 meter en daarna van 13,50 meter. Als uitgegaan wordt van de 13,50 meter uit de weg heeft dit voor Spaarnelanden grote nadelige gevolgen: - 1825 m2 grond niet bruikbaar (ook niet voor parkeren) - de locatie wordt krap - uitbreiden naar zijkant is niet mogelijk (zit ander bedrijf) - indeling en massa kantoor en draaicircels en rijwegen worden krappier.	De terugliggende dwingende rooilijn (uit bp Nieuwe Energie/Micklerweg) is op de plankaart verlegd naar de Mincklersweg. Daar blijft het een dwingende rooilijn.
Hoogte zoutsilo's opnemen in plan.	In de voorschriften wordt dit mogelijk gemaakt.
P.J.J. Ruigrok Izaak Enschedeweg 44 Haarlem	
In de toelichting staat bij bodem dat op adres bedrijf nader onderzoek plaats gaat vinden. Dit is niet juist en ook schriftelijk door de gemeente aangegeven. AUB tekst aanpassen.	De toelichting is op dit punt aangepast. E.e.a. is reeds per mail doorgegeven aan dhr. Ruigrok.
Recypack BV Figeeweg 1 Namens deze G.W.N Jol EBMC NEDERLAND BV, Stern 4, 1721 DR Broek op Langedijk	
Voor hal 3 aan de Figeeweg wordt een kantoorbestemming gevraagd op de eerste twee bouwlagen. Voor hal 2 is al een bouwvergunning voor ook kantoren op 1e twee bouwlagen afgegeven.	Het bouwplan betreft een bedrijfsverzamelgebouw. Bedrijfsverzamelgebouwen passen binnen de bestemming B (vigerende bestemmingsplan) en BT (nieuwe bestemmingsplan).
Rijkswaterstaat dienst Noord-Holland J.Thijssens Postbus 3119 2001 DC Haarlem Per mail 29/4/08	
Reactie sturen voor 13 mei lukt niet.	Eventuele reactie wordt meegenomen bij vaststelling.

Ministerie van Defensie Directie West Postbus 8002 3503 RA Utrecht	
Geen op- en aanmerkingen	---
IKEA Beheer bv Dhr C. Kleijweg Postbus 23055 1100 DN Amsterdam	
- extra parkeerdek (dus 2 lagen bovenop huidige laag ipv 1 extra laag zoals in contract is vastgelegd); bebouwing uitbreiden aan achterzijde (tot aan Jan van Krimpenweg); - stukje sprinckler aan zuidzijde hoort bij IKEA en moet uit het bebouwingsblok; - parkeeruitwisseling met toekomstige kantoren; - contract: vrijblijven uitzicht op IKEA tot de Fly-over klaar is.	- In het contract dat bij de komst van IKEA is afgesloten met de gemeente is sprake van 1 extra bouwlaag bovenop de huidige 1e bouwlaag van de parkeergarage. Afgesproken is dat IKEA de wensen verwerkt (ook de bebouwing aan de achterzijde). Aan de hand van dit voorstel worden de verdere mogelijkheden bekeken. Zo nodig worden wijzigingen nog meegenomen in de vaststellingsfase. - wordt aangepast op de plankaart. - de mogelijkheid van parkeeruitwisseling met nieuwe kantoren bij Oostpoort is geen zaak die in een bestemmingsplan geregeld wordt. De projectleiders Oostpoort en Spoorzone hebben toegezegd dit voorstel wel mee te nemen in de gespreken met mogelijke ontwikkelaars. - het betreft een privaatrechtelijke overeenkomst, die geen onderdeel uitmaakt van een bestemmingsplan.
N.V. Nederlandse Gasunie Postbus 444 2740 AK Waddinxveen	
Er liggen twee (ipv 1) regionale gasleidingen in het gebied en ook een gasontvangstation staat niet op de kaart. (kaart is bijgevoegd)	Wordt aangepast op de plankaart van het ontwerp bestemmingsplan bedrijventerrein Waarderpolder.
Hfdst 3.5 EV Zonering langs hogedrukleidingen 1984 overnemen (zie brief). Geen dieptemaat opnemen omdat de diepte van de leidingen kan variëren.	In paragraaf 3.5 was reeds tekst opgenomen met betrekking tot de zonering langs hogedrukleidingen (afkomstig uit de circulaire uit 1984). De dieptemaat die in de toelichting vermeld was is geschrapt.
Nieuw buisleidingenbeleid kan aanleiding zijn tot aanpassing veiligheidsafstanden.	Hiervan is melding gemaakt in de toelichting. Indien deze afstanden bekend worden voor de vaststelling van dit bestemmingsplan zal het plan hierop aangepast worden.

In toelichting bij hoofdstuk EV regionale aardgasleidingen vermelden en aandacht besteden aan nieuwe veiligheidsbeleid.	In de toelichting is een tekst opgenomen waarin kort wordt ingegaan op Externe veiligheid en buisleidingen. Dit onderwerp maak deel uit van het (gesubsideerde) Project Externe Veiligheid van de gemeente. Indien VROM met definitief beleid komt voor vaststelling van dit bestemmingsplan zal dit plan hier nog op aangepast worden.
Art. 14 Leiding - gas spreekt van veiligheidszone van 70 meter. Dit moet zijn 35 meter, zoals ook op plankart staat aangeven.	Voorschrift wordt aangepast
De in art. 14 lid 6 genoemde veiligheidseisen bij werkzaamheden gelden alleen binnen 4 meter aan weerszijde van de hartlijn.	Voorschrift wordt aangepast.
Art 14 lid 7 Adviesprocedure opsplitsen in: a: geen evenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de regionale leidingstrook b: vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder indien deze plaats hebben binnen de vrijwaringszone van een aardgastransportleiding met een breedte van 4 meter ter weerszijde van de hartlijn van de leiding.	Voorschrift wordt aangepast.
Eurobox selfstorage finance bv Mr P.J.A. Engeltaart Per mail 080508	
Er ligt een aanvraag voor een bouwvergunning voor een sportschool aan de Oudeweg 12 (max 1250 m2 (parkmanagement) hoewel eigenlijk 2500 m2 nodig was). Ruimtelijke onderbouwing is volgens brief bij gemeente zoek geraakt. Bezwaar tegen concept bp omdat daarin de bestemming van die locatie BT is gebleven conform huidige bestemming. Verzoek om aanpassing bp zodat er 3 gebouwen kunnen komen met een sportschoolcomplex van ca 2500 m2.	Deze reactie is voor wat betreft het zoekraken van stukken voor nader onderzoek doorgestuurd naar de betreffende afdeling. Voor wat betreft de mogelijkheden voor een sportschool (niet zijnde parkmanagement) geldt dat deze functie op deze locatie (BT) niet wenselijk wordt geacht.
VROM-inspectie Regio Noord-West Drs. S. Marugg Postbus 1006 2001 BA HAARLEM	
In de Cultuurhistorische paragraaf van de Toelichting ontbreekt een historische kenschets van het Droste/EBH-terrein. Op de plankart ontbreekt een nadere aanduiding over de bouwhoogte van het noordelijk gelegen bestemmingsvlak voor Bedrijven en Terreinen.	In de vaststellingsfase zal alsnog een historische paragraaf opgenomen worden over het voormalige EHB-Mincklersweggebied. Het Drosteterrein maakt geen deel uit van dit bestemmingsplan.

Over de maximale toegelaten hoogten voor dit onderdeel wordt de RACM graag nader geïnformeerd i.v.m. de nabije ligging van de Stelling van Amsterdam.	Voor de Noordkop wordt nog invulling gegeven aan een gedetailleerder stedenbouwkundige opzet. Tussen ontwerp bestemmingsplan en vaststelling zal het (ontwerp) Beeldkwaliteitsplan voor de Stelling van Amsterdam betrokken worden bij de nadere uiteenzetting van de stedenbouwkundige visie voor de Noordkop.
Meuwissen Industrie BV Ir J.H. Gerritsen P.O. Box 716 2003 RS Haarlem	
Bedrijfswoning op terrein (Waarderweg 122) is niet opgenomen.	Dit adres wordt alsnog opgenomen in de bijlage bij voorschriften.
Milieuzonering: de woningbouw aan de overzijde van het Spaarne komt dichterbij het bedrijf. Nu geen problemen maar dan mogelijk wel. Hier wordt geen melding van gemaakt in nieuwe BP.	Dit gebied maakt geen deel uit van dit bestemmingsplan.
Bezwaar tegen minimale hoogte van 12 meter langs Spaarne. Het bedrijf wil niet zo hoog bouwen.	Wordt nader onderzocht en het resultaat wordt meegenomen in de vaststellingsfase.
Langzaamverkeersroute: toegezegd is dat de Lvr niet verder zou lopen dan de Schoterbrug.	Plankaart wordt aangepast.
Aansluiting Meuwissen op nieuwe Waarderweg: hoe gaat die eruit zien, met name gelet op het vele zwaar (lang) vrachtverkeer dat van/naar bedrijf moet kunnen komen.	De stedenbouwkundige invulling van de Noordkop is nog niet gereed. Deze wordt meegenomen in de vaststellingsfase. De aansluiting van het bedrijf op de Waarderweg betreft met name een ontwerpaspect. De reactie wordt daarom doorgestuurd naar de betreffende projectleider en de afdeling Verkeer van de gemeente.
Riolerings: hoe wordt de noordkop aangesloten op de riolering. Ondanks vele toezeggingen is er daar nog steeds geen riolering. Bedrijf loost deels op Spaarne en deels wordt het procesafvalwater met tanks afgevoerd.	Het rioleringsstelsel wordt niet aangegeven op de plankaart van een bestemmingsplan. In het kader van de uitvoering van het project Noordkop zal de gemeente uw bedrijf nader informeren omtrent de aanleg van de riolering. De reactie wordt doorgestuurd naar de projectleider van de Noordkop.
Bodemverontreiniging: Ridsterrein is niet gesaneerd en verontreiniging verplaatst zich buiten het Ridsterrein. Er staat hierover niets/te weinig in Toelichting. Bodemverontreiniging Noordkop frustreert ontwikkeling Noordkop.	De resultaten van de bodemonderzoeken in de Waarderpolder zijn verwerkt in de bijlagen. De aanpak van mobiele bodem-verontreiniging is geen zaak die door middel van een bestemmingsplan wordt opgelost/aangepakt. De reactie wordt doorgestuurd naar de projectleider van de Noordkop.
Uitbreiding boezemwater: ernstige bodemverontreiniging leidt ook tot verontreiniging van de slootjes en gezien de	De aanpak van bodemverontreiniging is geen zaak die door middel van een bestemmingsplan wordt

stromingsrichting van het grondwater zal het verontreinigde grondwater van het Rids uitkomen in de nieuwe waterweg.	opgelost/aangepakt. De reactie wordt doorgestuurd naar de projectleider van de Noordkop.
80 medewerkers per ha: dit uitgangspunt moet in ieder geval voor productiebedrijven worden losgelaten. Die bedrijven zijn juist bezig met terugdringen van het aantal medewerkers.	De gemeente hanteert deze eis ook uitsluitend bij uitgifte van eigen gronden. In de voorschriften zijn hierover geen bepalingen opgenomen.
M.F.A. Dankbaar van Pot Jonker Seunke advocaten Postbus 280 2000AG Haarlem namens Vrijbloed Transport nv Wateringweg 66, 2031 EJ Haarlem	
Bouwhoogte: er is op perceel max 15 meter toegestaan. Vrijbloed gaat bestaande zandcementmenginstallatie met aggregaat vervangen voor nieuwe (schonere/minder geluid) beton/cementinstallatie met een hoogte van 26 meter. Verzoek: aanpassing bp	Verzoek is voor een reactie doorgestuurd naar de afdeling Milieu. Op basis van hun advies zal/kan de maximale bouwhoogte conform het verzoek worden aangepast (in de vaststellingsfase).
Op perceel is max. 4.2 toegestaan. Valt een betonmortelcentrale > 100 t/u nu onder 4.2 (zoals in richtafstandenlijst) of onder categorie 5.2 (dit is de categorie die opgenomen is voor de betonmortelcentrale aan de Ir Lelieweg. Graag uitsluitsel.	De betonmortelcentrale valt volgens de Richtafstandenlijst binnen milieucategorie 4.2. Tekst in Toelichting en voorschriften is aangepast.
Kantoren: Vrijbloed vreest dat de komst van kantoren invloed heeft op zijn bedrijfsuitoefening. In het concept bp is de mogelijkheid van zelfstandige kantoren opgenomen. Vrijbloed wil opgenomen zien dat deze ontwikkeling niet tegen de bestaande bedrijfsuitoefening van Vrijbloed wordt gebruikt.	Vrijbloed valt niet onder het besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) (zie verder Toelichting bij 3.5). De mogelijke komst van zelfstandige kantoren heeft geen invloed op haar bedrijfsuitvoering.
Nachtverblijf: in het bedrijf wordt overnacht (noodservicechauffeur; reguliere chauffeurs ivm urennorm e.a.) (geen tijdelijke of permanente bewoning). Past dit gebruik in het bestemmingsplan?	Het betreft hier geen nieuwe bedrijfswoning (die zijn niet toegestaan) ,maar meer een pension/logies acitiviteit. Dit gebruik wordt nader bekeken/onderzocht en de resultaten worden meegenomen in de vaststellingsfase. Deze reactie wordt doorgestuurd naar de afdeling Milieu en naar de brandweer. Aandachtspunt hier is wel (dus los van de conclusies uit bovenstaand onderzoek) dat als de brandweer/hulpdiensten niet op de hoogte zijn van deze logiesmogelijkheden dit ingeval van brand ernstige gevolgen kan hebben.

Wielervereniging in Werkmanplantsoen	
De wielervereniging (met clubhuis) in het Werkmanplantsoen staat niet op de plankaart benoemd.	Het clubhuis is op de plankaart aangegeven met de aanduiding "r". In de voorschriften en de toelichting is deze recreatieve voorziening eveneens verwerkt.
SAPLAZA de Veerplas bv T. Bakkum Aardbeiencroft 7 1944 ME BEVERWIJK	
Bereikbaarheid lopend en per fiets vanaf het station is aandachtspunt; mogelijk wandel/fietsroute via Keggeviaduct naar de Oostkant van de Camera Obscuraweg	Dit voorstel/reactie wordt doorgegeven aan de projectleiders Oostpoort en de afdeling verkeer om mee te nemen in de verdere planvorming. Dit is geen aspect dat in het bestemmingsplan geregeld wordt.
Aanpassing/verbetering van station voor gebruik mindervaliden etc zou stimulans zijn om per openbaar vervoer naar het knooppunt Oostpoort te komen.	Deze reactie wordt doorgegeven aan de projectleider Oostpoort om mee te nemen in de verdere planvorming. Dit is geen aspect dat in het bestemmingsplan geregeld wordt.
In begripsbepaling art. 1 recreatiecentrum opnemen (voorstel voor uitgebreide omschrijving)	Wordt (samengevat) opgenomen: Recreatiecentrum: in- en outdoor recreatie- en adventurepark met onder meer sport, horeca, informatiecentrum en parkmanagementactiviteiten.
Art. 6 gemengd : verzocht wordt de bestemmingsplangrens te verplaatsen ivm optimalisering parkeren.	De oostgrens van het bedrijventerrein is de in het (provinciale) Streekplan opgenomen 'rode contour' die juridisch vastligt in het (onherroepelijke) bestemmingsplan Penningsveer. De rode contour is de <u>harde</u> grens tussen toegestane verstedelijking/verstening en het groene buitengebied. Opschuiven van deze grens is niet mogelijk. Overigens bleek de plangrens op de concept-plankaart niet te kloppen. Deze is aangepast, en volgt nu de grens van bestemmingsplan Penningsveer (en daarmee dus de rode contour). De bouwplannen van SAPLAZA de Veerplas moeten mogelijk hierop worden aangepast. SAPLAZA de Veerplas is in het bezit van de vigerende plankaart van bestemmingsplan Penningsveer.
Binnen de p (gebied ten zuiden van de Gd-rc) verkeersvervoer toestaan; op het bijgeleverde kaartje staat de p nog ingetekend. Ook ontsluiting calamiteiten en laden/lossen aangegeven.	De aanduiding p staat binnen de Verkeersbestemming. Binnen die bestemming passen ontsluiting bij calamiteiten en laden/lossen.

Verzoek om mogelijk parkeren toe te staan, als parkeren onder pand niet haalbaar is, aan de zuidzijde van het recreatiecentrum in GD (gearceerd)	Het gebied GD (gearceerd) is bedoeld voor gemengde doeleinden (kantoren en/of bedrijven). Bestuurlijk is besloten om te onderzoeken (gezondheidseffectenonderzoek) of dit zuidelijk deel van de Oostpoort mogelijk (met een wijzigingsbevoegdheid) ook voor wonen bestemd zou kunnen worden. Tot op heden is dit onderzoek nog niet uitgevoerd. Het gebied bestemmen voor parkeren lijkt - o.m. gelet op de eis dat parkeren op eigen terrein opgelost moet worden (en de uitstraling van een groot parkeerterrein in dit gebied - niet wenselijk.
In art. 6 bebouwingsvoorschriften opnemen: Verbindingen toestaan tussen indoor en outdoorpark met o.m. trap over fietspad	Binnen het bestemmingsplan Penningsveer zijn bruggen toegestaan. Binnen de bestemming Gemengd zijn eveneens bijbehorende voorzieningen al toegestaan.
In art 6 bebouwingsvoorschriften opnemen : Aanpassen sloot Camera Obscuraweg en het fietspad tussen hoofdgebouw en bestemmingsplangrens.	Niet duidelijk is wat hier bedoeld wordt. De reactie is doorgestuurd naar de accountmanager.
Verzoek om aan noordzijde van hoofdgebouw voldoende ruimte mogelijk te maken om het aanrijden en wegrijden zo goed mogelijk in te kunnen richten.	De op de plankaart opgenomen verkeersbestemming biedt hier voldoende ruimte. Aan de hand van een bouwplan kan dit nader worden bekenen.
Bestemmingsplangrens Penningsveer en Waarderpolder sluit niet goed aan.	De plangrens is aangepast. De plankaarten van bestemmingsplan Penningsveer en dit bestemmingsplan sluiten nu op elkaar aan (grens is de rode contour uit het Streekplan Noord Holland).
Adviescommissie voor de woningbouw en woonomgeving Postbus 479 2000 AL HAARLEM	
Voorkeur voor woningbouw langs het Spaarne	Na jarenlange discussies en een apart onderzoek naar functiemenging in de Waarderpolder is besloten dat wonen langs de Spaarne-oever niet verenigbaar is met de (vaak zware) bedrijfscategorieën in de Waarderpolder.
Verkeer: - fietsverkeer scheiden van autoverkeer, -langzaamverkeersroute wordt toegejuicht; er moet zsm een snelle fietsverbinding N-Z vanaf station Spaarnwoude komen; -inrichting station Spaarnwoude moet beter voor mensen die moeilijk ter been zijn en fietsers (aanleg tunneltje?)	- waar mogelijk gebeurt dit ook. Dit is verder geen zaak die in het bestemmingsplan geregeld wordt. - - - - het gebied ten zuiden van station Spaarnwoude maakt geen deel uit van dit bestemmingsplan; - dit is geen zaak die in een bestemmingsplan geregeld wordt. De reactie is doorgestuurd naar de projectleiders Oostpoort/Spoorzone.

Woonschepen: tbv de buitenbergingen op de oever kan men bebouwingsvoorschriften vastleggen.	De bebouwingsvoorschriften voor de bergingen bij de woonschepenhaven zijn opgenomen onder de bestemming Verkeer.
Windturbines: de vraag is of plaatsen van windturbines op daken van bedrijven esthetisch verantwoord is + aandacht voor trillingen en geluidoverlast in gebouwen..	In verband met duurzaamheidsdoelstellingen (Haarlem Klimaat Neutraal) worden windturbines op bedrijven toegestaan tot een maximum van 6 meter. Bedrijven zelf hebben tijdens klimaatconferenties aangegeven hier behoefte aan te hebben.
Kinderdagverblijf: is noodzakelijk maar moet kindvriendelijk en gezond en makkelijk bereikbaar zijn voor de doelgroep.	Het kinderdagverblijf aan de A. Hofmanweg is positief bestemd maar wel voorzien van een wijzigingsbevoegdheid. Zie paragraaf 6.1.
IBEMA Holland R.H. Bloemers Postbus 160 2000 AD HAARLEM per mail 120508	
- bezwaar tegen minimale bouwhoogte langs de assen 12 meter	De minimale bouwhoogte wordt aangehouden aangezien de gemeente streeft naar ruimtelijke kwaliteit in de Waarderpolder. In paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op de stedenbouwkundige argumenten.
JOP: de JOP zou tijdelijk zijn (3 jaar) en staat nu ingetekend als vast. JOP heeft niets te zoeken op een industrieterrein	Voor de Thor (aanduiding JOP op de plankaart) is vergunning verleend. Overigens is er wel een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in het bestemmingsplan om de aanduiding weer van de plankaart te kunnen verwijderen na vertrek van deze voorziening.
Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder Marjet Schaap Edwin Hein	
- bezwaar tegen het voornemen het P&R terrein bij station Spaarnwoude op te heffen voor kantoorbebouwing. De honderd parkeerplaatsen hiervan zijn dagelijks bezet. De wijkraad is ernstig bezorgd over de parkeerproblemen die dit voornemen, met name voor de aangrenzende wijk Zuiderpolder, zal geven. Nu al is er een groot parkeerprobleem in de wijk veroorzaakt door reizigers en kantoorpersoneel van omliggende kantoren. Er moet duidelijk zijn dat de P&R in de nabijheid van de huidige plek blijft, want als hij verloren gaat voor het station neemt de parkeerdruk in de Zuiderpolder toe met een factor 2.	Dit P&R-terrein wordt pas opgeheven als er een nieuw P&R terrein gevonden en ingericht is in de naaste omgeving van het station.

Bezwaar tegen de voorgenomen woningbouw aan de Veerplas. Volgens wijkraad is dit beschermd natuurgebied.	Bestuurlijk is besloten om te onderzoeken (adhv een gezondheidseffectenonderzoek) of dit zuidelijk deel van de Oostpoort mogelijk (met een wijzigingsbevoegdheid) ook voor wonen bestemd zou kunnen worden. Tot op heden is dit onderzoek nog niet uitgevoerd.
Stichting Belangenbehartiging Eigenaren Hendrik Figeeweg H.B. Hensel p.a. Spoorlaan 29 3645 EK Vinkeveen	
Parkeren binnen strook 10 meter (langs Spaarne) is niet toegestaan. Komt niet overeen met bestaande situatie. Graag aanpassen.	Als de langzaamverkeersroute ingericht kan gaan worden (zal nog jaren duren) zal deze strook bij het Figegebouw vrij moeten blijven van parkeren.
Horeca: in het concept-plan zit geen mogelijkheid voor horeca op deze locatie terwijl dit met Ruud Meijer is doorgesproken.	Horeca is toegestaan als die aangemerkt kan worden als parkmanagement of ondergeschikt is aan de hoofdfunctie. Zo is een restaurant bij IKEA toegestaan omdat dat behoort bij - en ondergeschikt is aan - de hoofdfunctie Detailhandel. Bedrijfsrestaurants vallen onder de hoofdbestemming (BT of GD) en worden niet afzonderlijk genoemd. Voor horeca als parkmanagement geldt dat die de voorziening gericht moet zijn op het bedrijventerrein. Zie verder vrijstellingsbevoegdheid tbv parkmanagement.
Zk staat tussen haakjes, wat betekent dat?	Zk (zelfstandig kantoor) is een aanduiding binnen de BT-bestemming en houdt in dat op de 3 ^e of hogere bouwlaag zelfstandige kantoren zijn toegestaan. Ze zijn niet verplicht. Dit is de wijze van weergeven.
Bebouwingspercentage is niet leesbaar.	In het Ontwerp-bestemmingsplan is de leesbaarheid van de plankaart sterk verbeterd.
Joh. Enschede Facilities bv Postbus 464 2000 AL HAARLEM	
Geen bezwaren of opmerkingen	
Aandachtspunt: verkeersafwikkeling ter hoogte van de Oudeweg 32. Zwaar vrachtverkeer heeft problemen om terrein op te rijden (blokkering achteropkomend verkeer e..d.). Een voorsorteervak zou deze problemen kunnen ondervangen. Verder zou er een parkeerverbod ingesteld moeten worden bij de parallelweg naast de Ouderweg (securitytransporten)	Dit zijn geen aspecten die in het kader van dit bestemmingsplan worden meegenomen. De brief wordt doorgestuurd naar de afdeling Verkeer.

Hoogheemraadschap van Rijnland Postbus 156 2300 AD Leiden	
Waterkeringen opnemen: Tussen Veerpolder en Waarderpolder	Wordt opgenomen op de plankaart (en in de voorschriften)
Noordkop: als watergangen worden gedempt moet dat 100% worden gecompenseerd, tevens is de Keur van toepassing.	De ontwikkelingen in de Noordkop zijn nog niet helemaal uitgewerkt en zijn daarom niet opgenomen op de plankaart. Het dempen van watergangen moet voor 100 % worden gecompenseerd.
Afspraken die zijn gemaakt in het kader van de “wateropgave Waarderpolder en Spoorzone Oost” en de Tracestudie moeten worden opgenomen in dit plan. (o.a. de centrale waterganmg langs de Oostweg; deze watergang is essentieel voor het functioneren van het watersysteem in de Waarderpolder)	Het onderzoek naar de verbinding centrale watergang - spoorloot en de verbinding centrale watergang - Noorderbuitenspaarne zijn nog niet afgerond. Aangezien WATER binnen alle bestemmingen in de Waarderpolder is toegestaan geeft dit bestemmingsplan de mogelijkheid om genoemde verbindingen zo wie zo uit te voeren. Als genoemd onderzoek voor de vaststellingsfase gereed is zal het nog worden meegenomen bij de vaststelling.
Alle oppervlaktewater moet op de plankaart als Water worden bestemd (waterhuishoudkundige voorzieningen zoals sluizen, bruggen etc met aangrenzende onderhoudstrook moeten in de bestemming Water worden opgenomen. In de voorschriften moet rekening gehouden worden met de waterhuishoudkundige functie. De bijbehorende bebouwingsvoorschriften moeten het gebruik van deze voorzieningen mogelijk maken. Ook water opnemen in de doelomschrijving van aangrenzende bestemmingen.	Binnen alle bestemmingen is water mogelijk gemaakt. Alle oppervlaktewater bestemmen als 'water' levert een onleesbare plankaart op en is gelet op de mogelijkheden binnen alle bestemmingen niet nodig..
Geurcontour opnemen rond de RWZI en daarbinnen geen bedrijfswoningen of bedrijven toestaan.	Op de plankaart worden - onder meer gelet op de leesbaarheid van de plankaart - alleen de wettelijk verplichte contouren opgenomen. De geurcontour is niet wettelijk verplicht. Binnen die contour zijn zowel bedrijfswoningen als bedrijven toegestaan aangezien die niet als gevoelig object worden aangemerkt.
De twee afvalwatertransportleidingen moeten op de plankaart worden aangegeven + in de voorschriften worden opgenomen.	De plankaart is op dit punt aangepast. In de voorschriften is reeds een dubbelbestemming Leiding-Riool opgenomen (artikel 13) met een aanlegvergunningenstelsel. De teksten zijn aangepast zoals verzocht.

Overicht geadresseerde uitgebreid art. 10 BRO

Connexxion
Jan van Krimpenweg 16
2031 CG HAARLEM

LNV Directie Regionale
Zaken Vestiging West,
Postbus 19143,
3501 DC UTRECHT

Eerstaanw. Ing.Dir. Ministerie van Defensie,
Directie West Nederland,
Postbus 90027,
3509 AA UTRECHT

Gasunie West,
Postbus 444,
2740 AK WADDINXVEEN

Hoogheemraadschap van
Rijnland,
t.a.v. Dijkgraaf en
Hoogheemraden
Afdeling PLV, team ROR
Postbus 156,
2300 AD LEIDEN.

Horeca Nederland,
Afdeling Haarlem,
Gerwin van Oudhaarlem
Riviervismarkt 7
2011 HJ HAARLEM

VROM- inspectie regio
Noord-West
Kennemerplein 6-8
Postbus 1006
2001 BA Haarlem

Recreatie Noord-
Holland NV t.a.v.
Recreatieschap
Spaarnwoude
Postbus 2571
2002 RB HAARLEM

Bestuur Regionale brandweer Kennemerland
t.a.v. S. Egbers
Veiligheidsbureau HDK
Westergracht

Kamer van Koophandel
Amsterdam,
t.a.v. D. Freling
Nassauplein 2-6
2011 PG HAARLEM

KPN Telecom BV,
Afd. Projectering bouw
Haarlem,
A. Hofmanweg 1 B-C,
2031 BH HAARLEM

Milieufederatie Noord-Holland,
Stationsstraat 38,
1506 DH ZAANDAM

Ministerie van Economische
Zaken, Regio Noord-West
ALP E/113 t.a.v. H Slotema
postbus 20101
2500 EL Dan Haag

MKB Haarlem,
Nassauplein 2 – 8,
2011 PG HAARLEM

NUON N.V.,
Postbus 521
2003 RM HAARLEM

Provincie Noord-Holland,
Directie Subsidies,
Handhaving en
Vergunningen (SHV)
Houtplein 33,
Postbus 3007,

Prorail
afdeling MJB
Postbus 2520
1000 CM AMSTERDAM

Waternet
Postbus 94370
1090 GJ Amsterdam

Rijksdienst voor
Archeologie,
Cultuurlandschap en
Monumenten,
Postbus 1600
3800 BP AMERSFOORT

Rijkswaterstaat,
Directie Noord-Holland
Toekanweg 7
2035 LC HAARLEM

VAC Haarlem
Postbus 479
2000 AL HAARLEM

NV Nederlandse Spoor-
wegen Afdeling Bedrijfs- en
Productontwikkeling
t.a.v. Dhr. J.N. Paulissen
Hoofdgebouw IV kamer
17.k.33 Postbus 2025
3500 HA UTRECHT

PWN
Waterleidingbedrijf
Noord-Holland,
Postbus 2113
1990 AC VELSERBROEK

Industriekring Haarlem
P/a PROSEC
Engelandlaan 926
2034 HP HAARLEM

Commissie Welstand en
Monumenten
Sector Stedelijke
Ontwikkeling
Afdeling V&T
t.a.v. secretaris

MSD
t.a.v. C. Mens
Postbus 581
2003 PC Haarlem

KG Parkmanagement
Postbus 2226
2002 CE Haarlem

BMG Vastgoed
H. Lutje
Dorpsstraat 11
1693 AB WERVERSHOOF

Emphasis
P. Engelvaart
Eendekooi 19
5151 RL DRUNEN

IKEA
C. Lippers
Postbus 1616
2003 BR HAARLEM

INOG
W. Van Coeverden
Operetteweg 21F
1323 VK ALMERE

KPN, dir Noord West
Nederland
T. van der Gaag
Postbus 58800
1040 JA AMSTERDAM

KPN /Alliantis Midi Center
C. Zonneveld
Postbus 89 3830 AB LEUSDEN

Nedtrain
G. Ritskes
Postbus 1008
2001 AB HAARLEM

Spaarnelanden,directeur
R. Haas
Oudeweg 93
2031 CC HAARLEM

Sport & Health
T. Bakkum
Aarbeiencroft 7
1944 ME BEVERWIJK

Management BV Stichting
eigenaren van Figee
H.B. Hensel
Spoorlaan 29
3645 EK VINKEVEEN

Vandam Invest BV
T. Van Dam
De Hooze Krocht 27
2201 TP NOORDWIJK

Vondel Vastgoed
P.P. Smoor
Herengracht 338
1016 CG AMSTERDAM

Vorm Nelis Kantoor
A.K.J Muller
Bloemendaalseweg 177
2051 GA OVERVEEN

Wilgenhage Vastgoed
Torenstraat 5
1981 BC VELSEN-ZUID

Vrijbloed Transport BV
Wateringweg 66
2031 EJ HAARLEM

Koninklijke Joh. Enschede
Oudeweg 32
2031 CC HAARLEM

Pharmachemie
Swensweg 5
2031 GA HAARLEM

Staatsbosbeheer
Postbus 1300,
3970 BH Driebergen

BIJLAGE 4: LUCHTKWALITEITSONDERZOEK

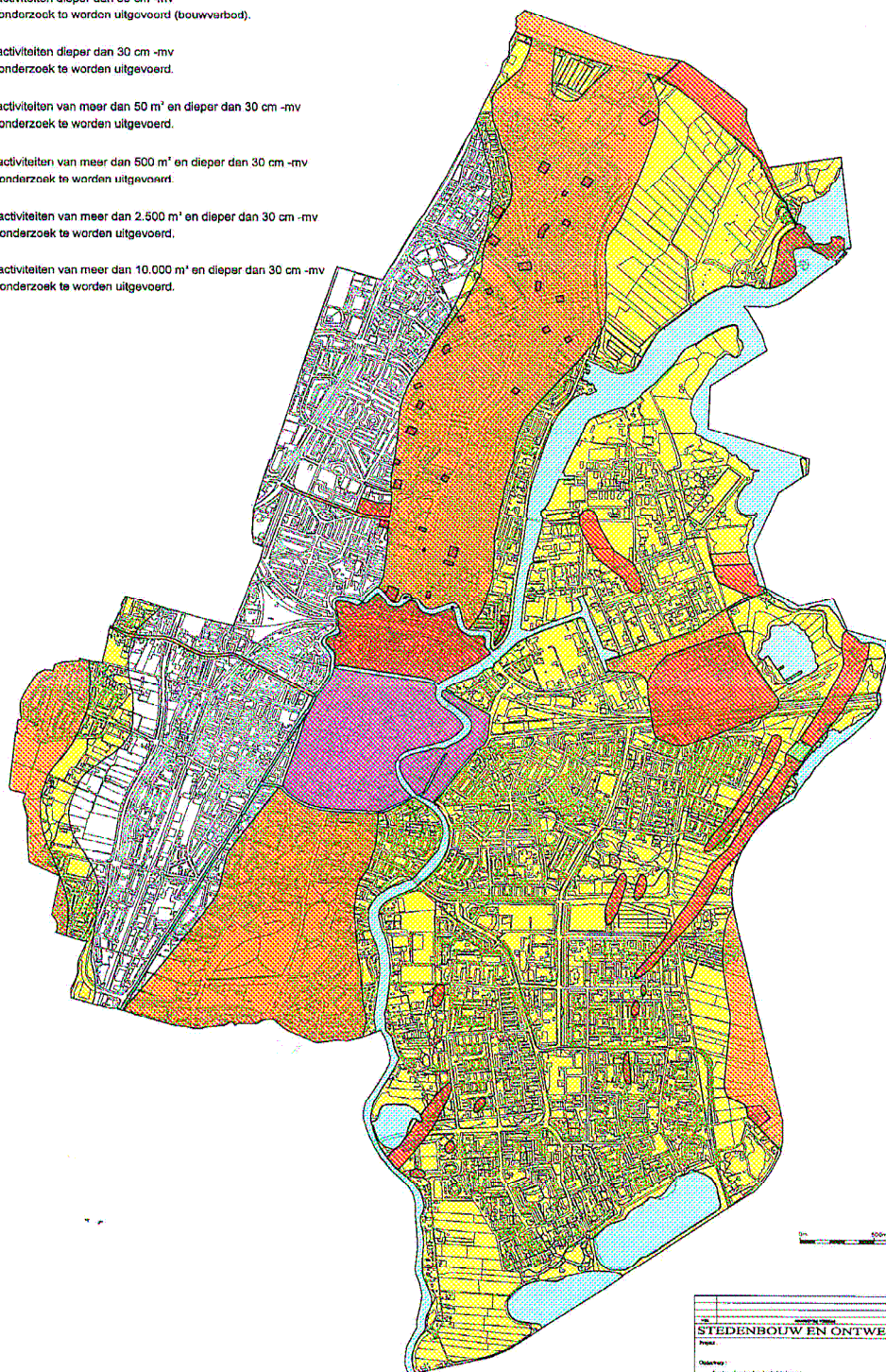
Is in verband met de bestandsgrootte los bijgevoegd in de digitale versie

BIJLAGE 5: ONDERZOEK RUGSTREEPPAD

NB In de digitale versie van dit bestemmingsplan is dit onderzoek, gelet op de grootte van het bestand, als apart bestand opgenomen.

BIJLAGE 6: ARCHEOLOGISCHE BASISKAART

	cat. 1 a - Bij bodemroerende activiteiten dieper dan 30 cm -mv dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd (bouwverbod).
	cat. 1 b - Bij bodemroerende activiteiten dieper dan 30 cm -mv dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.
	cat. 2 - Bij bodemroerende activiteiten van meer dan 50 m² en dieper dan 30 cm -mv dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.
	cat. 3 - Bij bodemroerende activiteiten van meer dan 500 m² en dieper dan 30 cm -mv dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.
	cat. 4 - Bij bodemroerende activiteiten van meer dan 2.500 m² en dieper dan 30 cm -mv dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.
	cat. 5 - Bij bodemroerende activiteiten van meer dan 10.000 m² en dieper dan 30 cm -mv dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.
	water

[illegible]

Luchtkwaliteitsonderzoek Waarderpolder te Haarlem

26 januari 2010

Luchtkwaliteitsonderzoek Waarderpolder te Haarlem

Verantwoording

Titel	Luchtkwaliteitsonderzoek Waarderpolder te Haarlem
Opdrachtgever	Gemeente Haarlem
Projectleider	ing. G.J. (Gijs) Duijst
Auteur(s)	ing. A.M.G. (Matthew) Deijn
Projectnummer	4703741
Aantal pagina's	36 (exclusief bijlagen)
Datum	26 januari 2010
Handtekening	

Colofon

Tauw bv
Vestiging Amsterdam
Zekeringstraat 43 g
Postbus 20748
1001 NS Amsterdam
Telefoon (020) 606 32 22
Fax (020) 684 89 21

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001.

Kenmerk R001-4703741AMD-kmr-V01-NL

Inhoud

Verantwoording en colofon	5
1 Inleiding.....	9
2 Situatie	11
2.1 Bestemmingsplangebied Bedrijventerrein Waarderpolder	11
2.2 Studiegebied Bedrijventerrein Waarderpolder	12
3 Wettelijk Kader	15
3.1 Wetgeving	15
3.2 Toepasselijke gronden	15
3.2.1 Vermelding in het NSL	15
3.2.2 Voldoen aan grenswaarden	16
3.3 Toetsingskader: Toepasselijke grenswaarden	17
4 Uitgangspunten	19
4.1 Planologische ontwikkelingen	19
4.1.1 Groeiverwachtingen door herstructureringen	19
4.1.2 Infrastructuur aanpassingen	20
4.2 Rekenmethode	21
4.3 Bronbijdragen	21
4.4 Referentiejaar	23
4.5 Beoordeelde concentraties	25
4.6 Invoergegevens voor het CARII-model	26
4.7 Invoergegevens voor het ISL2-model	27
5 Resultaten	29
5.1 Resultaten en beschouwing CARII	29
5.2 Resultaten en beschouwing ISL2	30
5.3 Samenvatting toetsing	31
6 Conclusie	33

Bijlage(n)

1. Verkeersgegevens
2. Invoergegevens CARII
3. Invoergegevens ISL2
4. Resultaten CARII
5. Resultaten ISL2
6. Figuren

1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Haarlem heeft Tauw een onderzoek verricht naar de luchtkwaliteitseffecten van het bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder (verder ook afgekort tot BBWP).

Aanleiding onderzoek

De gemeente stelt een nieuw bestemmingsplan vast voor het Bedrijventerrein Waarderpolder. Het nieuwe bestemmingsplan maakt het mogelijk het bedrijventerrein te herstructureren en intensiveren ten opzichte van de eerdere bestemmingsplannen voor het gebied. Ook worden er een aantal infrastructurele aanpassingen in vastgelegd (Schoterbrug, Oostweg en Fly-over). Deze aanpassingen dienen om de bereikbaarheid van de Waarderpolder te verbeteren, alsmede de milieukwaliteit in de aangrenzende woongebieden te verbeteren ondanks de groei van de Waarderpolder. Voor deze aanpassingen zijn, in het kader van vrijstellingen art 19 WRO voor de Schoterbrug en Oostweg, al eerder berekeningen met betrekking tot de luchtkwaliteit uitgevoerd. Inmiddels zijn de Oostweg en de Schoterbrug gerealiseerd en in gebruik genomen. De Fly-over zal aanvang 2012 gereed zijn en in gebruik worden genomen.

Voor het vaststellen of wijzigen van een bestemmingsplan dient te worden voldaan aan de regelgeving voor de luchtkwaliteit. Deze maakt onderdeel uit van de Wet milieubeheer (Wm, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen).

De gemeente Haarlem heeft de voorgenomen ontwikkelingen in de Waarderpolder (herstructurering, infrastructuur) als 'In Betekenende Mate' (IBM)-project in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) laten opnemen en beschrijven¹. Het NSL is inmiddels door het kabinet vastgesteld en van kracht per 1 augustus 2009. Volgens de systematiek van de regelgeving luchtkwaliteit kan door de opname in het NSL het bestemmingsplan dat de opgenomen ontwikkelingen mogelijk maakt worden vastgesteld. Het bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder ondervindt dus reeds op die grond geen belemmeringen vanuit de luchtkwaliteit.

De gemeente wenst niettemin vast te stellen of ook los van de NSL systematiek voldaan wordt aan de regelgeving voor de luchtkwaliteit, door middel van een directe toetsing aan de normen voor de luchtkwaliteit.

¹ Als project IB-703 in het NSL

De gemeente Haarlem heeft Tauw daarom verzocht om de gevolgen van de door het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen en projecten te berekenen voor het plangebied en de directe omgeving, en te toetsen aan de toepasselijke grenswaarden in de Wm. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de meest recente beschikbare verkeersgegevens en -prognoses, opgesteld door het bureau Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Haarlem en via de gemeente aangeleverd aan Tauw.

Doelstelling onderzoek

De doelstelling van dit luchtkwaliteitsonderzoek kan als volgt worden omschreven:
Het inzichtelijk maken van de blootstellingsconcentraties voor de stoffen in de Wet milieubeheer, binnen het plangebied en de directe omgeving daarvan.

Door het inzichtelijk maken van de luchtkwaliteit wordt duidelijk of voldaan kan worden aan de wettelijke bepalingen voor de luchtkwaliteit. De volgende vraag is daarbij van belang:
Is er sprake van een overschrijdingssituatie (overschrijding van geldende grenswaarden) binnen de zichtperiode van het bestemmingplan.

De onderhavige rapportage vormt een actualisatie van (*en vervangt*) een eerdere versie. De actualisatie behelst enerzijds de verkeerscijfers –waarin nu ondermeer is rekening gehouden met het invoeren van éénrichtingsverkeer voor auto's –geen vrachtverkeer- op de Waarderbrug vanaf aanvang 2010. Daarnaast is het toetsingskader veranderd doordat Nederland uitstel heeft verkregen van het voldoen aan de grenswaarden en er tot die tijd andere grenswaarden gelden.

De berekeningen van alle relevante wegen zijn uitgevoerd met behulp van het CARII-model, versie 8.1 (op basis van rekenmethode 1 uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007). De luchtkwaliteit van het gebied rondom de fly-over/Keggeviaduct, het gebied rondom de Schoterbrug en het gebied rondom de Waarderbrug is, gezien de hoogteverschillen in deze gebieden, tevens doorgerekend met behulp van het ISL2-model versie 2.10 (op basis van rekenmethode 2).

Leeswijzer

Een beschrijving van het plan- en studiegebied is opgenomen in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 gaat nader in op het wettelijke kader en in hoofdstuk 4 vindt u de uitgangspunten van het onderzoek. De resultaten zijn samengevat en beschouwd in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 wordt de conclusie van het onderzoek weergegeven.

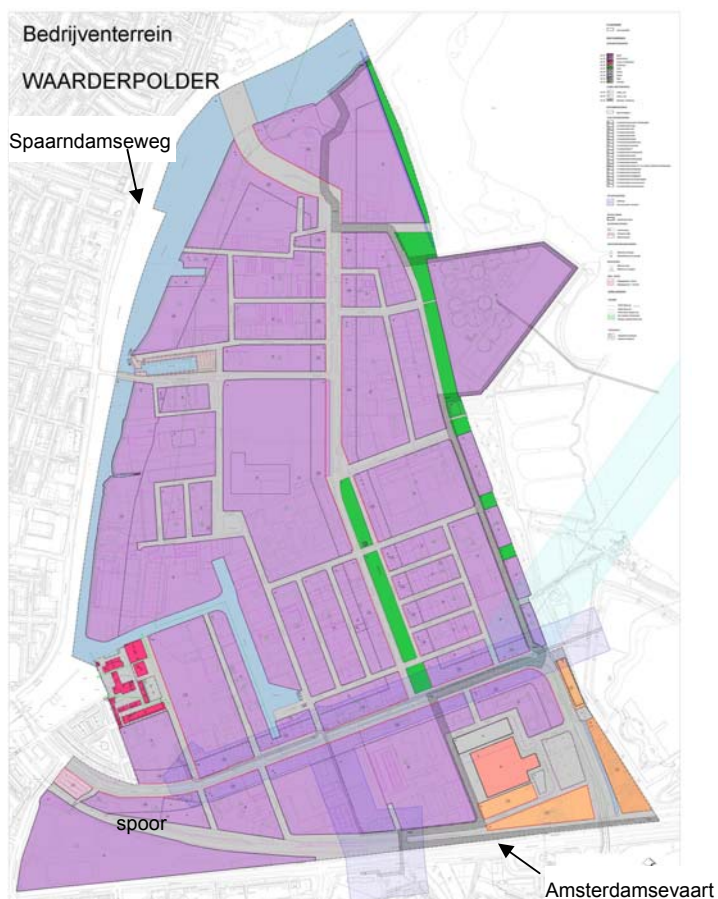
In de bijlagen vindt u figuren van de situaties, invoergegevens en resultaten van de berekeningen.

2 Situatie

In dit hoofdstuk worden het plangebied van bestemmingsplan **Bedrijventerrein Waarderpolder** en het studiegebied voor dit luchtkwaliteitsonderzoek beschreven.

2.1 Bestemmingsplangebied Bedrijventerrein Waarderpolder

Het bestemmingsplangebied Bedrijventerrein Waarderpolder is weergegeven in onderstaande figuur. Het plangebied is gesitueerd ten noorden van de Amsterdamsevaart en ten oosten van de Spaarndamseweg. Door het plangebied loopt een gedeelte van het spoortraject Amsterdam-Haarlem.



Figuur 2.1 Bestemmingsplangebied Bedrijventerrein Waarderpolder

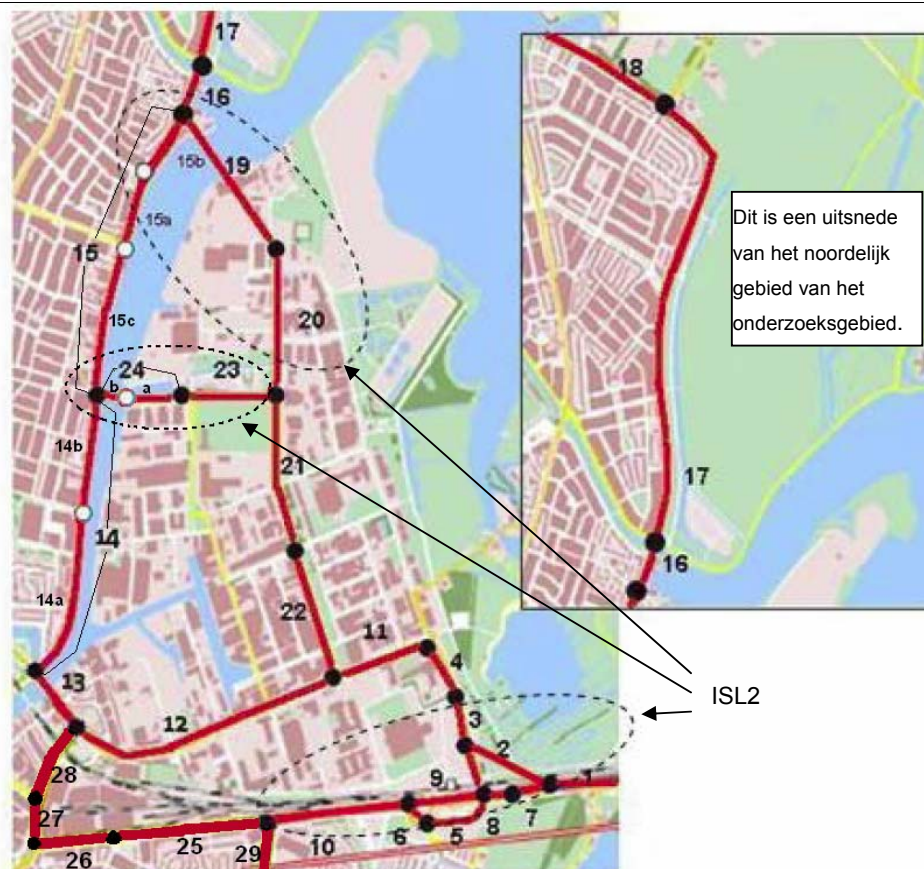
2.2 Studiegebied Bedrijventerrein Waarderpolder

Het studiegebied van dit onderzoek bestaat uit de wegen van het bestemmingsplangebied en de daarmee verbonden wegen, voorzover zich daar als gevolg van het bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder (BBWP) een relevante wijziging in verkeersintensiteit en/of luchtkwaliteit zou kunnen voordoen.

Het studiegebied BBWP is groter gekozen dan het IBM-gebied zoals opgenomen in het NSL/RSL, omdat het BBWP groter is dan het IBM-gebied (inclusief "Nieuwe energie") en ook de belangrijkste toe- en afvoerwegen in het gebied in kaart zijn gebracht.

Het gebruikte verkeersmodel omvat alle voorziene ontwikkelingen in Haarlem, dus ook de ontwikkelingen die zijn voorzien buiten de grenzen van het in dit onderzoek beschouwde studiegebied.

In navolgend figuur is een plot weergegeven van de wegvakken die met CAR respectievelijk ISL2 zijn doorgerekend in het kader van dit luchtkwaliteitsonderzoek.



Figuur 2.2 Situering beoordeelde wegvakken

Alle genummerde wegvakken in figuur 2.2 zijn met het programma CAR II doorgerekend. Voor de drie met stippellijnen aangegeven gebieden zijn de concentraties tevens met het programma ISL2 doorgerekend. Dit betreft de volgende gebieden:

- Het gebied rond de fly-over bestaand uit de wegvakken Amsterdamsevaart, Keggeviaduct, fly-over en de Camera Obscuraweg
- Het gebied rondom de Schoterbrug bestaande uit de brug en aangrenzende wegvakken van de Spaarndamseweg en de Oostweg (Waarderweg)
- Het gebied rondom de Waarderbrug bestaande uit de brug en aangrenzende wegvakken van de Spaarndamseweg en Industrieweg

Zie ook de figuren 1, 2 en 3 in bijlage 6.

Kenmerk R001-4703741AMD-kmr-V01-NL

3 Wettelijk Kader

Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van de Wet milieubeheer. Eerst volgt een korte beschrijving van de voornaamste relevante wetgeving. Vervolgens wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan binnen dit kader moet passen. Tenslotte volgt een overzicht van de toepasselijke grenswaarden luchtkwaliteit.

3.1 Wetgeving

Bestuursorganen moeten bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit in acht nemen. Vanaf 15 november 2007 is de regelgeving omtrent de luchtkwaliteit opgenomen in de Wet milieubeheer, onder titel '5.2 (luchtkwaliteitseisen)'. Het tot dan toe geldige Besluit luchtkwaliteit 2005 is vanaf 15 november 2007 ingetrokken.

Uit de Wet milieubeheer volgt dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit ondermeer inpasbaar is, indien de in bijlage 2 van de wet genoemde grenswaarden voor de luchtkwaliteit niet overschreden worden (art 5.16 lid 1 onder a), of indien de ontwikkeling is opgenomen en omschreven als In Betekenende Mate (IBM) project in een nationaal programma (art 5.16 lid 1 onder d; bedoeld is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit NSL, dat ingaande 1 augustus 2009 van kracht is).

3.2 Toepasselijke gronden

3.2.1 Vermelding in het NSL

De herstructurering van de Waarderpolder, die ruimtelijk wordt vastgelegd in het bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder, inclusief de infrastructuurprojecten ter verbetering van de bereikbaarheid van de Waarderpolder, is opgenomen in het vanaf 1 augustus 2009 van kracht zijnde NSL. De vaststelling van het bestemmingsplan kan daarom reeds op grond van art. 5.16. lid 1 onder d van de Wm doorgang vinden vanuit oogpunt van luchtkwaliteit.

In onderstaande figuur zijn de grenzen weergegeven van het gebied dat door de gemeente Haarlem is aangemerkt als IBM-project voor het NSL, inclusief de infrastructurele aanpassingen.



Figuur 3.1 Kaart van IBM project Herstructurering Waarderpolder in Haarem met de tevens in de verkeerscijfers verwerkte verkeersmaatregelen (Schoterbrug, Oostweg, Fly-over, sluiting Waarderbrug²)

3.2.2 Voldoen aan grenswaarden

Hoewel de vermelding in het NSL (met de daaruit voortvloeiende verplichtingen) reeds voldoet aan de Wet milieubeheer, wordt in dit onderzoek direct getoetst of ook onafhankelijk van de NSL-systematiek voldaan wordt aan de toepasselijke grenswaarden luchtkwaliteit³.

² De sluiting van de Waarderbrug voor auto's is per 2010 vervangen door een beperkte openstelling in één richting (geen vrachtverkeer), dit zal in het NSL volgens daarvoor beschikbare procedure worden aangepast.

³ Inclusief de situatie vanaf 2010 met éénrichtingsverkeer over de Waarderbrug (zonder vrachtverkeer) in plaats van een geheel voor autoverkeer gesloten Waarderbrug, waarop het NSL nog niet is aangepast.

De toekomstige situatie na de realisatie van de in het bestemmingsplan vastgelegde ontwikkelingen en infrastructuur wordt berekend en getoetst aan de grenswaarden. Daarmee wordt vastgesteld of tevens op grond van art. 5.16. lid 1 onder a voldaan wordt aan de regelgeving luchtkwaliteit.

3.3 Toetsingskader: Toepasselijke grenswaarden

De grenswaarden voor de luchtkwaliteit waaraan de te toetsen huidige en toekomstige situatie moet voldoen, staan beschreven in bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

Met ingang van 1 augustus 2009 zijn -naast het NSL- ook een aantal wijzigingen in de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) van kracht geworden. Voor dit onderzoek is relevant dat per die datum de derogatie (uitstel) van het voldoen aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}) van kracht is geworden. Dit uitstel is door de Europese Commissie voorjaar 2009 verleend. Het geldt voor een aantal regio's in Nederland, waaronder de agglomeratie Amsterdam-Haarlem waartoe Haarlem behoort. In de regio's zonder uitstel was het niet nodig omdat reeds op de formele ingangsdatum voldaan zal worden aan de grenswaarden.

De algemene ingangsdatum voor de grenswaarde voor NO_2 is 2010. Door de verkregen derogatie hoeft Nederland in de uitgezonderde gebieden echter wettelijk pas vanaf 1 januari 2015 te voldoen aan deze grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde. Tot die tijd geldt een tijdelijke grenswaarde van $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Voor PM_{10} hoeft Nederland pas per 11 juni 2011 overal te voldoen aan de vanaf 2005 geldende grenswaarden voor het jaargemiddelde ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) en voor het etmaalgemiddelde ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, welke waarde op maximaal 35 dagen mag worden overschreden). Tot die datum geldt in enkele zones waaronder Amsterdam-Haarlem voor het jaargemiddelde een tijdelijke grenswaarde van $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor het etmaal gemiddelde dat maximaal 35 dagen overschreden mag worden geldt in heel Nederland tot 11 juni 2011 een waarde van $75 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

In tabel 3.1 worden de toepasselijke grenswaarden voor Haarlem samengevat. Het betreft grenswaarden voor de concentraties van stikstofdioxide (NO_2), fijn stof (PM_{10}), benzeen, zwaveldioxide (SO_2), lood (Pb) en koolmonoxide (CO) in de buitenlucht.

Tabel 3.1 Meest relevante grenswaarden luchtkwaliteit uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer

Stof	Criterium	Grenswaarde
NO ₂	Jaargemiddelde concentratie ¹⁾	40 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen van uurgemiddelde grenswaarde van 200 µg/m ³	18 keer per jaar
PM ₁₀	Jaargemiddelde concentratie ²⁾	40 µg/m ³
	Aantal overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde van 50 µg/m ³	35 keer per jaar
CO	8 uurgemiddelde concentratie ³⁾	10.000 µg/m ³
Benzeen	Jaargemiddelde concentratie ⁴⁾	5 µg/m ³
SO ₂	Aantal overschrijdingen van uurgemiddelde grenswaarde van 350 µg/m ³	24 keer per jaar
	Aantal overschrijdingen van daggemiddelde grenswaarde van 125 µg/m ³	3 keer per jaar
BaP	Jaargemiddelde concentratie	1 µg/m ³

1) De jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ wordt als gevolg van de derogatie pas in 2015 van kracht; tot die tijd geldt een tijdelijke grenswaarde van 60 µg/m³

2) De jaargemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ wordt in verband met derogatie pas per 11 juni 2011 van kracht; tot die tijd geldt een tijdelijke grenswaarde van 48 µg/m³ en een daggemiddelde grenswaarde van 75 µg/m³ die maximaal 35 maal per jaar overschreden mag worden.

3) In plaats van te toetsen aan een maximale 8-uurgemiddelde concentratie van 10.000 µg/m³ kan ook getoetst worden aan het 98-percentiel van de 8-uurgemiddelde concentratie. De grenswaarde voor het 98-percentiel bedraagt daarbij 3.600 µg/m³

4) Tot 2010 geldt voor benzeen een grenswaarde van 10 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie

4 Uitgangspunten

Een juiste en inzichtelijke keuze van de uitgangspunten van het onderzoek luchtkwaliteit is essentieel voor een juiste besluitvorming. In de volgende paragrafen is het plan nogmaals kort beschreven, waarna de toegepaste rekenmethode en de referentie jaren worden behandeld. Tevens worden de bronbijdragen van de omgeving, verkeersintensiteiten en de overige invoergegevens voor de rekenmethode besproken.

4.1 Planologische ontwikkelingen

De gemeente Haarlem is voornemens een nieuw bestemmingsplan in procedure te brengen voor het Bedrijventerrein Waarderpolder. Het nieuwe bestemmingsplan legt de reeds lopende herstructurering en intensivering van het bedrijventerrein vast. Door sanering en herkaveling, nieuwe ontwikkelingen (Noordkop)/herbestemming, toestaan van intensievere bebouwing/gebruik, hogere bouwhoogtes en (dwingende) rooilijnen dicht op de weg, neemt het aantal bruto vloeroppervlakte (BVO) op het bedrijventerrein toe. Bij benutting van deze BVO neemt tevens het aantal arbeidsplaatsen toe. De toename van arbeidsplaatsen en bedrijfsactiviteiten leidt tot een toename van verkeersbewegingen. Tevens worden een aantal infrastructuur aanpassingen vastgelegd.

4.1.1 Groeiverwachtingen door herstructureringen

Volgens de gemeente zijn er in de praktijk in 2010 ten hoogste ongeveer 16.000 arbeidsplaatsen binnen het bedrijventerrein Waarderpolder aanwezig, in vergelijking met circa 12.000 bij de aanvang van de herstructurering (1997-2000).

Volgens huidige economische inzichten en plannen zal tussen 2010 en 2020 de herstructurering worden afgerond en zullen kantoor- en bedrijfsverzamelgebouwen worden opgeleverd en ingevuld. De aanvankelijke verwachting was daarbij dat een eindsituatie met ongeveer 25.000 arbeidsplaatsen in de Waarderpolder mogelijk zou zijn.

Inmiddels is duidelijk dat de eindsituatie met 25.000 arbeidsplaatsen in Waarderpolder – althans verkeerskundig – als ‘worst case’ kan worden beschouwd. Op basis van actuele prognoses voor de invulling van het vrijkomende terrein – waarin mogelijke effecten van de crisis nog niet zijn verwerkt – wordt verwacht dat het aantal arbeidsplaatsen in Waarderpolder niet hoger zal worden dan 20.000 en dat dit aantal waarschijnlijk pas na 2015 wordt bereikt.

Voor het opstellen van de verkeersmodelprognoses die in dit onderzoek zijn gehanteerd is –voor een worst case benadering van de luchtkwaliteit-, voor het jaar 2015 niettemin uitgegaan van een scenario waarbij de volledige aanvankelijke groeiverwachting voor de eindsituatie (25.000) gehandhaafd is, en waarbij deze bovendien reeds in 2015 volledig ingevuld en afgerond is.

Ten opzichte van het basisjaar 2004 van het verkeersmodel betekent dat een toename van 11.600 naar 25.000 arbeidsplaatsen. Voor het jaar 2010 is uitgegaan van 16.000 arbeidsplaatsen op grond van de actuele stand van zaken.

4.1.2 Infrastructuur aanpassingen

Om de bereikbaarheid van de Waarderpolder, ondanks de verkeersgroei, te handhaven en te verbeteren, en tevens de leefbaarheid langs met name de Spaarndamseweg te verbeteren, vinden tevens een aantal infrastructurele aanpassingen plaats die ook in het bestemmingsplan zijn vastgelegd en zijn verwerkt in de verkeersprognoses. Deze aanpassingen vinden plaats binnen het programma Bereikbaarheid Waarderpolder. De infrastructurele verbeteringen bestaan uit:

- Realiseren van de Schoterbrug (verbinding tussen de Waarderweg en Spaarndamseweg, waardoor vooral de Spaarndamseweg ontlast wordt)
- Project Oostweg (verbetering Waarderweg, oostelijk gedeelte van de Oudeweg en de Camera Obscuraweg)
- Fly-over (verbinding tussen Amsterdamsevaart en Waarderpolder, ter ontlasting Keggeviaduct)

De Schoterbrug en het project Oostweg zijn al gerealiseerd en zijn in gebruik genomen per 6-6-2009. Beide zijn via een vrijstellingsprocedure artikel 19 WRO ruimtelijk vastgelegd. Het vrijstellingsbesluit voor de Schoterbrug is nog niet onherroepelijk; hiervoor dient een nieuwe beslissing op bezwaar te worden genomen. Het vrijstellingsbesluit voor de Oostweg is onherroepelijk.

Het project fly-over is in de ontwerpfase en de verklaring van geen bezwaar van de provincie voor de benodigde vrijstelling is inmiddels ontvangen. De bouwvergunning wordt op korte termijn verwacht. Een projectbesluit voor een noodzakelijke wegaanpassing (verlegging Nurksweg) bij de aansluiting op de Amsterdamsevaart is al onherroepelijk. Financiële reservering inclusief subsidie is sedert 2007 gereed.

Daarnaast kan worden opgemerkt dat –conform een Raadsmotie d.d. 21-12-2005, de Waarderbrug na ingebruikname van de Schoterbrug is afgesloten voor het autoverkeer per 22 juni 2009. Inmiddels is besloten (12 januari 2010) de Waarderbrug vanaf eind januari 2010 weer in één richting (richting Spaarndamseweg naar Waarderpolder) open te stellen voor autoverkeer, met uitzondering van vrachtverkeer. Deze openstelling in éénrichting (zonder vrachtverkeer) vanaf 2010 van de Waarderbrug is verwerkt in de voor dit onderzoek gebruikte verkeersprognoses.

In dit onderzoek is de luchtkwaliteit voor het studiegebied voor het bestemmingsplan bedrijventerrein Waarderpolder doorgerekend voor de jaren 2008, 2009, 2010, 2015 en 2020.

4.2 Rekenmethode

Dit onderzoek is uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en de meest recente wijzigingen hierop (verder te noemen Rbl).

In de Rbl zijn standaardrekenmethoden opgenomen. Bij toepassing van standaard rekenmethode 1 (SRM1) moet de beschouwde situatie aan de volgende voorwaarden voldoen:

- De weg ligt in een stedelijke omgeving
- De maximale rekenafstand is de afstand tot de bebouwing, met een maximum van 30 of 60 meter ten opzichte van de wegas, afhankelijk van het straattype
- Er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de weg en omgeving
- Langs de weg bevinden zich geen afscherpende constructies
- De weg is vrij van tunnels

In dit luchtkwaliteitonderzoek voldoen de meeste wegen in het studiegebied aan de voorwaarden voor toepassing van SRM1. Voor enkele wegen geldt dat sprake is van hoogteverschil van de weg ten opzichte van het maaiveld (Schoterbrug, fly-over en Waarderbrug). Voor deze en enkele aangrenzende wegvakken geldt daarnaast dat zij aan de hand van de criteria ook als wegen in open gebied in plaats van stedelijk gebied beschouwd zouden kunnen worden. Om die redenen vallen ze (ook) binnen het toepassingsbereik van standaardrekenmethode 2 (SRM2).

Voor dit onderzoek zijn de berekeningen voor alle wegvakken uitgevoerd met behulp van het vrij beschikbare CARII rekenmodel, een implementatie van SRM1. Hierbij is de meest recente versie, namelijk versie 8.1 van CARII gebruikt. De wegvakken die (ook) aan de voorwaarden van SRM2 voldoen, zijn tevens met het eveneens vrij beschikbare ISL2 model (versie 2.10) doorgerekend. In paragraaf 2.2 is reeds aangegeven welke wegvakken dit zijn. Op deze wijze wordt onzekerheid voorkomen of voor deze wegvakken rekenmethode 1 dan wel rekenmethode 2 meer geschikt zou zijn⁴.

Conform voorschrift in de Rbl wordt de berekende concentratie, bij gebruik voor beoordeling van de luchtkwaliteit, afgerond naar het dichtstbijzijnde hele getal, waarbij een 0,5 wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal.

4.3 Bronbijdragen

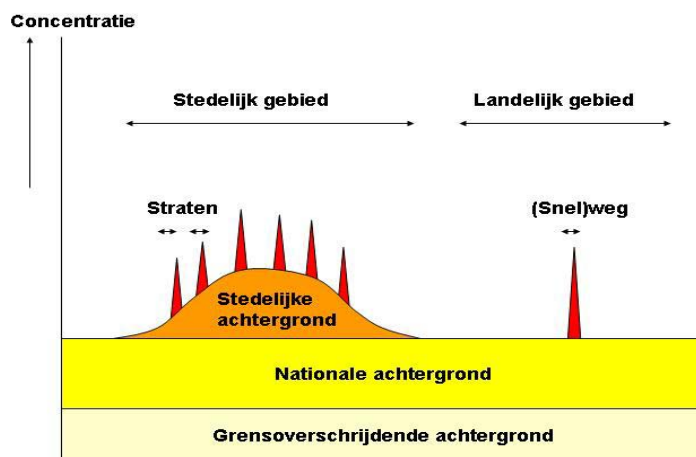
De concentratie van stoffen in de buitenlucht is de som van verschillende bijdragen:

Grensoverschrijdende bijdrage, nationale bijdrage, stedelijke bijdrage en straatbijdrage.

De verhoudingen van de verschillende bijdragen kunnen per locatie en per stof verschillend zijn (zie figuur 4.1).

⁴ Overigens leert de praktijk –en is ook op basis van de modelopzet te beredeneren– dat voor identieke situaties SRM 1 steevast hogere concentraties berekent dan de (gedetailleerdere) SRM 2. Uitkomsten verkregen met SRM 1 kunnen daarom in feite als worst case beschouwd worden.

Het MNP-RIVM levert jaarlijks generieke concentraties in Nederland (GCN) van diverse luchtverontreinigende stoffen. De generieke concentraties zijn concentraties welke heersen op locaties zonder een sterke lokale emissiebron in de directe omgeving en zijn representatief voor een gebied van 1x1 km². Het betreft zowel diagnostische (het voorbije jaar) als prognostische gegevens (voor bijvoorbeeld 2010). De diagnostische gegevens worden primair gebruikt voor het evalueren van milieu en beleid, de prognostische concentraties voor ramingen en verkenningen en zij worden gebruikt als input voor luchtverspreidingsmodellen (zoals CAR II en ISL2). Bij modelberekeningen van de lokale luchtkwaliteit worden generieke concentraties meestal gebruikt als benadering van de achtergrondconcentratie, conform het Rbl. De lokale luchtkwaliteit wordt dan beschreven door de som van de berekende lokale bijdrage van de bron (weg) plus de generieke concentratie.



Figuur 4.1 Opbouw van concentraties in de buitenlucht

De stedelijke bijdrage in het plangebied wordt voornamelijk bepaald door verkeer en vervoer. Over het algemeen is de bijdrage van verkeer op de concentratie NO₂ groter dan de bijdrage op de concentratie fijn stof. In dit luchtkwaliteitsonderzoek is de bijdrage van het verkeer op de wegen in het studiegebied bepaald aan de hand van het CARII-model en het ILS2-model. In de achtergrondconcentraties is rekening gehouden met bronnen op grotere afstand van het studiegebied, waaronder industrie en verkeer. Binnen of dichtbij het studiegebied zijn géén relevante lokale industriële bronnen aanwezig⁵. De invloed van overige luchtkwaliteit relevante bronnen (huishoudens, brommers, et cetera) is lokaal marginaal en als zodanig gecumuleerd in de achtergrondconcentraties.

⁵ bron: Gemeente Haarlem

Op grond van de Wet milieubeheer mogen natuurlijke bronnen van fijn stof die geen schadelijke effecten hebben voor de gezondheid, zoals zeezout, bij de beoordeling van de luchtkwaliteit buiten beschouwing worden gelaten. Uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat in het geval van Haarlem hiervoor de volgende correcties op de berekende resultaten van fijn stof worden toegepast:

- -6 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀
- -6 dagen voor het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde PM₁₀

4.4 Referentiejaren

Voor de onderbouwing van de ruimtelijke plannen en verkeersplannen dient voor meerdere jaren de luchtkwaliteit inzichtelijk te worden gemaakt. In overleg met gemeente Haarlem, is in dit onderzoek gekozen voor de volgende referentie jaren:

- 2008 (uitgangssituatie vóór infrastructuraanpassingen)
- 2009 (realisatie Schoterbrug / Oostweg en Waarderbrug gesloten voor auto's)
- 2010 (1e ongebroken jaar met Schoterbrug; laatste kalenderjaar vóór ingang gederogeerde grenswaarde Fijn Stof PM₁₀; Waarderbrug in één richting open voor auto's (geen vrachtverkeer))
- 2015 (ingangsdatum grenswaarde NO₂ door derogatie, alle ontwikkelingen en infra als gerealiseerd gemodelleerd)
- 2020 (verdere doorkijk naar de toekomst, einde planperiode)

Een aparte beoordeling voor het jaar 2011 (ingang grenswaarde PM₁₀ na derogatie, 11 juni 2011) is niet noodzakelijk indien blijkt dat in 2010 reeds ruimschoots aan de grenswaarde PM₁₀ voldaan wordt. Daarbij is, doordat de norm halverwege 2011 van kracht wordt, 2010 het laatste hele jaar voor de toetsing van PM₁₀.

Ten behoeve van een goede bepaling en beoordeling van de blootstellingconcentraties is een duidelijke definiëring van de situatie in de verschillende referentie jaren van belang. Om de verkeerssituatie in de verschillende referentie jaren te bepalen zijn door bureau Goudappel Coffeng (GC) prognoses berekend voor de jaren 2010, 2015 en 2020, met behulp van het door dit bureau opgestelde en beheerde Haarlemse verkeersmodel (basisjaar 2004). Hierin zijn de per prognosejaar te verwachten sociaal-economische en planologische ontwikkelingen en verkeersmaatregelen verwerkt⁶. In het kader van het recente besluit om de Waarderbrug in één richting te heropenen voor auto's (geen vrachtauto's) zijn de prognoses 2010, 2015 en 2020 opnieuw doorgerekend met het verkeersmodel met deze aanpassing van het netwerk⁷. Deze laatste zijn gebruikt voor de luchtkwaliteitsberekeningen 2010, 2015, 2020.

⁶ 'Toelichting modelgegevens Waarderpolder/Schoterbrug', kenmerk HLM097/Wri/1160 d.d. 18 november 2009, verder gerefereerd als 'Toelichting modelgegevens'.

⁷ 'Effect heropenstelling Waarderbrug in één richting' kenmerk HLM097/Wri/1162 d.d. 17 december 2009. Verder gerefereerd als 'Eén richting Waarderbrug'.

In het navolgende zijn de kenmerken per referentiejaar aangegeven en is kort samengevat hoe deze verwerkt zijn in de verkeersgegevens.

- **2008/2009:** De uitgangssituatie 2008 is de situatie hoe die was vóór de ingebruikname van de Schoterbrug en Oostweg en de sluiting Waarderbrug. Verkeerscijfers voor 2008 zijn gelijk aan die van het verkeersmodel 2004 verhoogd met 4% groei.

In 2009 was de Waarderbrug gesloten na de ingebruikname van de Schoterbrug en Oostweg. Voor 2009 is gebruik gemaakt van de verkeersmodelprognoses voor 2010 voor de situatie met Schoterbrug en Oostweg, maar *gesloten* Waarderbrug, als 'worst case benadering'

- **2010:** De Schoterbrug en Oostweg zijn in gebruik en de Waarderbrug met openstelling in één richting zonder vrachtverkeer. Door Goudappel Coffeng is een verkeersprognose opgesteld voor het jaar 2010 met gerealiseerde Schoterbrug, Oostweg en Waarderbrug opengesteld in één richting (geen vrachtverkeer), en andere HVVP maatregelen voorzover dan gerealiseerd (dus geen fly-over). De Waarderpolder bevat 16.000 arbeidsplaatsen, ontwikkelingen buiten de Waarderpolder zijn geïnterpoleerd tussen 2004 en 2015 (zie ook '*Toelichting modelgegevens*' en '*Eén richting Waarderbrug*')

- **2015:** In 2015 zijn alle infrastructurele ontwikkelingen gerealiseerd, inclusief de fly-over (2012) en een in één richting opengestelde Waarderbrug zonder vrachtverkeer. De verkeersprognose voor 2015 sluit aan op deze situatie. Voor 2015 ligt het reëel te verwachten aantal arbeidsplaatsen (binnen bedrijventerrein Waarderpolder) nog ver beneden het verwachte aantal arbeidsplaatsen in een eindsituatie. Door de aanvankelijke verwachting (25.000) voor de eindsituatie en een volledige realisatie van de eindsituatie in 2015 te blijven hanteren wordt voor de luchtberekeningen de situatie 2015 dus in dubbel opzicht worstcase benaderd voor wat betreft de groei van de Waarderpolder. Ook voor de rest van Haarlem en omgeving zijn de te voorziene ontwikkelingen volledig verwerkt in het verkeersmodel. In de omgeving van de Schoterbrug geldt dit bijvoorbeeld ook voor het woningbouwproject Land in Zicht en de vestiging van een Jachthaven op Schoterroog en ontwikkelingen aan de westkant van de Spaarndamseweg (onder andere Deli-terrein, Sonnenborn). Ook zijn de verkeersmaatregelen uit het HVVP gerealiseerd

- **2020:** Ook voor 2020 heeft Goudappel Coffeng een verkeersprognose gemaakt. De volledige groei van de Waarderpolder (25.000 arbeidsplaatsen) evenals de verwachte projecten in de rest van Haarlem en omgeving zijn al in de prognose voor 2015 verwerkt. Er resteren daarna nauwelijks mogelijkheden voor verdere ontwikkelingen van enige omvang. Rekening houdend met algemene sociale en economische ontwikkelingen en wellicht nog enige verdere verdichting zijn voor 2020 alle ritten⁸ in de herkomst en bestemmingsmatrix van het verkeersmodel verhoogd met 5% ten opzichte van 2015, op basis van meerjarentrends die in het verleden zijn waargenomen. Opgemerkt wordt nog eens dat volgens huidige schattingen - nog afgezien van de crisis- de arbeidsplaatsen in de eindsituatie Waarderpolder eerder bij 20.000 dan bij 25.000 arbeidsplaatsen zullen liggen. Ook voor 2020 is dus sprake van een worst case benadering van de verkeersprognose.

Het verkeersmodel en de prognoses geven de totale verkeersintensiteit (zonder lijnbussen) per wegvak, en het percentage daarvan dat vrachtverkeer betreft. Voor de invoer in de rekenmodellen luchtkwaliteit dienen de door het model berekende verkeerscijfers eerst nog te worden omgerekend naar een voorgeschreven vorm. Deze bewerking en de resulterende invoergetallen voor de luchtberekeningen zijn weergegeven in bijlage 1. Bij wegvak 24a dient te worden opgemerkt, dat hierin ook de verkeersintensiteit van de parallelweg (Pieter Goedkoopweg) is opgenomen.

4.5 Beoordeelde concentraties

Dit onderzoek richt zich op de stoffen NO₂ en PM₁₀. Uit algemene ervaring in Nederland is namelijk gebleken dat andere componenten uit de Wet milieubeheer in het algemeen geen knelpunten veroorzaken. Een motivering voor bovenstaande stelling is weergegeven in de Handreiking Meten en Rekenen Luchtkwaliteit (VROM).

In de Handreiking is aangegeven dat door TNO met het model CAR II testberekeningen zijn uitgevoerd voor een situatie waarin de intensiteiten en het aandeel vrachtverkeer sterk zijn overschat. Uit deze berekeningen op basis van het Referentie Scenario (stand van zaken maart 2006) volgt dat de concentraties koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide zich (ruim) onder de grenswaarden bevinden.

⁸ Dit leidt niet op elk wegvak tot een toename met precies 5%. De verhoogde rittenaantallen worden immers daarna door het model over het netwerk verdeeld, rekening houdend met alle factoren die de routekeuze bepalen, waaronder de capaciteit.

Voor deze door TNO uitgevoerde 'worst case' testberekeningen die de reëel in Nederland voorkomende intensiteiten en aandelen vrachtverkeer sterk overschatten is uitgegaan van de volgende aannames:

- 350.000 voertuigen per etmaal
- 12.5 % middelzwaar vrachtverkeer
- 12.5 % zwaar vrachtverkeer
- Toetsing op 15 meter van de middellijn van de weg

Onder deze omstandigheden worden door het programma CAR II v8.1, voor de jaren 2004, 2010 en 2015, geen overschrijdingen voor koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide gerapporteerd. Omdat de achtergrondconcentraties voor de genoemde stoffen in Nederland niet sterk variëren is bovenstaande algemeen geldig.

CAR biedt geen mogelijkheden voor berekeningen van de concentraties lood, maar in het Jaaroverzicht Luchtkwaliteit 2002 van het RIVM is aangegeven dat de concentraties lood langs wegen al jaren geen probleem meer zijn door de invoering van loodarme en loodvrije benzine.

4.6 Invoergegevens voor het CARII-model

Bij CAR-berekeningen wordt uitgegaan van de volgende kenmerken van de weg:

- Etmaalintensiteiten
- Fractie middelzwaar vrachtverkeer
- Fractie zwaar vrachtverkeer
- Fractie bussen
- Snelheidstype
- Wegtype
- Bomenfactor
- Afstand wegas – rekenpunt
- Fractie stagnatie

In bijlage 2 zijn de invoergegevens van de wegvakken opgenomen.

Volgens de Rbl dient de concentratie berekend te worden op een afstand van niet meer dan 10 meter van de wegrand. Deze afstand is gehanteerd in de berekeningen. Zijn er echter gevels op kortere afstand dan 10 meter van de weg gesitueerd, dan is voor het rekenpunt die kortere afstand gehanteerd, eveneens conform de Rbl.

Per doorgerekend wegvak (zie figuur 2.2) is gerekend met de hoogst voorkomende intensiteit en de minst gunstige combinatie van de overige invoergegevens die (ergens) op dat wegvak voorkomt. De berekende concentratie geeft daardoor een 'worst case' beeld voor het totale wegvak.

Vanaf rekenjaar 2015 is ook rekening gehouden met een bouwkundige invulling volgens de voorschriften van het nieuwe bestemmingsplan bedrijventerrein Waarderpolder (rooilijnen, gebouwhoogtes).

4.7 Invoergegevens voor het ISL2-model

In bijlage 3 zijn de invoergegevens voor de berekeningen met het ISL2-model opgenomen.

Kenmerk R001-4703741AMD-kmr-V01-NL

5 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de verkregen resultaten weergegeven. In paragraaf 5.1 zijn de resultaten opgenomen met CARII en in 5.2 de resultaten met ISL2.

5.1 Resultaten en beschouwing CARII

In bijlage 4 zijn alle berekeningsresultaten opgenomen. In tabel 5.1 zijn de resultaten opgenomen van de maximale *ergens* in het studiegebied berekende concentraties.

Tabel 5.1 Overzicht maximaal berekende concentraties

Jaar	2008	2009	2010	2015	2020
Grenswaarde jaargemiddelde concentratie NO ₂	60 µg/m ³	60 µg/m ³	60 µg/m ³	40 µg/m ³	40 µg/m ³
Grenswaarde jaargemiddelde concentratie PM ₁₀	48 µg/m ³	48 µg/m ³	48 µg/m ³	40 µg/m ³	40 µg/m ³
Grenswaarde aantal overschrijdingsdagen PM ₁₀	35 dagen	35 dagen	35 dagen	35 dagen	35 dagen
Jaargemiddelde concentratie NO ₂ [µg/m ³]	42	44	43	37	29
Jaargemiddelde concentratie PM ₁₀ [µg/m ³] ¹⁾	23	23	23	21	19
Aantal overschrijdingsdagen ¹⁾²⁾	20	22	20	14	10

1) Fijnstof is inclusief zeezoutcorrectie weergegeven

2) Voor elk jaar berekend als het aantal dagen met etmaalgemiddelde boven 50 µg/m³. Voor 2008-2010 dus worst case, want tot medio 2011 mag 75 µg/m³ 35 x per jaar overschreden worden.

Uit de resultaten van de CARII-berekeningen blijkt dat de hoogst berekende concentratie voor NO₂ over de rekenjaren 2008, 2009 en 2010 44 µg/m³ bedraagt. Dat is ver beneden de tot 2015 geldende grenswaarde van 60 µg/m³. De hoogst berekende waarde vanaf 2015 bedraagt 37 µg/m³, waarmee ruim aan de dan geldende grenswaarde van 40 µg/m³ wordt voldaan.

Voor NO₂ wordt in alle onderzochte jaren ook voldaan aan de eis voor de uurgemiddelde grenswaarde (maximaal 18 maal per jaar hoger dan 200 µg/m³). Volgens de Rbl blijkt dit uit het statistisch verband tussen de uurgemiddelde concentratie en de jaargemiddelde concentratie: 18 overschrijdingen per jaar van de uurgemiddelde concentratie van 200 µg/m³ komt overeen met een jaargemiddelde concentratie in de orde van grootte van 60 – 80 µg/m³. Dit betekent dat als het jaargemiddelde beneden 60 µg/m³ ligt, zoals het geval is, er voldaan wordt aan de eis voor het uurgemiddelde.

Uit de berekeningsresultaten met betrekking tot PM₁₀ blijkt dat de berekende jaargemiddelde concentraties in alle rekenjaren zeer ver beneden de grenswaarde voor PM₁₀ liggen waaraan vanaf 11 juni 2011 voldaan moet worden (maximale berekende waarde is 23 µg/m³).

Ook aan de norm voor het daggemiddelde wordt in alle peiljaren ruimschoots voldaan, met een maximaal berekende waarde van 22 overschrijdingsdagen (inclusief zeezoutaftrek) waar er 35 zijn toegestaan.

Er wordt dus ook vóór 2011 reeds ruim voldaan aan de per medio 2011 ingaande eisen voor fijn stof (PM₁₀) en des te meer aan de tot die datum geldende ruimere eisen.

Uit deze CAR-resultaten blijkt dat zowel in de uitgangssituatie als in alle jaren 2010, 2015 en 2020 voldaan wordt aan de toepasselijke grenswaarden voor NO₂ en fijn stof (PM₁₀). Volledigheidshalve zijn in bijlage 4 ook de rekenresultaten van andere stoffen weergegeven; deze voldoen eveneens ruim aan de grenswaarden.

5.2 Resultaten en beschouwing ISL2

In bijlage 5 zijn de berekeningsresultaten opgenomen voor de drie deelgebieden die tevens met ISL2 zijn doorgerekend (rond de Schoterbrug, rond de fly-over en rond de Waarderbrug). In tabel 5.2 zijn de maximale met ISL2 berekende concentraties per rekenjaar samengevat.

Tabel 5.2 Overzicht maximaal berekende concentraties met het ISL2 model (SRM2)

Jaar	2008	2009	2010	2015	2020
Grenswaarde jaargemiddelde concentratie NO₂	60 µg/m³	60 µg/m³	60 µg/m³	40 µg/m³	40 µg/m³
Grenswaarde jaargemiddelde concentratie PM₁₀	48 µg/m³	48 µg/m³	48 µg/m³	40 µg/m³	40 µg/m³
Grenswaarde aantal overschrijdingsdagen PM₁₀	35 dagen	35 dagen	35 dagen	35 dagen	35 dagen
Jaargemiddelde concentratie NO ₂ [µg/m ³]	34	36	35	28	23
Jaargemiddelde concentratie PM ₁₀ [µg/m ³] ¹⁾	20	21	20	18	17
Aantal overschrijdingsdagen ¹⁾²⁾	13	14	12	7	5

1) Fijnstof is inclusief zeezoutcorrectie weergegeven

2) Voor elk jaar berekend als het aantal dagen met etmaalgemiddelde boven 50 µg/m³. Voor 2008-2010 dus worst case, want tot medio 2011 mag 75 µg/m³ 35 x per jaar overschreden worden.

Uit de resultaten blijkt dat de maximaal *ergens* in de ISL2-gebieden berekende jaargemiddelde concentratie NO₂ 36 µg/m³ bedraagt. Er wordt dus volgens deze rekenmethode in alle rekenjaren ruim voldaan aan de per 2015 ingaande grenswaarde voor NO₂ (40 µg/m³).

Dit betekent tevens dat in de ISL2 gebieden overal voldaan wordt aan de norm voor de uurgemiddelde concentratie NO₂, in alle rekenjaren. Dit volgt uit de reeds in 5.1 beschreven statistische relatie tussen jaargemiddelde en uurgemiddelde.

De maximaal berekende jaargemiddelde concentraties van PM₁₀ liggen in alle peiljaren zeer ver beneden de grenswaarde waaraan vanaf 11 juni 2011 voldaan moet worden.

Ook de berekende daggemiddelde concentraties voldoen in alle peiljaren zeer ruim aan de norm waaraan vanaf 11 juni 2011 voldaan moet worden.

De resultaten uit de berekeningen met ISL2 bevestigen dat ook volgens deze rekenmethode in de betreffende gebieden ruim wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO₂ en fijn stof (PM₁₀).

5.3 Samenvatting toetsing

In het onderzoek is de luchtkwaliteit langs alle wegvakken berekend met CARII. Daarnaast zijn de gebieden rond de fly-over, rond de Schoterbrug en Waarderbrug tevens berekend met ISL2.

In de berekeningen is gekozen voor een worstcase benadering met name waar het gaat om de verwerkte arbeidsplaatsengroei in de Waarderpolder. De berekende concentraties zijn getoetst aan de grenswaarden voor NO₂ en fijn stof (PM¹⁰).

2008

In deze situatie was er nog geen Schoterbrug, Oostweg of fly-over en was de Waarderbrug gewoon open. Het blijkt dat er in 2008 geen sprake was van overschrijding of benadering van de toepasselijke grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀.

2009

Medio 2009 zijn de Schoterbrug en Oostweg in gebruik genomen en is de Waarderbrug gesloten voor autoverkeer. Voor de berekeningen is als worst case uitgegaan van een verkeersmodelprognose voor 2010 met Waarderbrug gesloten. Uit de berekeningen blijkt dat in 2009 geen sprake is van overschrijding of benadering van de toepasselijke grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂.

2010

Voor het jaar 2010 is gerekend met de verkeersmodelprognoses 2010 bij openstelling in één richting voor auto's (maar zonder vrachtverkeer) van de Waarderbrug. Uit de berekeningen blijkt dat in 2010 geen sprake is van overschrijding of benadering van de toepasselijke grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂. In 2010 wordt – net als in voorgaande rekenjaren – reeds ruim voldaan aan de per 11 juni 2011 ingaande grenswaarde voor PM₁₀.

2015 en 2020

In 2015 is ook de fly-over gereed (2012), en er wordt tevens uitgegaan van een reeds volledig gerealiseerde en ingevulde herstructurering van de Waarderpolder en een in één richting opengestelde Waarderbrug zonder vrachtverkeer. Uit de berekeningen blijkt, dat er ook in de jaren 2015 en 2020 met ruime marge wordt voldaan aan de dan geldende grenswaarden⁹.

De detailberekeningen met het model ISL2 voor drie gebieden (rond de Schoterbrug, rond de fly-over en rond de Waarderbrug) bevestigen de conclusies uit de CARII berekeningen. Conform ervaringsgegevens berekent het gedetailleerdere ISL2 model per overeenkomstige situatie lagere waarden dan CARII.

Uit de berekende concentratie fijn stof (PM_{10}) blijkt dat ook zonder de toepassing van de zeezoutcorrectie in alle jaren ruim aan de normen voor fijn stof wordt voldaan. Tevens kan nog worden opgemerkt dat ook de nabij de Schoterbrug geplande projecten Land in Zicht en Jachthaven Schoterroog en de voorgenomen ontwikkelingen aan de westkant van de Spaarndamseweg in de verkeerscijfers opgenomen zijn en dus evenmin een overschrijding van de grenswaarden veroorzaken.

Samenvattend blijkt uit dit onderzoek dat in alle toetsingsjaren en overal in het invloedsgebied van bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder met ruime marges voldaan wordt aan de geldende grenswaarden voor NO_2 en fijn stof (PM_{10}). Hieruit volgt dat -ondanks een worst case benadering van de verkeersgroei door de herstructurering en intensivering van bedrijventerrein Waarderpolder-, de situatie na realisatie van bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder ook bij directe toetsing ruim voldoet aan de grenswaarden luchtkwaliteit. Daarmee voldoet het bestemmingsplan op grond van art. 5.16 lid 1 onder a aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer zodat het bestemmingsplan zonder belemmeringen vanwege de luchtkwaliteit kan worden vastgesteld.

⁹ Gelet op de grote afstand beneden de grenswaarden voor PM_{10} in *alle* peiljaren is evident dat ook in het jaar 2012 (in gebruikname fly-over) hieraan ruim wordt voldaan. Hetzelfde geldt voor NO_2 , waarvoor in 2012 nog tot 2015 de overgangsgrenswaarde van $60 \mu g/m^3$ van toepassing is. Om die reden is afzonderlijke berekening voor 2012 niet noodzakelijk.

6 Conclusie

In opdracht van de gemeente Haarlem heeft Tauw een onderzoek verricht naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit van bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder. Het nieuwe bestemmingsplan maakt het mogelijk het bedrijventerrein te herstructureren en intensiveren ten opzichte van de eerdere bestemmingsplannen voor het gebied. Ook worden er een aantal infrastructurele aanpassingen in vastgelegd (Schoterbrug, Oostweg en Fly-over). Deze dienen om de bereikbaarheid van de Waarderpolder te verbeteren, alsmede de milieukwaliteit in de aangrenzende woongebieden te verbeteren ondanks de groei van de Waarderpolder.

De regelgeving voor de luchtkwaliteit is sedert 15 november 2007 opgenomen in de Wet milieubeheer (Wm), Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen. Een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan met gevolgen voor de luchtkwaliteit kan volgens de Wm ondermeer plaatsvinden wanneer de mogelijk gemaakte ontwikkeling niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit (Wm art. 5.16 lid 1 a), of wanneer de ontwikkeling als In Betekenende Mate (IBM) project is opgenomen en beschreven in een nationaal programma, in casu het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (Wm art. 5.16 lid 1 d).

De herstructurering van de Waarderpolder, inclusief de bovengenoemde infrastructurele verbeteringen, is opgenomen als IBM projectnummer IB-703 in het NSL. Reeds op grond daarvan kan het bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder ingevolge art 5.16 lid 1 onder d worden vastgesteld zonder belemmeringen vanwege de luchtkwaliteit.

In dit onderzoek is nagegaan of –los van de NSL-systematiek- de situatie na realisatie van de door het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen ook bij rechtstreekse toetsing voldoet aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer. Daartoe zijn de gevolgen van de realisatie van de herstructurering en de infrastructuurprojecten berekend voor het volledige invloedsgebied van het bestemmingsplan (het studiegebied van dit onderzoek). In de daarvoor gebruikte verkeersmodelprognoses is rekening gehouden met alle ontwikkelingen in Haarlem en wijde regio, met worst case aannames voor de herstructurering en intensivering van het bedrijventerrein Waarderpolder en daaruit voortkomende verkeersgroei. Naast de socio-economische ontwikkelingen, zijn ook de reeds gerealiseerde en nog te verwachten ontwikkelingen in het verkeersnetwerk verwerkt (nieuwe fly-over naar de A200, realisatie Haarlems Verkeer en Vervoer Plan).

De berekeningen van de luchtkwaliteit langs de wegen zijn uitgevoerd met behulp van het CARII-model, versie 8.1 (op basis van rekenmethode 1 uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007). De onderzoeksgebieden rond de Schoterbrug, rond de fly-over en Waarderbrug zijn tevens met het ISL2-model versie 2.10 (op basis van rekenmethode 2) berekend.

Doorgerekend zijn de situaties in de jaren 2008, 2009, 2010, 2015 en 2020. Voor de uitgangssituatie is het toetsingsjaar 2008 van toepassing, met een verkeersnetwerk zonder de Schoterbrug. Voor de verkeerssituatie is gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten volgens het Haarlemse verkeersmodel (basisjaar 2004) verhoogd met 4% groei. In 2009 (juni) zijn de Schoterbrug en de aangrenzende Oostweg in gebruik genomen en is de Waarderbrug gesloten voor autoverkeer. Als worst case zijn verkeersmodelcijfers voor 2010 gebruikt.

Voor 2010 is met het Haarlemse Verkeersmodel een verkeersprognose opgesteld met 16.000 arbeidsplaatsen in de Waarderpolder en ontwikkelingen daarbuiten geïnterpoleerd tussen 2004 en 2015. Schoterbrug, Oostweg en heropenstelling van de Waarderbrug voor auto's in één richting (zonder vrachtverkeer) zijn gerealiseerd; overige HVVP maatregelen alleen voorzover afgerond en dus nog geen fly-over. Dezelfde prognose voor 2010, maar dan doorgerekend met gesloten Waarderbrug, is gebruikt als worst case voor 2009.

Voor 2015 zijn in de verkeersprognose van het verkeersmodel 25.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd in de Waarderpolder, naast alle verwachte andere socio-economische ontwikkelingen in Haarlem en omgeving. De groei van de Waarderpolder is daarmee zeer worst case ingeschat, aangezien recentere inschattingen niet meer dan 20.000 arbeidsplaatsen in de eindsituatie voorzien, te bereiken na 2015. Met de mogelijke effecten van de economische crisis is dan ook nog geen rekening gehouden. Ook de fly-over is gerealiseerd (2012) alsmede de overige verkeersmaatregelen uit het HVVP.

Ook voor 2020 is een prognose berekend met het verkeersmodel. In dat jaar is ten opzichte van 2015 alleen nog enige algemene groei te verwachten en in de prognose opgenomen. Alle bekende ontwikkelingsmogelijkheden en maatregelen zijn immers al in de prognose 2015 verwerkt. Met deze verkeersprognoses voor 2010, 2015 en 2020 is de luchtkwaliteit voor het studiegebied voor bestemmingsplan Bereikbaarheid Waarderpolder opnieuw doorgerekend.

Uit de berekeningen is gebleken dat in alle toetsingsjaren en overal in het invloedsgebied van het bestemmingsplan met ruime marges voldaan wordt aan alle toepasselijke grenswaarden voor de toetsingsrelevante stoffen. Daarmee wordt voldaan aan art. 5.16. lid 1 onder a van de Wet milieubeheer.

De eindconclusie is dat bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder zonder belemmeringen vanwege de luchtkwaliteit kan worden vastgesteld. Dit is reeds het geval op grond van de vermelding en beschrijving van de herstructurering inclusief de infrastructuuraanpassingen als IBM project in het NSL (art. 5.16 lid 1 onder d van de Wm).

Uit het onderhavige onderzoek blijkt tevens dat ook bij rechtstreekse toetsing van de huidige en toekomstige situatie aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit, aan die grenswaarden voldaan wordt. Derhalve vormt de luchtkwaliteit ook op grond van art 5.16. lid 1 onder a van de Wm geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Kenmerk R001-4703741AMD-kmr-V01-NL

Bijlage

1

Verkeersgegevens

Nummer	Wegvak			Einduitkomsten 2008 voor invoer						Einduitkomsten 2010 voor invoer						Einduitkomsten 2015 voor invoer						Einduitkomsten 2020 voor invoer					
				Int 2008 week incl bus	perctg pa 2008	perctg mv 2008	perctg zv 2008	perctg bus 2008	stagnatie % 2008	Int 2010 week incl bus	perctg pa 2010	perctg mv 2010	perctg zv 2010	perctg bus 2010	stagnatie % 2010	Int 2015 week incl bus	perctg pa 2015	perctg mv 2015	perctg zv 2015	perctg bus 2015	stagnatie % 2015	Int 2020 week incl bus	perctg pa 2020	perctg mv 2020	perctg zv 2020	perctg bus 2020	stagnatie % 2020
	wegvak	van	tot																								
1	A200 - oost			42303	93,658	4,452	1,601	0,288	7	49536	91,947	5,738	2,064	0,251	7	55011	90,128	7,086	2,549	0,238	7	59604	89,806	7,327	2,636	0,231	7
1a	noord			20719	93,478	4,580	1,648	0,294	7	24392	91,612	5,981	2,151	0,255	7	27125	89,714	7,388	2,657	0,241	7	29287	89,448	7,588	2,730	0,235	7
1b	zuid			21587	93,926	4,260	1,532	0,283	7	25145	92,272	5,502	1,979	0,247	7	27886	90,530	6,792	2,443	0,235	7	30320	90,224	7,023	2,526	0,227	7
2	Fly-over															42293	89,031	7,778	3,190	0,000	7	44979	88,694	8,017	3,288	0,000	7
2a	noord															19569	87,740	6,894	3,566	0,000	7	21003	87,475	8,882	3,643	0,000	7
2b	zuid															22723	90,144	6,988	2,867	0,000	7	23976	89,763	7,260	2,978	0,000	7
3	Camera Obscuraweg	flyover	Bohnweg	17133	91,330	5,974	2,450	0,245	30	25208	89,924	7,025	2,881	0,170	20	49170	89,634	7,286	2,988	0,092	7	52130	89,312	7,515	3,082	0,091	7
3a	noord			8558	90,713	6,412	2,630	0,245	30	12604	89,920	7,027	2,882	0,170	20	24585	89,632	7,287	2,988	0,092	7	26065	89,310	7,516	3,083	0,091	7
3b	zuid			8576	92,034	5,475	2,246	0,245	30	12604	89,920	7,027	2,882	0,170	20	24585	89,632	7,287	2,988	0,092	7	26065	89,310	7,516	3,083	0,091	7
4	Camera Obscuraweg	Bohnweg	Oudeweg	14698	91,771	5,594	2,295	0,340	7	21951	89,686	7,141	2,929	0,232	7	42657	89,494	7,361	3,019	0,126	7	45079	89,178	7,586	3,111	0,125	7
5	Camera Obscuraweg	Robertus Nurusweg	flyover	17135	91,419	5,912	2,425	0,245	30	25668	90,104	6,899	2,830	0,167	30	48777	93,291	4,233	1,761	0,655	7	7150	93,140	4,395	1,803	0,662	7
6	Camera Obscuraweg	Amsterdamsevaart	Robertus Nurusweg	18573	92,139	5,414	2,220	0,226	30	27210	90,186	6,848	2,809	0,157	30	8789	93,430	4,296	1,762	0,512	7	9514	93,034	4,587	1,881	0,497	7
7	Amsterdamsevaart	flyover	Camera Obscuraweg	42303	93,658	4,452	1,601	0,288	7	49536	91,947	5,738	2,064	0,251	7	12718	93,766	3,828	1,377	1,028	7	14625	93,232	4,286	1,542	0,940	7
7a	noord			20719	93,478	4,580	1,648	0,294	7	24392	91,612	5,981	2,151	0,255	7	7556	94,816	3,176	1,142	0,866	7	8373	94,254	3,622	1,303	0,821	7
7b	zuid			21587	93,926	4,260	1,532	0,283	7	25145	92,272	5,502	1,979	0,247	7	5162	92,229	4,783	1,721	1,267	7	6252	91,863	5,176	1,862	1,099	7
8a	noord			20719	93,478	4,580	1,648	0,294	7	24392	91,612	5,981	2,151	0,255	7	7556	94,816	3,176	1,142	0,866	7	8373	94,254	3,622	1,303	0,821	7
8b	zuid			21587	93,926	4,260	1,532	0,283	7	25145	92,272	5,502	1,979	0,247	7	5162	92,229	4,783	1,721	1,267	7	6252	91,863	5,176	1,862	1,099	7
9a	noord			20719	93,478	4,580	1,648	0,294	20	24392	91,612	5,981	2,151	0,255	20	7009	94,885	3,075	1,106	0,933	7	7646	94,400	3,458	1,244	0,899	7
9b	zuid			21587	93,926	4,260	1,532	0,283	20	25145	92,272	5,502	1,979	0,247	20	5812	93,751	3,768	1,356	1,125	7	6998	93,565	4,010	1,442	0,982	7
10	Amsterdamsevaart	Camera Obscuraweg	Pr. Bernhardlaan	32755	94,937	3,355	1,207	0,501	30	32714	93,971	4,058	1,460	0,511	30	17617	94,500	3,311	1,191	0,998	7	19262	94,287	3,496	1,258	0,959	7
10a	noord			16378	94,937	3,355	1,207	0,501	30	16356	93,924	4,092	1,472	0,511	30	8803	94,110	3,597	1,294	0,999	7	9626	93,977	3,724	1,340	0,960	7
10b	zuid			16378	94,937	3,355	1,207	0,501	30	16358	94,017	4,024	1,448	0,511	30	8814	94,889	3,026	1,088	0,997	7	9636	94,598	3,268	1,170	0,959	7
11	Oudeweg CW	Camera Obscuraweg	Waarderweg	13128	89,000	7,531	3,089	0,381	7	19491	89,127	7,525	3,086	0,262	7	39931	89,297	7,495	3,074	0,134	7	41630	88,964	7,730	3,170	0,135	7
12	Oudeweg WS	Waarderweg	Ged. Oostersingelgracht	6815	95,472	9,893	3,978	0,865	7	9409	95,421	9,998	4,064	0,807	7	22730	98,461	7,998	3,279	0,264	7	23898	98,219	8,161	3,350	0,264	7
13	Oudeweg GS	Ged. Oostersingelgracht	Spaarndamseweg	30102	94,769	3,820	1,374	0,037	30	31092	94,267	4,190	1,507	0,036	30	28493	93,295	4,931	1,774	0,041	30	30302	93,019	5,104	1,836	0,041	30
14	Spaarndamseweg	Oudeweg	Waarderbrug	21741	95,481	3,107	1,118	0,294	30	18616	95,963	2,724	1,362	0,351	30	12491	95,106	2,897	1,448	0,549	30	12859	95,040	2,933	1,466	0,561	30
15	Spaarndamseweg	Waarderbrug	Schoterbrug	24448	96,639	2,279	0,820	0,262	30	17263	96,153	2,313	1,156	0,378	20	11062	96,845	1,690	0,845	0,620	20	11524	96,817	1,705	0,852	0,626	20
15a		Zaansenstraat	Spaarndamseweg	16928	96,699	2,149	0,773	0,378	20	12223	95,575	2,594	1,297	0,534	7	5468	95,610	2,090	1,045	1,255	7	5654	95,497	2,152	1,076	1,275	7
15b		Spaarndamseweg	Schoterbrug	16928	96,699	2,149	0,773	0,378	7	12223	95,562	2,603	1,301	0,534	15	6196	95,336	2,371	1,186	1,107	15	6473	95,200	2,457	1,229	1,114	15
16	Spaarndamseweg	Schoterbrug	Vondelweg	15782	96,586	2,212	0,796	0,406	20	19503	95,306	3,206	1,153	0,335	15	18203	93,821	4,267	1,535	0,377	15	19468	93,397	4,583	1,649	0,370	15
17	Vondelweg	SV	Spaarndamseweg	12154	96,037	2,291	1,145	0,527	20	15557	94,867	3,466	1,247	0,420	15	14090	93,191	4,650	1,673	0,487	15	14993	92,739	4,987	1,794	0,481	15
18	Vondelweg	VD	Vergiedeweg	13950	95,885	2,466	1,233	0,416	15	17182	94,506	3,787	1,362	0,344	15	15899	93,078	4,803	1,728	0,391	15	16981	92,595	5,163	1,857	0,385	15
19	Schoterbrug	Oostsw	Spaarndamseweg	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	10398	94,727	4,117	1,156	0,000	7	15743	93,316	5,218	1,466	0,000	7	17004	92,840	5,589	1,570	0,000	7
20	Waarderweg-Oostsw	Industrieweg	A. Hofmanweg	0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	9217	95,072	3,848	1,081	0,000	7	13923	93,327	5,209	1,463	0,000	7	14727	92,694	5,704	1,602	0,000	7
21	Waarderweg-Oostsw	Claes Tillyweg	Industrieweg	6445	92,119	5,413	2,220	0,248	7	12835	92,629	5,137	2,107	0,127	7	20148	91,077	6,267	2,570	0,085	7	21315	90,717	6,523	2,675	0,085	7
22	Waarderweg-Oostsw	Oudeweg	Claes Tillyweg	8565	89,607	7,370	3,023	0,000	15	13746	89,483	7,458	3,059	0,000	15	22116	88,355	8,258	3,387	0,000	7	23003	87,914	8,571	3,515	0,000	7
23	Industrieweg WH	Waarderweg	Heringaweg	6083	93,769	4,232	1,736	0,263	7	3627	97,919	8,248	3,383	0,450	7	6875	97,868	8,426	3,456	0,250	7	7237	97,896	8,407	3,448	0,249	7
24	Industrieweg (+WB)	Waarderweg	Spaarndamseweg	12052	94,629	3,809	1,562	0,000	20	4311	98,131	1,326	0,544	0,000	7	5592	97,853	1,523	0,625	0,000	7	5959	97,879	1,504	0,617	0,000	7

WB1R opsplitsing wegvakken Spaarndamseweg en Industrieweg Waarderhaven (WB 1R)																												
14a	Spaarndamseweg	OPK	Oudeweg	Paul Krugerweg	21741	95,481	3,107	1,118	0,294	30	18616	95,563	2,724	1,362	0,351	30	12491	95,106	2,897	1,448	0,549	30	12859	95,040	2,933	1,466	0,561	30
14b	Spaarndamseweg	PW	Paul Krugerweg	Waarderbrug	19848	95,715	2,915	1,048	0,322	30	16615	95,860	2,498	1,249	0,393	7	9033	95,786	2,303	1,151	0,760	10	9402	95,746	2,325	1,162	0,767	10
15a	Spaarndamseweg	Z	Zaansenstraat	Spaarnhovensestr	16928	96,699	2,149	0,773	0,378	20	12223	95,575	2,594	1,297	0,534	7	5468	95,610	2,090	1,045	1,255	7	5654	95,497	2,152	1,076	1,275	7
15b	Spaarndamseweg	S	Spaarnhovensestr	Schoterbrug	16928	96,699	2,149	0,773	0,378	7	12223	95,562	2,603	1,301	0,534	15	6196	95,336	2,371	1,186	1,107	15	6473	95,200	2,457	1,229	1,114	15
15c	Spaarndamseweg	V	Waarderbrug	Zaansenstraat	24448	96,639	2,279	0,820	0,262	30	17263	96,153	2,313	1,156	0,378	15	11062	96,845	1,690	0,845	0,620	20	11524	96,817	1,705	0,852	0,626	20
24a	Industrieweg (Wha)		Heringastraat	Waarderbrug	12052	94,629	3,809	1,562	0,000	20	4311	98,131	1,326	0,544	0,000	7	5776	97,921	1,474	0,605	0,000	10	6051	97,911	1,481	0,608	0,000	10
24b	Waarderbrug IS	Industrieweg		Spaarndamseweg	12062	95,153	3,437	1,410	0,000	20	4232	100,000	0,000	0,000	0,000	7	5796	100,000	0,000	0,000	0,000	10	6072	100,000	0,000	0,000	0,000	10

Bijlage

2

Invoergegevens CARII

2008

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	42303	0,94	0,04	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	16	0,07
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	17133	0,91	0,06	0,03	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	15	0,3
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	14698	0,91	0,06	0,03	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0,07
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	17135	0,91	0,06	0,03	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	14	0,3
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	18573	0,9	0,06	0,02	0,02	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	16	0,3
Haarlem	7 - 9 Amsterdamsevaart FC	106342	488548	42303	0,94	0,04	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	32755	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,3
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	13128	0,89	0,08	0,03	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0,07
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	6515	0,85	0,1	0,04	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1,25	14	0,07
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	30102	0,95	0,04	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	16	0,3
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104808	489763	21741	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	24448	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,3
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	15782	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	12	0,2
Haarlem	17 Vondelweg	105312	491261	12154	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	12	0,2
Haarlem	18 Vondelweg	105285	491799	13950	0,96	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	12	0,15
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	0	0,95	0,04	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	15	0,07
Haarlem	20 Waarderweg-Oostweg IA	105594	490274	0	0,95	0,04	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0,07
Haarlem	21 Waarderweg-Oostweg CI	105595	489811	6445	0,92	0,06	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0,07
Haarlem	22 Waarderweg-Oostweg OC	105782	489106	8565	0,89	0,07	0,03	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0,15
Haarlem	23 Industrieweg	105417	489965	6143	0,93	0,04	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,07
Haarlem	24 Industrieweg	105044	489949	12052	0,94	0,04	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,2
Haarlem	25 Amsterdamsevaart PN	105136	488438	25681	0,96	0,03	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	18,5	0,15
Haarlem	26 Amsterdamsevaart NG	104739	488399	29494	0,96	0,03	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,3
Haarlem	27 Ged. Oostersingelgracht AP	104606	488453	29410	0,94	0,04	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,3
Haarlem	28 Ged. Oostersingelgracht	104670	488664	27732	0,94	0,04	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,3
Haarlem	29 Pr. Bernhardlaan	105549	488389	16315	0,94	0,04	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	21	0,3
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	21741	0,95	0,03	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	19848	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	16928	0,97	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,2
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	16928	0,97	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	15	0,07
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	24448	0,97	0,02	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	24a Industrieweg (Whaven)	105112	489952	12052	0,95	0,04	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,2
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	12062	0,95	0,04	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	14	0,2

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	49438	0,92	0,06	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	24932	0,89	0,07	0,03	0,01	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	19	0,2
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	21675	0,89	0,07	0,03	0,01	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	19	0,07
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	25384	0,89	0,07	0,03	0,01	0	Stadsverkeer met minder congestie	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	19	0,3
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	26840	0,9	0,07	0,03	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,3
Haarlem	7 9 Amsterdamsevaart FC	106342	488548	49438	0,92	0,06	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	32901	0,94	0,04	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,3
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	19213	0,89	0,08	0,03	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	19	0,07
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	10327	0,87	0,09	0,04	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1,25	14	0,07
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	32289	0,94	0,04	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	16	0,3
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104808	489763	18706	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	15332	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,3
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	19596	0,95	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	12	0,2
Haarlem	17 Vondelweg	105312	491261	15461	0,95	0,04	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	12	0,2
Haarlem	18 Vondelweg	105285	491799	17090	0,94	0,04	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	12	0,15
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	12511	0,95	0,04	0,01	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	15	0,07
Haarlem	20 Waarderweg-Oostweg IA	105594	490274	10597	0,96	0,03	0,01	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	17	0,07
Haarlem	21 Waarderweg-Oostweg CI	105595	489811	12922	0,92	0,05	0,02	0,01	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	17	0,07
Haarlem	22 Waarderweg-Oostweg OC	105782	489106	13837	0,89	0,08	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	17	0,15
Haarlem	23 Industrieweg	105417	489965	3534	0,87	0,09	0,04	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,07
Haarlem	24 Industrieweg	105044	489949	1182	0,93	0,05	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,2
Haarlem	25 Amsterdamsevaart PN	105136	488438	24292	0,96	0,03	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	18,5	0,15
Haarlem	26 Amsterdamsevaart NG	104739	488399	27865	0,96	0,03	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,3
Haarlem	27 Ged. Oostersingelgracht AP	104606	488453	29445	0,94	0,04	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,3
Haarlem	28 Ged. Oostersingelgracht PO	104670	488664	26827	0,94	0,05	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,3
Haarlem	29 Pr. Bernhardlaan	105549	488389	18117	0,93	0,04	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	21	0,3
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	21741	0,95	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PKW	104830	489764	19848	0,95	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	16928	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,2
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	16928	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	15	0,07
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	24448	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	24a Industrieweg (Whaven)	105112	489952	12052	0,94	0,04	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,2
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	12062	0,95	0,04	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	12	0,2

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	49536	0,92	0,06	0,02	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	25208	0,9	0,07	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder	Basistype	1	19	0,2
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	21951	0,9	0,07	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder	Basistype	1	19	0,07
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	25668	0,9	0,07	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	19	0,3
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	27210	0,9	0,07	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,3
Haarlem	7 - 9 Amsterdamsevaart FC	106342	488548	49536	0,92	0,06	0,02	0	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	32714	0,94	0,04	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,3
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	19491	0,89	0,08	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	19	0,07
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	9409	0,85	0,1	0,04	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1,25	14	0,07
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	31092	0,94	0,04	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	16	0,3
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104763	489247	18616	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	18616	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PKW	104830	489764	16615	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,07
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	17263	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,2
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	12223	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,07
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	12223	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	15	0,15
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	17263	0,96	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,15
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	19503	0,95	0,03	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	12	0,15
Haarlem	17 Vondelweg SV	105312	491261	15557	0,95	0,04	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	12	0,15
Haarlem	18 Vondelweg VD	105285	491799	17182	0,95	0,04	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	12	0,15
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	10398	0,95	0,04	0,01	0	0	Stadsverkeer met minder	Basistype	1	15	0,07
Haarlem	20 Waarderweg-Oostweg IA	105594	490274	9217	0,95	0,04	0,01	0	0	Stadsverkeer met minder	Basistype	1	17	0,07
Haarlem	21 Waarderweg-Oostweg CI	105595	488811	12835	0,93	0,05	0,02	0	0	Stadsverkeer met minder	Basistype	1	17	0,07
Haarlem	22 Waarderweg-Oostweg OC	105782	489106	13746	0,89	0,08	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder	Basistype	1	17	0,15
Haarlem	23 Industrieweg WH	105417	489965	3627	0,88	0,08	0,04	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,07
Haarlem	24 Industrieweg HS	105044	489949	4311	0,98	0,02	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,07
Haarlem	24a Industrieweg HWb	105112	489952	4311	0,98	0,02	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,07
Haarlem	24b Industrieweg IS	104920	489964	4232	1	0	0	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	12	0,07

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	25 Amsterdamsevaart PN	105136	488438	24292	0,96	0,03	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1	18,5	0,15
Haarlem	26 Amsterdamsevaart NG	104739	488399	27865	0,96	0,03	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1	20	0,3
Haarlem	27 Ged. Oostersingelgracht	104606	488453	29445	0,94	0,04	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1	20	0,3
Haarlem	28 Ged. Oostersingelgracht	104670	488664	26827	0,94	0,04	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing,	1	20	0,3
Haarlem	29 Pr. Bernhardlaan	105549	488389	18117	0,93	0,04	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	21	0,3

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	55011	0,89	0,07	0,03	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	2 Flyover	106451	488592	42293	0,89	0,08	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	19	0,07
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	49170	0,89	0,08	0,03	0,01	0	Stadsverkeer met minder congestie	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	19	0,07
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	42657	0,89	0,08	0,03	0,01	0	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden van ...	1	19	0,07
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	6877	0,93	0,04	0,02	0,01	0	Stadsverkeer met minder congestie	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	18	0,07
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	8789	0,93	0,04	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,07
Haarlem	7 - 9 Amsterdamsevaart FC	106342	488548	12718	0,94	0,04	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	17617	0,94	0,04	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	39931	0,89	0,08	0,03	0,01	0	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden van ...	1	19	0,07
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	22730	0,88	0,08	0,03	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1,25	14	0,07
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	28493	0,93	0,05	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	16	0,3
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104763	489247	12491	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	12491	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	9033	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,1
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	11062	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,2
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	5468	0,95	0,02	0,01	0,02	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,07
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	6196	0,94	0,03	0,02	0,02	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	15	0,15
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	11062	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,2
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	18203	0,93	0,04	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	12	0,15
Haarlem	17 Vondelweg SV	105312	491261	14090	0,93	0,05	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	12	0,15
Haarlem	18 Vondelweg VD	105285	491799	15899	0,93	0,05	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	12	0,15
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	15743	0,93	0,05	0,02	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden van ...	1	15	0,07
Haarlem	20 Waarderweg-Oostweg IA	105594	490274	13923	0,9	0,07	0,03	0,01	0	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden van ...	1	17	0,07
Haarlem	21 Waarderweg-Oostweg CI	105595	489811	20148	0,92	0,05	0,02	0,01	0	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden van ...	1	17	0,07
Haarlem	22 Waarderweg-Oostweg OC	105782	489106	22116	0,88	0,08	0,04	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden van ...	1	17	0,07
Haarlem	23 Industrieweg WH	105417	489965	6875	0,87	0,09	0,04	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1,25	14	0,07
Haarlem	24 Industrieweg HS	105044	489949	5592	0,97	0,02	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1,25	14	0,07
Haarlem	24a Industrieweg HWb	105112	489952	5776	0,98	0,02	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,1
Haarlem	24b Industrieweg IS	104920	489964	5796	1	0	0	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	12	0,1

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	25 Amsterdamsevaart PN	105136	488438	13150	0,96	0,03	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	18,5	0,07
Haarlem	26 Amsterdamsevaart NG	104739	488399	16719	0,96	0,03	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,07
Haarlem	27 Ged. Oostersingelgracht AP	104606	488453	19302	0,93	0,05	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,07
Haarlem	28 Ged. Oostersingelgracht	104670	488664	14584	0,92	0,05	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,3
Haarlem	29 Pr. Bernhardlaan	105549	488389	14772	0,94	0,04	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	21	0,07

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	59604	0,89	0,08	0,03	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	2 Flyover	106451	488592	44979	0,89	0,08	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Basistype	1	19	0,07
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	52130	0,89	0,08	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	19	0,07
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	45079	0,89	0,08	0,03	0,01	0	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden van ...	1	19	0,07
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	7150	0,93	0,04	0,02	0,01	0	Stadsverkeer met minder congestie	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	18	0,07
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	9514	0,93	0,05	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,07
Haarlem	7 - 9 Amsterdamsevaart FC	106342	488548	14625	0,93	0,04	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	19262	0,94	0,04	0,02	0,01	0	Buitenweg algemeen	Basistype	1	20	0,07
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	41630	0,88	0,08	0,03	0,01	0	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden van ...	1	19	0,07
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	23898	0,88	0,08	0,04	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1,25	14	0,07
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	30302	0,93	0,05	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	16	0,3
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104763	489247	12859	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	12859	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	9402	0,95	0,03	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,1
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	11524	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,2
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	5654	0,95	0,02	0,01	0,02	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	13	0,07
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	6473	0,95	0,03	0,02	0,02	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	15	0,15
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	11524	0,96	0,02	0,01	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	11	0,2
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	19468	0,93	0,05	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	12	0,15
Haarlem	17 Vondelweg SV	105312	491261	14993	0,93	0,05	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	12	0,15
Haarlem	18 Vondelweg VD	105285	491799	16981	0,92	0,05	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	12	0,15
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	17004	0,93	0,06	0,02	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden van ...	1	15	0,07
Haarlem	20 Waarderweg-Oostweg IA	105594	490274	14727	0,93	0,06	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1	17	0,07
Haarlem	21 Waarderweg-Oostweg CI	105595	489811	21315	0,9	0,07	0,03	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden van ...	1	17	0,07
Haarlem	22 Waarderweg-Oostweg OC	105782	489106	23003	0,88	0,09	0,04	0	0	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden van ...	1	17	0,07
Haarlem	23 Industrieweg WH	105417	489965	7237	0,87	0,09	0,04	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1,25	14	0,07
Haarlem	24 Industrieweg HS	105044	489949	5959	0,97	0,02	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Beide zijden van ...	1,25	14	0,07
Haarlem	24a Industrieweg HWb	105112	489952	6051	0,98	0,02	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1,25	14	0,1
Haarlem	24b Industrieweg IS	104920	489964	6072	1	0	0	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	12	0,1

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Haarlem	25 Amsterdamsevaart PN	105136	488438	14789	0,95	0,04	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	18,5	0,07
Haarlem	26 Amsterdamsevaart NG	104739	488399	18355	0,96	0,03	0,01	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,07
Haarlem	27 Ged. Oostersingelgracht AP	104606	488453	21123	0,93	0,05	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,07
Haarlem	28 Ged. Oostersingelgracht	104670	488664	15766	0,92	0,06	0,02	0	0	Normaal stadsverkeer	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1	20	0,3
Haarlem	29 Pr. Bernhardlaan	105549	488389	16235	0,93	0,04	0,02	0,01	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	21	0,07

Bijlage

3

Invoergegevens ISL2

Model jaar 2008 Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2008 met ontvangerpunten
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	9	8558	90,70	6,40	2,90	30,00	30,00	30,00	Geen	1
20	Spaardamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	13	15782	96,60	2,20	1,20	20,00	20,00	20,00	Geen	1
20	Spaardamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	15782	96,60	2,20	1,20	20,00	20,00	20,00	Geen	1
20	Spaardamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	15782	96,60	2,20	1,20	20,00	20,00	20,00	Geen	1
19b	Spaardamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	10	16928	96,70	2,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
01a	Afslag Fly-over Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	20719	93,50	4,60	1,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
1b	Oprit Amsterdamsevaart vanaf fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	21587	93,90	4,20	1,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	7	Eigen waarde	9	8558	90,70	6,40	2,90	30,00	30,00	30,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	6	Eigen waarde	9	8558	90,70	6,40	2,90	30,00	30,00	30,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	9	8558	90,70	6,40	2,90	30,00	30,00	30,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	VAK_2x10 (8m)	8	8558	90,70	6,40	2,90	30,00	30,00	30,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	9	8558	90,70	6,40	2,90	30,00	30,00	30,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	9	8558	90,70	6,40	2,90	30,00	30,00	30,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	7	Eigen waarde	9	8576	92,00	5,50	2,50	30,00	30,00	30,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	6	Eigen waarde	9	8576	92,00	5,50	2,50	30,00	30,00	30,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	9	8576	92,00	5,50	2,50	30,00	30,00	30,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	9	8576	92,00	5,50	2,50	30,00	30,00	30,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	9	8576	92,00	5,50	2,50	30,00	30,00	30,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	9	8576	92,00	5,50	2,50	30,00	30,00	30,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	9	8576	92,00	5,50	2,50	30,00	30,00	30,00	Geen	1
4b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	9	7349	91,70	5,60	2,70	7,00	7,00	7,00	Geen	1
4a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	9	7349	91,70	5,60	2,70	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	18	17135	91,40	5,90	2,70	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	18	17135	91,40	5,90	2,70	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	18	17135	91,40	5,90	2,70	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	18	17135	91,40	5,90	2,70	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	18	17135	91,40	5,90	2,70	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	Eigen waarde	18	17135	91,40	5,90	2,70	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	7	Eigen waarde	18	17135	91,40	5,90	2,70	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	8	Eigen waarde	18	17135	91,40	5,90	2,70	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	7	Eigen waarde	14	17135	91,40	5,90	2,70	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	Eigen waarde	9	17135	91,40	5,90	2,70	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	8	Eigen waarde	20	17135	91,40	5,90	2,70	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	8	Eigen waarde	14	17135	91,40	5,90	2,70	30,00	30,00	30,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	12	18573	92,10	5,40	2,50	30,00	30,00	30,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	20	18573	92,10	5,40	2,50	30,00	30,00	30,00	Geen	1
7a	Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_1x10 (4m)	4	21152	93,70	4,50	1,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
7b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	6	21152	93,70	4,50	1,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8a	Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_1x10 (4m)	4	20719	93,50	4,60	1,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	6	21587	93,90	4,40	1,70	7,00	7,00	7,00	Geen	1
9a noord	Amsterdamsevaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	20719	93,50	4,50	2,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
9b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	21587	93,90	4,20	1,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
10a	Amsterdamsevaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	16378	94,90	3,40	1,70	30,00	30,00	30,00	Geen	1
10b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	16378	94,90	3,40	1,70	30,00	30,00	30,00	Geen	1

Model jaar 2008 Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2008 met ontvangerpunten
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

ID	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
3a	0	Geen	1	0
20	0	Geen	1	0
20	0	Geen	1	0
20	0	Geen	1	0
19b	0	Geen	1	0
01a	0	Geen	1	0
1b	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
4b	0	Geen	1	0
4a	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
6	0	Geen	1	0
6	0	Geen	1	0
7a	0	Geen	1	0
7b	0	Geen	1	0
8a	0	Geen	1	0
8b	0	Geen	1	0
9a noord	0	Geen	1	0
9b	0	Geen	1	0
10a	0	Geen	1	0
10b	0	Geen	1	0

Model jaar 2009 Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2009 met ontvangerpunten
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
01a	Afslag Fly-over Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	24482	91,60	6,00	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
10a	Amsterdamsevaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	16451	94,00	3,90	2,10	30,00	30,00	30,00	Geen	1
10b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	16451	94,00	4,00	2,00	30,00	30,00	30,00	Geen	1
15b	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	10	12498	95,70	3,30	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
1b	Oprit Amsterdamsevaart vanaf fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	24960	92,20	5,50	2,30	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	9	12450	89,00	7,70	3,30	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	9	12450	89,00	7,70	3,30	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	9	12450	89,00	7,70	3,30	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	VAK_2x10 (8m)	8	12450	89,00	7,70	3,30	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	9	12450	89,00	7,70	3,30	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	6	Eigen waarde	9	12450	89,00	7,70	3,30	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	7	Eigen waarde	9	12450	89,00	7,70	3,30	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	9	12480	90,50	6,60	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	6	Eigen waarde	9	12480	90,50	6,60	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	7	Eigen waarde	9	12480	90,50	6,60	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	9	12480	90,50	6,60	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	9	12480	90,50	6,60	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	9	12480	90,50	6,60	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	9	12480	90,50	6,60	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
4a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	9	10838	89,00	7,20	3,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
4b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	9	10838	89,50	7,30	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
7a	Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_1x10 (4m)	4	24482	91,50	6,00	2,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
7b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	6	24960	92,20	5,50	2,30	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8a	Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_1x10 (4m)	4	24482	91,50	6,00	2,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	6	24960	92,20	5,50	2,30	7,00	7,00	7,00	Geen	1
9a noord	Amsterdamsevaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	24482	91,50	6,00	2,50	20,00	20,00	20,00	Geen	1
9b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	24960	92,20	5,50	2,30	20,00	20,00	20,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	18	25384	89,80	7,10	3,10	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	Eigen waarde	18	25384	89,80	7,10	3,10	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	18	25384	89,80	7,10	3,10	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	18	25384	89,80	7,10	3,10	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	Eigen waarde	9	25384	89,80	7,10	3,10	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	8	Eigen waarde	20	25384	89,80	7,10	3,10	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	8	Eigen waarde	14	25384	89,80	7,10	3,10	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	7	Eigen waarde	18	25384	89,80	7,10	3,10	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	8	Eigen waarde	18	25384	89,80	7,10	3,10	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	7	Eigen waarde	14	25384	89,80	7,10	3,10	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	18	25384	89,80	7,10	3,10	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	18	25384	89,80	7,10	3,10	30,00	30,00	30,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	20	26840	89,90	6,90	3,20	30,00	30,00	30,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	12	26840	89,90	6,90	3,20	30,00	30,00	30,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	19596	95,40	3,20	1,40	20,00	20,00	20,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	13	19596	95,40	3,20	1,40	20,00	20,00	20,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	19596	95,40	3,20	1,40	20,00	20,00	20,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	10	12511	95,50	3,50	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	10	12511	95,50	3,50	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	10	12511	95,50	3,50	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	10	12511	95,50	3,50	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1

Model jaar 2009 Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2009 met ontvangerpunten
 Groep:hoofdgroep
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	7	Eigen waarde	10	12511	95,50	3,50	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	6	Eigen waarde	14	12511	95,50	3,50	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	12	12511	95,50	3,50	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	6	Eigen waarde	10	12511	95,50	3,50	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	5	Eigen waarde	10	12511	95,50	3,50	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	10	12511	95,50	3,50	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	10	12511	95,50	3,50	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	10	12511	95,50	3,50	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	14	12511	95,50	3,50	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
20	Waarderweg-oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	14	10597	95,70	3,40	0,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1

Model jaar 2009 Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2009 met ontvangerpunten
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

ID	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
01a	0	Geen	1	0
10a	0	Geen	1	0
10b	0	Geen	1	0
15b	0	Geen	1	0
1b	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
4a	0	Geen	1	0
4b	0	Geen	1	0
7a	0	Geen	1	0
7b	0	Geen	1	0
8a	0	Geen	1	0
8b	0	Geen	1	0
9a noord	0	Geen	1	0
9b	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
6	0	Geen	1	0
6	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0

Model jaar 2009 Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2009 met ontvangerpunten
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
20	0	Geen	1	0

Model jaar 2010 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2010 met ontvangerpunten wb 1R
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
01a	Afslag Fly-over Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	24392	91,60	6,10	2,30	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	7	Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	6	Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	VAK_2x10 (8m)	8	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	7	Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	6	Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	9	12604	89,90	7,20	2,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
1b	Oprit Amsterdamsevaart vanaf fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	25145	92,30	5,80	1,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
7a	Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_1x10 (4m)	4	24392	91,70	6,20	2,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8a	Amsterdamsevaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_1x10 (4m)	4	24392	91,60	6,30	2,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
9a noord	Amsterdamsevaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	24392	91,60	6,20	2,20	20,00	20,00	20,00	Geen	1
10a	Amsterdamsevaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	16356	94,00	4,60	1,40	30,00	30,00	30,00	Geen	1
10b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	16358	94,00	4,50	1,50	30,00	30,00	30,00	Geen	1
9b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	25145	92,30	5,80	1,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	12	27210	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	7	Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	8	Eigen waarde	18	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	7	Eigen waarde	14	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	Eigen waarde	9	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
4b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	9	10976	89,70	7,40	2,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
4a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	9	10976	89,70	7,40	2,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
20	Waarderweg-oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	14	9217	95,10	3,80	1,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	12	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
7b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	6	25145	92,30	5,70	2,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	6	25145	92,30	5,70	2,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	6	Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	7	Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	6	Eigen waarde	14	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	5	Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1

Model jaar 2010 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2010 met ontvangerpunten wb 1R
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	14	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	10	10398	94,70	4,10	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	13	19503	95,30	3,50	1,20	15,00	15,00	15,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	19503	95,30	3,50	1,20	15,00	15,00	15,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	19503	95,30	3,50	1,20	15,00	15,00	15,00	Geen	1
15b	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	10	12223	95,60	3,10	1,30	15,00	15,00	15,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	8	Eigen waarde	20	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	8	Eigen waarde	14	25668	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	20	27210	90,10	7,10	2,80	30,00	30,00	30,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	1	VAK_2x10 (8m)	8	4232	100,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 (8m)	8	4232	100,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 (8m)	8	4232	100,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 (8m)	8	4232	100,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 (8m)	8	4232	100,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 (8m)	8	4232	100,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 (8m)	8	4232	100,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 (8m)	8	4232	100,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 (8m)	8	4232	100,00	0,00	0,00	20,00	20,00	20,00	Geen	1
24a	Industrieweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	VAK_2x10 (8m)	8	5599	98,60	1,00	0,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
14b	Spaandamseweg Pkw	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	12	16615	95,60	2,80	1,60	30,00	30,00	30,00	Geen	1
15c	Spaandamseweg WZ	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	12	15332	95,70	3,00	1,30	15,00	15,00	15,00	Geen	1

Model:Eerste model jaar 2010 met ontvangerpunten wb 1R
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

11-1-2010 13:24:44

Model jaar 2010 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2010 met ontvangerpunten wb 1R
 Groep:hoofdgroep
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
15b	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
6	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24a	0	Geen	1	0
14b	0	Geen	1	0
15c	0	Geen	1	0

Model jaar 2015 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2015 met ontvangerpunten wb 1R
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
01a	Afslag Fly-over Amsterdamvaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	27125	89,70	7,40	2,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	VAK_2x10 (8m)	8	19569	87,80	8,70	3,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	VAK_2x10 (8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	VAK_2x10 (8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	VAK_2x10 (8m)	8	19569	87,80	8,70	3,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	VAK_2x10 (8m)	8	19569	87,80	8,70	3,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	7	VAK_2x10 (8m)	8	19569	87,80	8,70	3,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	8	VAK_2x10 (8m)	8	19569	87,80	8,70	3,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	8	VAK_2x10 (8m)	8	19569	87,80	8,70	3,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	7	Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	6	Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	VAK_2x10 (8m)	8	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	VAK_2x10 (8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	VAK_2x10 (8m)	8	19569	87,80	8,70	3,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	VAK_2x10 (8m)	8	19569	87,80	8,70	3,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	VAK_2x10 (8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	VAK_2x10 (8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	7	VAK_2x10 (8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	8	VAK_2x10 (8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	8	VAK_2x10 (8m)	8	22723	90,20	7,00	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	7	Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	6	Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	9	24585	89,70	7,30	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
1b	Oprit Amsterdamvaart vanaf fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	27886	90,50	7,10	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
7a	Amsterdamvaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_1x10 (4m)	4	7556	94,90	4,00	1,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8a	Amsterdamvaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_1x10 (4m)	4	7556	94,80	4,00	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
9a noord	Amsterdamvaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	7009	94,90	4,00	1,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
10a	Amsterdamvaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	8803	94,10	4,90	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
10b	Amsterdamvaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	8814	94,90	4,10	1,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
9b	Amsterdamvaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	5812	93,80	4,80	1,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	12	8789	93,40	4,80	1,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	7	Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	8	Eigen waarde	18	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	7	Eigen waarde	14	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1

Model jaar 2015 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2015 met ontvangerpunten wb 1R
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	Eigen waarde	9	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
4b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	9	21329	89,50	7,40	3,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
4a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	9	21329	89,50	7,40	3,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
20	Waarderweg-oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	14	13923	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	12	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
7b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	6	5162	92,30	4,80	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	6	5162	92,30	4,80	2,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	6	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	7	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	6	Eigen waarde	14	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	5	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	14	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	10	15743	93,30	5,20	1,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	13	18203	93,80	4,70	1,50	15,00	15,00	15,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	18203	93,80	4,70	1,50	15,00	15,00	15,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	18203	93,80	4,70	1,50	15,00	15,00	15,00	Geen	1
15b	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	10	6196	95,40	3,40	1,20	15,00	15,00	15,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	8	Eigen waarde	20	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Talud	8	Eigen waarde	14	6877	93,30	4,30	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	20	8789	93,40	4,80	1,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	1	VAK_2x10 (8m)	8	5796	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 (8m)	8	5796	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 (8m)	8	5796	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 (8m)	8	5796	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 (8m)	8	5796	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 (8m)	8	5796	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 (8m)	8	5796	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24a	Industrieweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	VAK_2x10 (8m)	8	7248	98,40	1,20	0,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
14b	Spaandamseweg Pkw	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	12	9033	95,80	3,10	1,10	10,00	10,00	10,00	Geen	1
15c	Spaandamseweg WZ	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	12	11062	96,90	2,30	0,80	20,00	20,00	20,00	Geen	1

Model jaar 2015 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2015 met ontvangerpunten wb 1R
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
01a	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
1b	0	Geen	1	0
7a	0	Geen	1	0
8a	0	Geen	1	0
9a noord	0	Geen	1	0
10a	0	Geen	1	0
10b	0	Geen	1	0
9b	0	Geen	1	0
6	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0

Model jaar 2015 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2015 met ontvangerpunten wb 1R
 Groep:hoofdgroep
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
5	0	Geen	1	0
4b	0	Geen	1	0
4a	0	Geen	1	0
20	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
7b	0	Geen	1	0
8b	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16b	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
6	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24a	0	Geen	1	0
14b	0	Geen	1	0
15c	0	Geen	1	0

Model jaar 2020 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2020 met ontvangerpunten wb 1R
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
01a	Afslag Fly-over Amsterdamvaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	29287	89,50	7,80	2,70	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	VAK_2x10 (8m)	8	21003	87,40	8,80	3,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	VAK_2x10 (8m)	8	23976	89,80	7,20	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	VAK_2x10 (8m)	8	23976	89,80	7,20	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	VAK_2x10 (8m)	8	21003	87,40	8,80	3,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	VAK_2x10 (8m)	8	21003	87,40	8,80	3,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	7	VAK_2x10 (8m)	8	21003	87,40	8,80	3,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	8	VAK_2x10 (8m)	8	21003	87,40	8,80	3,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Snelweg 120	Brug	7	Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Snelweg 120	Brug	6	Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	VAK_2x10 (8m)	8	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	VAK_2x10 (8m)	8	23976	89,80	7,20	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	VAK_2x10 (8m)	8	21003	87,40	8,80	3,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2a	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	VAK_2x10 (8m)	8	21003	87,40	8,80	3,80	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	VAK_2x10 (8m)	8	23976	89,80	7,20	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	VAK_2x10 (8m)	8	23976	89,80	7,20	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	7	VAK_2x10 (8m)	8	23976	89,80	7,20	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
2b	Fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	8	VAK_2x10 (8m)	8	23976	89,80	7,20	3,00	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	7	Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
3b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	9	26065	89,30	7,50	3,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
1b	Oprit Amsterdamvaart vanaf fly-over	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	30320	90,30	7,20	2,50	7,00	7,00	7,00	Geen	1
7a	Amsterdamvaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_1x10 (4m)	4	8373	94,30	4,40	1,30	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8a	Amsterdamvaart noord	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_1x10 (4m)	4	8373	94,30	4,40	1,30	7,00	7,00	7,00	Geen	1
9a noord	Amsterdamvaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	7646	94,40	4,30	1,30	7,00	7,00	7,00	Geen	1
10a	Amsterdamvaart	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	9626	94,00	4,60	1,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
10b	Amsterdamvaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	9636	94,60	4,20	1,20	7,00	7,00	7,00	Geen	1
9b	Amsterdamvaart zuid	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	VAK_2x10 (8m)	8	6998	93,60	5,00	1,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	12	9514	93,10	5,00	1,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	7	Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	8	Eigen waarde	18	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	7	Eigen waarde	14	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1

Model jaar 2020 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2020 met ontvangerpunten wb 1R
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	Omschrijving	Start km	Eind km	V_Type	Wegligging	Hoogte	Strokenbeeld	Breedte	Q_Etmaal	%LV	%MV	%ZV	%Cong_LV	%Cong_MV	%Cong_ZV	TScherm_L	HScherm_L
5	Kegge viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	6	Eigen waarde	9	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
4b	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	9	22540	89,20	7,70	3,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
4a	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	9	22540	89,20	7,70	3,10	7,00	7,00	7,00	Geen	1
20	Waarderweg-oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	14	14727	92,70	5,70	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	5	Eigen waarde	12	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
7b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Snelweg 120	Normaal	0	Eigen waarde	6	6252	91,90	5,20	2,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
8b	Amsterdamsevaart zuid	0,00	0,00	Snelweg 120	Normaal	0	Eigen waarde	6	6252	91,90	5,20	2,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	6	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	7	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	6	Eigen waarde	14	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	5	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	4	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	3	Eigen waarde	14	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
19	Schoterbrug/oostweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	10	17004	92,80	5,60	1,60	7,00	7,00	7,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	Eigen waarde	13	19468	93,40	4,90	1,70	15,00	15,00	15,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	19468	93,40	4,90	1,70	15,00	15,00	15,00	Geen	1
16	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	13	19468	93,40	4,90	1,70	15,00	15,00	15,00	Geen	1
15b	Spaarndamseweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	10	6473	95,20	3,50	1,30	15,00	15,00	15,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	8	Eigen waarde	20	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
5	Kegge-viaduct	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	8	Eigen waarde	14	7150	93,20	4,40	2,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
6	Camera Obscuraweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	0	Eigen waarde	20	9514	93,10	5,00	1,90	7,00	7,00	7,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	1	VAK_2x10 (8m)	8	6072	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 (8m)	8	6072	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 (8m)	8	6072	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 (8m)	8	6072	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	3	VAK_2x10 (8m)	8	6072	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 (8m)	8	6072	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24b	Waarderbrug	0,00	0,00	Buitenweg	Brug	2	VAK_2x10 (8m)	8	6072	100,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	Geen	1
24a	Industrieweg	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	2	VAK_2x10 (8m)	8	7615	98,40	1,20	0,40	7,00	7,00	7,00	Geen	1
14b	Spaandamseweg Pkw	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	12	9402	95,80	3,00	1,20	10,00	10,00	10,00	Geen	1
15c	Spaandamseweg WZ	0,00	0,00	Buitenweg	Normaal	1	Eigen waarde	12	11524	96,80	2,30	0,90	20,00	20,00	20,00	Geen	1

Model jaar 2020 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2020 met ontvangerpunten wb 1R
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
01a	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
3a	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
2a	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
2b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
3b	0	Geen	1	0
1b	0	Geen	1	0
7a	0	Geen	1	0
8a	0	Geen	1	0
9a noord	0	Geen	1	0
10a	0	Geen	1	0
10b	0	Geen	1	0
9b	0	Geen	1	0
6	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0

Model jaar 2020 Wb 1R Invoergegevens

Model:Eerste model jaar 2020 met ontvangerpunten wb 1R
 Groep:hoofdgroep
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - ISL2

Id	DScherm_L	TScherm_R	HScherm_R	DScherm_R
5	0	Geen	1	0
4b	0	Geen	1	0
4a	0	Geen	1	0
20	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
7b	0	Geen	1	0
8b	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
19	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16	0	Geen	1	0
16b	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
5	0	Geen	1	0
6	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24b	0	Geen	1	0
24a	0	Geen	1	0
14b	0	Geen	1	0
15c	0	Geen	1	0

Bijlage

4

Resultaten CARII

Rapportage NO₂

Wegvak	Jaargemiddelde concentratie NO ₂ [microgram/m ³]				
	2008	2009	2010	2015	2020
1 A200 OF	37	36,7	36,1	31,1	24,7
2 Flyover				32,7	26
3 C. Obscuraweg FB	33,6	34,4	34,8	37,2	29,2
4 C. Obscuraweg BO	29,4	28,5	27,9	29,6	23,5
5 C. Obscuraweg RF	38,2	38	37,5	24,5	19,8
6 C. Obscuraweg AR	37,4	37,6	36,8	24,3	19,6
7 - 9 Amsterdamsevaart FC	34,5	36,4	36,6	25,4	20,8
10 Amsterdamsevaart CP	32,5	31,7	30,1	22,1	18,2
11 Oudeweg CW	29,3	28,5	27,9	28,7	22,9
12 Oudeweg WG	29,2	30,6	29,7	31,4	24,9
13 Oudeweg GS	42,3	44,2	43,4	36	28,4
14 Spaarndamseweg OW	39,2	37,6	36,9	28,1	22,5
14a Spaarndamseweg OPk	39,4	39,9	37,1	28,1	22,4
14b Spaarndamseweg PkW	38,2	38,4	34,4	25,6	20,7
15 Spaarndamseweg WS	41,1	36,1	35,4	25,6	20,8
15a Spaarndamseweg ZSp	33,5	33,7	30,3	22,4	18,5
15b Spaarndamseweg SpSb	31,6	31,7	29,6	22,6	18,6
15c Spaarndamseweg WZ	39,9	40,2	34,9	26,7	21,7
16 Spaarndamseweg SV	35,2	38,5	37,7	31,9	25,5
17 Vondelweg	31,4	33,8	32,9	27,7	22,4
18 Vondelweg	34,5	37,3	36,2	30,6	24,8
19 Schoterbrug-Oostweg	22,5	26,1	25,9	24,8	20,4
20 Waarderweg-Oostweg IA	22,4	25	24,8	23,4	19,5
21 Waarderweg-Oostweg CI	25,1	25,6	25,1	24,1	19,5
22 Waarderweg-Oostweg OC	27,1	26,8	26,2	25,2	20,2
23 Industrieweg	26,9	25,6	25	21,9	17,5
24 Industrieweg	31	22,7	22,3	19,1	15,8
24a Industrieweg (Whaven)	30,8	30,6	23,7	21,2	17,3
24b Waarderbrug IS	29,6	29,8	25,6	22,1	18,2
25 Amsterdamsevaart PN	34	32,8	32,3	23,8	19,5
26 Amsterdamsevaart NG	35	33,8	33,7	25,2	20,5
27 Ged. Oostersingelgracht AP	36,5	35,3	35,2	26,5	21,4
28 Ged. Oostersingelgracht PO	35,8	34,6	34,5	25,9	21
29 Pr. Bernhardlaan	29,4	29	28,2	22,7	18,6

Rapportage PM₁₀

Jaargemiddelde concentratie PM10 [microgram/m3]					
Wegvak	2008	2009	2010	2015	2020
1 A200 OF	21,5	21,2	21	19,4	17,8
2 Flyover				19,8	18,3
3 C. Obscuraweg FB	20,5	20,6	20,6	20,8	19
4 C. Obscuraweg BO	19,8	19,6	19,5	19,3	17,7
5 C. Obscuraweg RF	21,8	21,6	21,4	18	16,5
6 C. Obscuraweg AR	21,6	21,5	21,3	18	16,5
7 - 9 Amsterdamsevaart FC	20,8	21	20,9	18,1	16,8
10 Amsterdamsevaart CP	19,8	19,6	19,3	17,2	15,9
11 Oudeweg CW	19,7	19,5	19,5	19,1	17,5
12 Oudeweg WG	19,1	19,4	19,2	19,3	17,6
13 Oudeweg GS	22,7	23,2	22,9	20,2	18,4
14 Spaarndamseweg OW	21,8	21,3	21,1	18,4	17
14a Spaarndamseweg OPk	21,8	21,9	21,1	18,4	16,9
14b Spaarndamseweg PkW	21,5	21,5	20,6	17,9	16,5
15 Spaarndamseweg WS	22	20,5	20,3	17,5	16
15a Spaarndamseweg ZSp	20,8	20,7	19,7	17,3	16
15b Spaarndamseweg SpSb	20,3	20,2	19,5	17,3	16
15c Spaarndamseweg WZ	21,6	21,7	21	18	16,5
16 Spaarndamseweg SV	21,2	21,9	21,7	19,6	17,9
17 Vondelweg	20	20,6	20,5	18,6	17
18 Vondelweg	20,9	21,6	21,4	19,2	17,6
19 Schoterbrug-Oostweg	17,9	18,7	18,6	17,8	16,5
20 Waarderweg-Oostweg IA	17,9	18,4	18,3	17,5	16,2
21 Waarderweg-Oostweg CI	18,4	18,5	18,4	17,8	16,3
22 Waarderweg-Oostweg OC	18,8	18,7	18,6	18	16,5
23 Industrieweg	18,9	18,4	18,3	17,3	15,8
24 Industrieweg	19,9	17,9	17,8	16,8	15,4
24a Industrieweg (Whaven)	19,9	19,8	18,2	17,2	15,9
24b Waarderbrug IS	19,2	19,2	18,4	17,2	16
25 Amsterdamsevaart PN	20,7	20,3	20,1	17,7	16,3
26 Amsterdamsevaart NG	20,6	20,3	20,4	17,9	16,5
27 Ged. Oostersingelgracht AP	20,9	20,6	20,7	18,1	16,7
28 Ged. Oostersingelgracht PO	20,7	20,4	20,5	17,9	16,5
29 Pr. Bernhardlaan	19,2	19,1	19	17,4	16

Aantal overschrijdingsdagen PM10 [microgram/m3]					
Wegvak	2008	2009	2010	2015	2020
1 A200 OF	16	15	15	11	7
2 Flyover				12	8
3 C. Obscuraweg FB	14	14	14	14	10
4 C. Obscuraweg BO	11	11	11	10	7
5 C. Obscuraweg RF	17	16	16	8	5
6 C. Obscuraweg AR	17	16	16	7	5
7 - 9 Amsterdamsevaart FC	14	15	15	8	5
10 Amsterdamsevaart CP	12	11	10	6	4
11 Oudeweg CW	11	11	11	10	7
12 Oudeweg WG	10	11	10	10	7
13 Oudeweg GS	20	22	21	13	8
14 Spaarndamseweg OW	17	16	15	8	6
14a Spaarndamseweg OPk	17	17	15	8	6
14b Spaarndamseweg PkW	16	16	14	7	5
15 Spaarndamseweg WS	18	13	13	7	4
15a Spaarndamseweg ZSp	14	14	11	6	4
15b Spaarndamseweg SpSb	13	13	11	6	4
15c Spaarndamseweg WZ	17	17	13	7	4
16 Spaarndamseweg SV	15	18	17	11	7
17 Vondelweg	12	14	13	9	6
18 Vondelweg	15	17	16	10	7
19 Schoterbrug-Oostweg	7	9	9	7	5
20 Waarderweg-Oostweg IA	7	8	8	7	4
21 Waarderweg-Oostweg CI	8	9	8	7	5
22 Waarderweg-Oostweg OC	9	9	9	8	5
23 Industrieweg	9	8	8	6	4
24 Industrieweg	12	7	7	5	3
24a Industrieweg (Whaven)	12	12	8	6	4
24b Waarderbrug IS	10	10	8	6	4
25 Amsterdamsevaart PN	14	13	12	7	5
26 Amsterdamsevaart NG	14	13	13	7	5
27 Ged. Oostersingelgracht AP	14	14	14	8	5
28 Ged. Oostersingelgracht PO	14	13	13	7	5
29 Pr. Bernhardlaan	10	10	10	6	4

Rapportage overig	
Naam	rekenaar, vrij.
Versie	8.1
Stratenbestand	2008
Jaartal	2008
Meteorologische conditie	Gepasseerd jaar
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 µg/m3
Schalingsfactor emissiefactoren	
Personenauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

		X	Y	Benzeen (µg/m3) Jaargemiddelde	Benzeen (µg/m3) Jm achtergrond	SO2 (µg/m3) Jaargemiddelde	SO2 (µg/m3) Jm achtergrond	SO2 (µg/m3) # Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	CO (µg/m3) 98-Perctiel 8h	CO (µg/m3) 98-Perctiel achtergrond	BaP (ng/m3) Jaargemiddelde	BaP (ng/m3) Jm achtergrond
Plaats	Straatnaam											
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	0,8	0,7	2,7	2,6	0	814,1	611	0,3	0,3
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	0,9	0,7	2,7	2,6	0	794	611	0,3	0,3
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	0,8	0,6	2,7	2,6	0	770,9	606	0,3	0,3
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	1,1	0,7	2,7	2,6	0	936,8	611	0,4	0,3
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	1,1	0,7	2,7	2,6	0	910,9	611	0,4	0,3
Haarlem	7 - 9 Amsterdamsevaart FC	106342	489548	0,8	0,7	2,7	2,6	0	765,7	611	0,3	0,3
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	0,7	0,6	2,8	2,7	0	753,8	589	0,3	0,3
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	0,8	0,6	2,7	2,6	0	751,4	606	0,3	0,3
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	0,7	0,6	2,7	2,7	0	668,6	589	0,3	0,3
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	1,4	0,6	2,9	2,7	0	1167,3	566	0,4	0,3
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104808	489763	1,2	0,6	2,9	2,7	0	1070,8	558	0,4	0,3
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	1,4	0,6	3	2,8	0	1183,8	551	0,4	0,3
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	1,1	0,6	2,9	2,8	0	999,5	576	0,4	0,3
Haarlem	17 Vondelweg	105312	491261	0,9	0,6	2,9	2,8	0	836,9	576	0,3	0,3
Haarlem	18 Vondelweg	105285	491799	1,1	0,6	2,9	2,8	0	940,6	576	0,4	0,3
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	0,6	0,6	2,5	2,5	0	577	577	0,3	0,3
Haarlem	20 Waarderweg-Oostweg IA	105594	490274	0,6	0,6	2,5	2,5	0	577	577	0,3	0,3
Haarlem	21 Waarderweg-Oostweg CI	105595	489811	0,7	0,6	2,6	2,6	0	656,5	584	0,3	0,3
Haarlem	22 Waarderweg-Oostweg OC	105782	489106	0,7	0,6	2,6	2,6	0	682	584	0,3	0,3
Haarlem	23 Industrieweg	105417	489965	0,8	0,6	2,6	2,6	0	718,6	584	0,3	0,3
Haarlem	24 Industrieweg	105044	489949	1	0,6	2,7	2,6	0	864,3	584	0,4	0,3
Haarlem	25 Amsterdamsevaart PN	105136	488438	1	0,6	2,8	2,7	0	906,4	589	0,4	0,3
Haarlem	26 Amsterdamsevaart NG	104739	488399	1	0,6	2,8	2,7	0	906,9	566	0,4	0,3
Haarlem	27 Ged. Oostersingelgracht AP	104606	488453	1	0,6	2,8	2,7	0	901,1	566	0,4	0,3
Haarlem	28 Ged. Oostersingelgracht PO	104670	488664	1	0,6	2,8	2,7	0	882,3	566	0,4	0,3
Haarlem	29 Pr. Bernhardlaan	105549	488389	0,7	0,6	2,7	2,7	0	703,5	589	0,3	0,3
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	1,2	0,6	2,9	2,7	0	1069,8	558	0,4	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PKW	104830	489764	1,2	0,6	2,8	2,7	0	1025,9	558	0,4	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	1,1	0,6	2,6	2,5	0	1006,9	577	0,4	0,3
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	1,1	0,6	2,6	2,5	0	925,2	577	0,4	0,3
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	1,3	0,6	3	2,8	0	1139,4	551	0,4	0,3
Haarlem	24a Industrieweg (Whaven)	105112	489952	1	0,6	2,7	2,6	0	864,4	584	0,4	0,3
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	0,8	0,6	2,7	2,7	0	688,8	558	0,3	0,3

Rapportage overig	
Naam	rekenaar, vrij.
Versie	8.1
Stratenbestand	2009
Jaartal	2009
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 µg/m3
Schalingsfactor emissiefactoren	
Personenauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

				Benzeen (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (ng/m3)	BaP (ng/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Perctientiel 8h	98-Perctientiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	0,8	0,7	2,3	2,2	0	795	611	0,3	0,3
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	1	0,7	2,3	2,2	0	802,1	611	0,3	0,3
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	0,8	0,6	2,2	2,2	0	764,1	606	0,3	0,3
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	1,1	0,7	2,3	2,2	0	927,9	611	0,4	0,3
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	1,1	0,7	2,3	2,2	0	926,3	611	0,4	0,3
Haarlem	7 9 Amsterdamsevaart FC	106342	488548	0,8	0,7	2,3	2,2	0	795	611	0,3	0,3
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	0,7	0,6	2,4	2,3	0	762	589	0,3	0,3
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	0,8	0,6	2,2	2,2	0	749,9	606	0,3	0,3
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	0,8	0,6	2,3	2,3	0	723,9	589	0,3	0,3
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	1,5	0,6	2,4	2,2	0	1244,4	566	0,4	0,3
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104808	489763	1,2	0,6	2,4	2,3	0	1024,1	558	0,4	0,3
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	1,1	0,6	2,4	2,3	0	961,6	551	0,4	0,3
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	1,3	0,6	2,4	2,3	0	1121,6	576	0,4	0,3
Haarlem	17 Vondelweg	105312	491261	1	0,6	2,4	2,3	0	919,4	576	0,4	0,3
Haarlem	18 Vondelweg	105285	491799	1,2	0,6	2,4	2,3	0	1039,2	576	0,4	0,3
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	0,8	0,6	2,1	2,1	0	701,2	577	0,3	0,3
Haarlem	20 Waardenweg-Oostweg IA	105594	490274	0,7	0,6	2,1	2,1	0	668,6	577	0,3	0,3
Haarlem	21 Waardenweg-Oostweg CI	105595	489811	0,8	0,6	2,2	2,2	0	693,6	584	0,3	0,3
Haarlem	22 Waardenweg-Oostweg OC	105782	489106	0,8	0,6	2,2	2,2	0	703,3	584	0,3	0,3
Haarlem	23 Industrieweg	105417	489965	0,7	0,6	2,2	2,2	0	660,8	584	0,3	0,3
Haarlem	24 Industrieweg	105044	489949	0,6	0,6	2,2	2,2	0	611,9	584	0,3	0,3
Haarlem	25 Amsterdamsevaart PN	105136	488438	1	0,6	2,4	2,3	0	885,4	589	0,4	0,3
Haarlem	26 Amsterdamsevaart NG	104739	488399	1	0,6	2,3	2,2	0	882,5	566	0,4	0,3
Haarlem	27 Ged. Oostersingelgracht AP	104606	488453	1	0,6	2,3	2,2	0	896,8	566	0,4	0,3
Haarlem	28 Ged. Oostersingelgracht PO	104670	488664	1	0,6	2,3	2,2	0	867	566	0,4	0,3
Haarlem	29 Pr. Bernhardlaan	105549	488389	0,8	0,6	2,3	2,3	0	713,3	589	0,3	0,3
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	1,3	0,6	2,4	2,3	0	1097,6	558	0,4	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	1,2	0,6	2,4	2,3	0	1051,9	558	0,4	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	1,2	0,6	2,2	2,1	0	1017,3	577	0,4	0,3
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	1,1	0,6	2,2	2,1	0	935,6	577	0,4	0,3
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	1,4	0,6	2,5	2,3	0	1161,5	551	0,4	0,3
Haarlem	24a Industrieweg (Whaven)	105112	489952	1	0,6	2,3	2,2	0	870,9	584	0,4	0,3
Haarlem	24b Waarderbrug IS	104920	489964	0,8	0,6	2,3	2,3	0	717,4	558	0,3	0,3

Rapportage overig	
Naam	rekenaar, vrij.
Versie	8.1
Stratenbestand	2010 1R
Jaartal	2010
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 µg/m3
Schalingsfactor emissiefactoren	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

				Benzeen (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (ng/m3)	BaP (ng/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	0,8	0,7	1,9	1,9	0	793,4	611	0,3	0,3
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	1	0,7	1,9	1,9	0	802,5	611	0,3	0,3
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	0,8	0,6	1,9	1,9	0	764,6	606	0,3	0,3
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	1,1	0,7	2	1,9	0	926,6	611	0,4	0,3
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	1,1	0,7	2	1,9	0	925,3	611	0,4	0,3
Haarlem	7 - 9 Amsterdamsevaart FC	106342	488548	0,8	0,7	1,9	1,9	0	793,4	611	0,3	0,3
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	0,7	0,6	1,9	1,9	0	756,9	589	0,3	0,3
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	0,8	0,6	1,9	1,9	0	750,8	606	0,3	0,3
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	0,8	0,6	1,9	1,9	0	709,4	589	0,3	0,3
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	1,4	0,6	1,9	1,8	0	1208,9	566	0,4	0,3
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104763	489247	1,2	0,6	2	1,9	0	1013,7	558	0,4	0,3
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	1,2	0,6	2	1,9	0	1013,7	558	0,4	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	1,1	0,6	2	1,9	0	936,2	558	0,4	0,3
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	1,2	0,6	2	1,9	0	992,6	551	0,4	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	1	0,6	1,9	1,8	0	876,1	577	0,4	0,3
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	0,9	0,6	1,9	1,8	0	839,5	577	0,3	0,3
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	1,1	0,6	2	1,9	0	954,4	551	0,4	0,3
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	1,3	0,6	2	1,9	0	1102,4	576	0,4	0,3
Haarlem	17 Vondelweg SV	105312	491261	1	0,6	2	1,9	0	911,1	576	0,4	0,3
Haarlem	18 Vondelweg VD	105285	491799	1,2	0,6	2	1,9	0	1037,6	576	0,4	0,3
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	0,7	0,6	1,8	1,8	0	679,1	577	0,3	0,3
Haarlem	20 Waarderweg-Oostweg IA	105594	490274	0,7	0,6	1,8	1,8	0	655,9	577	0,3	0,3
Haarlem	21 Waarderweg-Oostweg CI	105595	489811	0,8	0,6	1,9	1,9	0	692,1	584	0,3	0,3
Haarlem	22 Waarderweg-Oostweg OC	105782	489106	0,8	0,6	1,9	1,9	0	700,9	584	0,3	0,3
Haarlem	23 Industrieweg WH	105417	489965	0,7	0,6	1,9	1,9	0	662,3	584	0,3	0,3
Haarlem	24 Industrieweg HS	105044	489949	0,7	0,6	1,9	1,9	0	683,4	584	0,3	0,3
Haarlem	24a Industrieweg HWb	105112	489952	0,7	0,6	1,9	1,9	0	683,4	584	0,3	0,3
Haarlem	24b Industrieweg IS	104920	489964	0,7	0,6	1,9	1,9	0	612,7	558	0,3	0,3
Haarlem	25 Amsterdamsevaart PN	105136	488438	1	0,6	2	1,9	0	904,1	589	0,4	0,3
Haarlem	26 Amsterdamsevaart NG	104739	488399	1	0,6	1,9	1,8	0	900,4	566	0,4	0,3
Haarlem	27 Ged. Oostersingelgracht AP	104606	488453	1	0,6	1,9	1,8	0	915,1	566	0,4	0,3
Haarlem	28 Ged. Oostersingelgracht PO	104670	488664	1	0,6	1,9	1,8	0	883,7	566	0,4	0,3
Haarlem	29 Pr. Bernhardlaan	105549	488389	0,8	0,6	1,9	1,9	0	720,3	589	0,3	0,3

Rapportage overig												
Naam	rekenaar, vrij.											
Versie	8.1											
Stratenbestand	2015 1R											
Jaartal	2015											
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie											
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen											
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 µg/m3											
Schalingsfactor emissiefactoren												
Personeneauto's	1											
Middelzwaar verkeer	1											
Zwaar verkeer	1											
Autobussen	1											
				Benzeen (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (ng/m3)	BaP (ng/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdinge n 24 uursgemiddelde	98-Perctentiel 8h	98-Perctentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	0,8	0,7	1,6	1,5	0	733,3	611	0,3	0,3
Haarlem	2 Flyover	106451	488592	1,1	0,7	1,6	1,5	0	833,5	611	0,3	0,3
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	1,4	0,7	1,6	1,5	0	1015,5	611	0,4	0,3
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	1,1	0,6	1,6	1,5	0	887	606	0,4	0,3
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	0,8	0,7	1,5	1,5	0	674,4	611	0,3	0,3
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	0,8	0,7	1,5	1,5	0	680,7	611	0,3	0,3
Haarlem	7 - 9 Amsterdamsevaart FC	106342	488548	0,7	0,7	1,5	1,5	0	639,9	611	0,3	0,3
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	0,6	0,6	1,4	1,4	0	629,2	589	0,3	0,3
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	1	0,6	1,6	1,5	0	869	606	0,4	0,3
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	1	0,6	1,5	1,4	0	857,1	589	0,4	0,3
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	1,3	0,6	1,5	1,4	0	984,1	566	0,4	0,3
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104763	489247	0,9	0,6	1,5	1,4	0	776,3	558	0,3	0,3
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	0,9	0,6	1,5	1,4	0	776,3	558	0,3	0,3
Haarlem	14b Spaarndamseweg PkW	104830	489764	0,8	0,6	1,4	1,4	0	707,6	558	0,3	0,3
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	0,9	0,6	1,5	1,4	0	755,9	551	0,3	0,3
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	0,8	0,6	1,4	1,4	0	674,1	577	0,3	0,3
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	0,8	0,6	1,4	1,4	0	672,5	577	0,3	0,3
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	0,9	0,6	1,5	1,4	0	741,3	551	0,3	0,3
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	1,2	0,6	1,6	1,5	0	926,3	576	0,4	0,3
Haarlem	17 Vondelweg SV	105312	491261	0,9	0,6	1,6	1,5	0	792,5	576	0,3	0,3
Haarlem	18 Vondelweg VD	105285	491799	1,1	0,6	1,6	1,5	0	880,9	576	0,4	0,3
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	0,8	0,6	1,4	1,4	0	718,1	577	0,3	0,3
Haarlem	20 Waarderweg-Oostweg IA	105594	490274	0,8	0,6	1,4	1,4	0	683	577	0,3	0,3
Haarlem	21 Waarderweg-Oostweg CI	105595	489811	0,9	0,6	1,4	1,4	0	739,9	584	0,3	0,3
Haarlem	22 Waarderweg-Oostweg OC	105782	489106	0,9	0,6	1,5	1,4	0	750,1	584	0,3	0,3
Haarlem	23 Industrieweg WH	105417	489965	0,7	0,6	1,4	1,4	0	664,3	584	0,3	0,3
Haarlem	24 Industrieweg HS	105044	489949	0,7	0,6	1,4	1,4	0	654,3	584	0,3	0,3
Haarlem	24a Industrieweg HWb	105112	489952	0,8	0,6	1,4	1,4	0	681,4	584	0,3	0,3
Haarlem	24b Industrieweg IS	104920	489964	0,7	0,6	1,4	1,4	0	613	558	0,3	0,3
Haarlem	25 Amsterdamsevaart PN	105136	488438	0,8	0,6	1,4	1,4	0	709,6	589	0,3	0,3
Haarlem	26 Amsterdamsevaart NG	104739	488399	0,8	0,6	1,4	1,4	0	701,1	566	0,3	0,3
Haarlem	27 Ged. Oostersingelgracht AP	104606	488453	0,9	0,6	1,4	1,4	0	718,9	566	0,3	0,3
Haarlem	28 Ged. Oostersingelgracht PO	104670	488664	0,8	0,6	1,4	1,4	0	688,3	566	0,3	0,3
Haarlem	29 Pr. Bernhardlaan	105549	488389	0,7	0,6	1,4	1,4	0	661,2	589	0,3	0,3

Rapportage overig													
Naam	rekenaar, vrij.												
Versie	8.1												
Stratenbestand	2020 1R												
Jaartal	2020												
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie												
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen												
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 µg/m3												
Schalingsfactor emissiefactoren													
Personeneauto's	1												
Middelzwaar verkeer	1												
Zwaar verkeer	1												
Autobussen	1												
				Benzeen (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (ng/m3)	BaP (ng/m3)	
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	
Haarlem	1 A200 OF	106888	488616	0,8	0,7	1,3	1,2	0	687,6	611	0,3	0,3	
Haarlem	2 Flyover	106451	488592	1,1	0,7	1,3	1,2	0	788,6	611	0,3	0,3	
Haarlem	3 C. Obscuraweg FB	106321	488851	1,3	0,7	1,3	1,2	0	934	611	0,4	0,3	
Haarlem	4 C. Obscuraweg BO	106257	489025	1	0,6	1,3	1,2	0	829	606	0,3	0,3	
Haarlem	5 C. Obscuraweg RF	106332	488486	0,8	0,7	1,2	1,2	0	660,6	611	0,3	0,3	
Haarlem	6 C. Obscuraweg AR	106124	488471	0,8	0,7	1,2	1,2	0	667,7	611	0,3	0,3	
Haarlem	7 - 9 Amsterdamsevaart FC	106342	488548	0,7	0,7	1,2	1,2	0	630,1	611	0,3	0,3	
Haarlem	10 Amsterdamsevaart CP	105798	488507	0,6	0,6	1,1	1,1	0	614,3	589	0,3	0,3	
Haarlem	11 Oudeweg CW	106025	489056	1	0,6	1,3	1,2	0	811,4	606	0,3	0,3	
Haarlem	12 Oudeweg WG	105435	488833	1	0,6	1,2	1,1	0	799,5	589	0,3	0,3	
Haarlem	13 Oudeweg GS	104645	488926	1,2	0,6	1,2	1,1	0	895,6	566	0,4	0,3	
Haarlem	14 Spaarndamseweg OW	104763	489247	0,9	0,6	1,2	1,1	0	724,9	558	0,3	0,3	
Haarlem	14a Spaarndamseweg OPk	104763	489247	0,9	0,6	1,2	1,1	0	724,9	558	0,3	0,3	
Haarlem	14b Spaarndamseweg PKW	104830	489764	0,8	0,6	1,1	1,1	0	675,1	558	0,3	0,3	
Haarlem	15 Spaarndamseweg WS	104974	490613	0,9	0,6	1,2	1,1	0	710,3	551	0,3	0,3	
Haarlem	15a Spaarndamseweg ZSp	105008	490613	0,7	0,6	1,1	1,1	0	652,4	577	0,3	0,3	
Haarlem	15b Spaarndamseweg SpSb	105162	490853	0,7	0,6	1,1	1,1	0	651,7	577	0,3	0,3	
Haarlem	15c Spaarndamseweg WZ	104891	490240	0,9	0,6	1,2	1,1	0	699	551	0,3	0,3	
Haarlem	16 Spaarndamseweg SV	105248	491139	1,1	0,6	1,3	1,2	0	855,8	576	0,4	0,3	
Haarlem	17 Vondelweg SV	105312	491261	0,9	0,6	1,3	1,2	0	747,9	576	0,3	0,3	
Haarlem	18 Vondelweg VD	105285	491799	1,1	0,6	1,3	1,2	0	818,8	576	0,3	0,3	
Haarlem	19 Schoterbrug-Oostweg	105330	490669	0,8	0,6	1,1	1,1	0	691	577	0,3	0,3	
Haarlem	20 Waarderweg-Oostweg IA	105594	490274	0,8	0,6	1,1	1,1	0	664,3	577	0,3	0,3	
Haarlem	21 Waarderweg-Oostweg CI	105595	489811	0,8	0,6	1,1	1,1	0	706,4	584	0,3	0,3	
Haarlem	22 Waarderweg-Oostweg OC	105782	489106	0,9	0,6	1,2	1,1	0	713,5	584	0,3	0,3	
Haarlem	23 Industrierweg WH	105417	489965	0,7	0,6	1,1	1,1	0	647,4	584	0,3	0,3	
Haarlem	24 Industrierweg HS	105044	489949	0,7	0,6	1,1	1,1	0	640,4	584	0,3	0,3	
Haarlem	24a Industrierweg HWb	105112	489952	0,7	0,6	1,1	1,1	0	660,6	584	0,3	0,3	
Haarlem	24b Industrierweg IS	104920	489964	0,7	0,6	1,1	1,1	0	601,3	558	0,3	0,3	
Haarlem	25 Amsterdamsevaart PN	105136	488438	0,8	0,6	1,1	1,1	0	690,8	589	0,3	0,3	
Haarlem	26 Amsterdamsevaart NG	104739	488399	0,8	0,6	1,1	1,1	0	677,3	566	0,3	0,3	
Haarlem	27 Ged. Oostersingelgracht AP	104606	488453	0,8	0,6	1,1	1,1	0	691,8	566	0,3	0,3	
Haarlem	28 Ged. Oostersingelgracht PO	104670	488664	0,8	0,6	1,1	1,1	0	663,9	566	0,3	0,3	
Haarlem	29 Pr. Bernhardlaan	105549	488389	0,7	0,6	1,1	1,1	0	648,5	589	0,3	0,3	

Bijlage

5

Resultaten ISL2

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2008 met ontvangerpunten dicht
- Achtergrondconcentraties: 2008
- Emissiefactoren: 2008
- Meteorologische gegevens: 2008

			NO2					PM10					O3		NOx
	Ident.	Omschrijving	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Fr. NO2	#overschr.	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Excl.zeezout	#overschr.	Achtergr.	Dbl.telling	Jaargem.
	46	Spaandamseweg WZ	29,04	0,10	25,40	0,18	0	24,33	0,00	23,70	18,33	8	38,40	-0,10	7,59
	45	Spaandamseweg WZ	28,61	0,10	25,40	0,18	0	24,29	0,00	23,70	18,29	8	38,40	-0,10	7,12
	44	Spaandamseweg WZ	28,93	0,10	25,40	0,18	0	24,31	0,00	23,70	18,31	8	38,40	-0,10	7,33
	42	Spaandamseweg WZ	29,03	0,10	25,40	0,18	0	24,33	0,00	23,70	18,33	8	38,40	-0,10	7,56
	40	Spaandamseweg WZ	28,79	0,10	25,40	0,18	0	24,28	0,00	23,70	18,28	8	38,40	-0,10	7,01
	38	Spaandamseweg WZ	28,36	0,10	25,40	0,18	0	24,22	0,00	23,70	18,22	8	38,40	-0,10	6,22
	43	Spaandamseweg WZ	28,53	0,10	25,40	0,18	0	24,27	0,00	23,70	18,27	8	38,40	-0,10	6,94
	41	Spaandamseweg WZ	28,51	0,10	25,40	0,18	0	24,28	0,00	23,70	18,28	8	38,40	-0,10	6,93
	39	Spaandamseweg WZ	28,60	0,10	25,40	0,19	0	24,30	0,00	23,70	18,30	8	38,40	-0,10	7,19
	37	Spaandamseweg WZ	27,85	0,10	25,40	0,19	0	24,18	0,00	23,70	18,18	8	38,40	-0,10	5,82
	49	Industrieweg	28,85	0,10	25,80	0,17	0	24,72	0,00	24,20	18,72	9	38,03	0,00	6,56
	50	Industrieweg	28,77	0,10	25,80	0,17	0	24,68	0,00	24,20	18,68	9	38,03	0,00	6,18
	51	Industrieweg	27,52	0,10	25,80	0,17	0	24,49	0,00	24,20	18,49	9	38,03	0,00	3,82
	52	Industrieweg	27,60	0,10	25,80	0,17	0	24,48	0,00	24,20	18,48	9	38,03	0,00	3,58
	53	Waarderbrug IS	24,07	0,30	22,00	0,17	0	24,05	0,10	23,70	18,05	8	40,71	-0,30	4,61
	55	Waarderbrug IS	23,87	0,30	22,00	0,17	0	24,01	0,10	23,70	18,01	8	40,71	-0,30	4,12
	54	Waarderbrug IS	24,07	0,30	22,00	0,17	0	23,98	0,10	23,70	17,98	8	40,71	-0,30	3,73
	56	Waarderbrug IS	23,91	0,30	22,00	0,17	0	23,96	0,10	23,70	17,96	7	40,71	-0,30	3,39
	47	Spaarndamseweg PkW	28,64	0,10	25,40	0,18	0	24,29	0,00	23,70	18,29	8	38,40	-0,10	7,25
	48	Spaarndamseweg PkW	29,15	0,10	25,40	0,18	0	24,34	0,00	23,70	18,34	8	38,40	-0,10	7,86
	57	Spaarndamseweg PkW	28,85	0,10	25,80	0,17	0	24,73	0,00	24,20	18,73	9	38,03	0,00	6,95
	58	Spaarndamseweg PkW	29,33	0,10	25,80	0,17	0	24,77	0,00	24,20	18,77	9	38,03	0,00	7,46
	59	Spaarndamseweg PkW	28,73	0,10	25,80	0,17	0	24,71	0,00	24,20	18,71	9	38,03	0,00	6,65
	60	Spaarndamseweg PkW	29,15	0,10	25,80	0,17	0	24,74	0,00	24,20	18,74	9	38,03	0,00	7,05
	61	Spaarndamseweg PkW	28,71	0,10	25,80	0,17	0	24,71	0,00	24,20	18,71	9	38,03	0,00	6,62
	62	Spaarndamseweg PkW	29,10	0,10	25,80	0,17	0	24,73	0,00	24,20	18,73	9	38,03	0,00	6,97
	63	Spaarndamseweg PkW	28,62	0,10	25,80	0,17	0	24,69	0,00	24,20	18,69	9	38,03	0,00	6,40
	64	Spaarndamseweg PkW	28,96	0,10	25,80	0,17	0	24,71	0,00	24,20	18,71	9	38,03	0,00	6,65
	65	Spaarndamseweg PkW	28,26	0,10	25,80	0,17	0	24,63	0,00	24,20	18,63	9	38,03	0,00	5,54
	66	Spaarndamseweg PkW	28,57	0,10	25,80	0,17	0	24,63	0,00	24,20	18,63	9	38,03	0,00	5,65

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2009 met ontvangerpunten dicht
- Achtergrondconcentraties: 2009
- Emissiefactoren: 2009
- Meteorologische gegevens: 1995..2004

			NO2					PM10					O3		NOx
	Ident.	Omschrijving	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Fr. NO2	#overschr.	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Excl.zeezout	#overschr.	Achtergr.	Dbl.telling	Jaargem.
	46	Spaandamseweg WZ	28,66	0,10	24,80	0,20	0	24,31	0,00	23,70	18,31	8	39,15	-0,10	7,59
	45	Spaandamseweg WZ	27,91	0,10	24,80	0,21	0	24,26	0,00	23,70	18,26	8	39,15	-0,10	6,92
	44	Spaandamseweg WZ	28,55	0,10	24,80	0,20	0	24,29	0,00	23,70	18,29	8	39,15	-0,10	7,34
	42	Spaandamseweg WZ	28,69	0,10	24,80	0,20	0	24,32	0,00	23,70	18,32	8	39,15	-0,10	7,61
	40	Spaandamseweg WZ	28,46	0,10	24,80	0,20	0	24,28	0,00	23,70	18,28	8	39,15	-0,10	7,09
	38	Spaandamseweg WZ	27,77	0,10	24,80	0,20	0	24,17	0,00	23,70	18,17	8	39,15	-0,10	5,82
	43	Spaandamseweg WZ	27,80	0,10	24,80	0,21	0	24,24	0,00	23,70	18,24	8	39,15	-0,10	6,68
	41	Spaandamseweg WZ	27,72	0,10	24,80	0,21	0	24,23	0,00	23,70	18,23	8	39,15	-0,10	6,54
	39	Spaandamseweg WZ	27,77	0,10	24,80	0,21	0	24,24	0,00	23,70	18,24	8	39,15	-0,10	6,69
	37	Spaandamseweg WZ	27,06	0,10	24,80	0,21	0	24,14	0,00	23,70	18,14	8	39,15	-0,10	5,45
	49	Industrieweg	28,42	0,10	25,30	0,19	0	24,60	0,00	24,10	18,60	9	38,75	-0,10	6,36
	50	Industrieweg	28,39	0,10	25,30	0,19	0	24,56	0,00	24,10	18,56	9	38,75	-0,10	6,00
	51	Industrieweg	26,99	0,10	25,30	0,19	0	24,38	0,00	24,10	18,38	8	38,75	-0,10	3,68
	52	Industrieweg	27,12	0,10	25,30	0,19	0	24,36	0,00	24,10	18,36	8	38,75	-0,10	3,39
	53	Waarderbrug IS	23,65	0,30	21,70	0,19	0	23,92	0,10	23,60	17,92	7	41,22	-0,20	4,32
	55	Waarderbrug IS	23,45	0,30	21,70	0,19	0	23,89	0,10	23,60	17,89	7	41,22	-0,20	3,86
	54	Waarderbrug IS	23,88	0,30	21,70	0,19	0	23,88	0,10	23,60	17,88	7	41,22	-0,20	3,71
	56	Waarderbrug IS	23,72	0,30	21,70	0,19	0	23,85	0,10	23,60	17,85	7	41,22	-0,20	3,41
	47	Spaarndamseweg PkW	27,95	0,10	24,80	0,20	0	24,27	0,00	23,70	18,27	8	39,15	-0,10	7,05
	48	Spaarndamseweg PkW	28,77	0,10	24,80	0,20	0	24,33	0,00	23,70	18,33	8	39,15	-0,10	7,85
	57	Spaarndamseweg PkW	28,15	0,10	25,30	0,19	0	24,60	0,00	24,10	18,60	9	38,75	-0,10	6,44
	58	Spaarndamseweg PkW	28,93	0,10	25,30	0,19	0	24,65	0,00	24,10	18,65	9	38,75	-0,10	7,16
	59	Spaarndamseweg PkW	28,02	0,10	25,30	0,19	0	24,57	0,00	24,10	18,57	9	38,75	-0,10	6,15
	60	Spaarndamseweg PkW	28,75	0,10	25,30	0,19	0	24,62	0,00	24,10	18,62	9	38,75	-0,10	6,77
	61	Spaarndamseweg PkW	28,01	0,10	25,30	0,19	0	24,57	0,00	24,10	18,57	9	38,75	-0,10	6,13
	62	Spaarndamseweg PkW	28,73	0,10	25,30	0,19	0	24,62	0,00	24,10	18,62	9	38,75	-0,10	6,73
	63	Spaarndamseweg PkW	27,92	0,10	25,30	0,19	0	24,56	0,00	24,10	18,56	9	38,75	-0,10	5,93
	64	Spaarndamseweg PkW	28,60	0,10	25,30	0,19	0	24,60	0,00	24,10	18,60	9	38,75	-0,10	6,45
	65	Spaarndamseweg PkW	27,61	0,10	25,30	0,19	0	24,50	0,00	24,10	18,50	9	38,75	-0,10	5,19
	66	Spaarndamseweg PkW	28,29	0,10	25,30	0,19	0	24,54	0,00	24,10	18,54	9	38,75	-0,10	5,67

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2010 met ontvangerpunten
- Achtergrondconcentraties: 2010
- Emissiefactoren: 2010
- Meteorologische gegevens: 1995..2004

		NO2						PM10					O3		NOx
	Ident.	Omschrijving	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Fr. NO2	#overschr.	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Excl.zeezout	#overschr.	Achtergr.	Dbl.telling	Jaargem.
	01	Amsterdamsevaart	32,76	1,40	23,10	0,16	0	25,37	0,30	24,10	19,37	11	40,74	-1,00	20,44
	02	Amsterdamsevaart	32,46	1,40	23,10	0,16	0	25,64	0,30	24,10	19,64	11	40,74	-1,00	24,88
	03	Amsterdamsevaart	32,10	1,40	23,10	0,16	0	25,60	0,30	24,10	19,60	11	40,74	-1,00	24,16
	04	Amsterdamsevaart	32,39	1,40	23,10	0,16	0	25,32	0,30	24,10	19,32	10	40,74	-1,00	19,62
	05	Amsterdamsevaart	33,50	1,40	23,10	0,16	0	25,78	0,30	24,10	19,78	12	40,74	-1,00	27,09
	06	Amsterdamsevaart	32,39	1,40	23,10	0,16	0	25,29	0,30	24,10	19,29	10	40,74	-1,00	19,16
	07	Camera	33,37	1,40	23,10	0,16	0	25,42	0,30	24,10	19,42	11	40,74	-1,00	21,45
	08	Camera	34,94	1,40	23,10	0,16	0	25,72	0,30	24,10	19,72	11	40,74	-1,00	26,46
	09	Camera	32,83	1,40	23,10	0,16	0	25,46	0,30	24,10	19,46	11	40,74	-1,00	22,42
	10	Camera	32,41	1,40	23,10	0,16	0	25,52	0,30	24,10	19,52	11	40,74	-1,00	23,36
	11	Camera	31,83	1,40	23,10	0,15	0	25,35	0,30	24,10	19,35	11	40,74	-1,00	20,94
	12	Camera	30,63	1,40	23,10	0,16	0	25,31	0,30	24,10	19,31	10	40,74	-1,00	20,03
	13	Camera	30,10	1,40	23,10	0,15	0	25,06	0,30	24,10	19,06	10	40,74	-1,00	16,16
	14	Camera	29,02	1,40	23,10	0,16	0	24,99	0,30	24,10	18,99	10	40,74	-1,00	14,79
	15	Camera	33,95	1,40	23,10	0,16	0	25,61	0,30	24,10	19,61	11	40,74	-1,00	24,68
	16	Camera	31,96	1,40	23,10	0,16	0	25,21	0,30	24,10	19,21	10	40,74	-1,00	18,26
	17	Camera	34,06	1,40	23,10	0,16	0	25,63	0,30	24,10	19,63	11	40,74	-1,00	24,97
	18	Camera	31,88	1,40	23,10	0,16	0	25,21	0,30	24,10	19,21	10	40,74	-1,00	18,23
	19	Camera	33,46	1,40	23,10	0,17	0	25,66	0,30	24,10	19,66	11	40,74	-1,00	24,74
	20	Amsterdamsevaart	35,84	1,40	23,10	0,16	0	26,24	0,30	24,10	20,24	13	40,74	-1,00	34,34
	21	Amsterdamsevaart	33,34	1,40	23,10	0,17	0	25,88	0,30	24,10	19,88	12	40,74	-1,00	28,23
	22	Amsterdamsevaart	29,92	1,40	23,10	0,18	0	25,25	0,30	24,10	19,25	10	40,74	-1,00	17,24
	23	Amsterdamsevaart	30,07	1,40	23,10	0,18	0	25,06	0,30	24,10	19,06	10	40,74	-1,00	14,42
	24	Amsterdamsevaart	27,04	0,30	23,20	0,18	0	24,43	0,10	23,80	18,43	8	40,63	-0,20	9,29
	25	Amsterdamsevaart	27,55	0,30	23,20	0,19	0	24,35	0,10	23,80	18,35	8	40,63	-0,20	8,13
	26	Waarderweg-oost	22,56	0,30	21,40	0,20	0	23,76	0,10	23,60	17,76	7	41,92	-0,20	2,14
	27	Waarderweg-oost	22,36	0,30	21,40	0,20	0	23,74	0,10	23,60	17,74	7	41,92	-0,20	1,97
	28	Schoterbrug	22,82	0,30	21,40	0,19	0	23,79	0,10	23,60	17,79	7	41,92	-0,20	2,58
	29	Schoterbrug	22,70	0,30	21,40	0,20	0	23,81	0,10	23,60	17,81	7	41,92	-0,20	2,83
	30	Schoterbrug	22,82	0,30	21,40	0,19	0	23,78	0,10	23,60	17,78	7	41,92	-0,20	2,49
	31	Schoterbrug	22,65	0,30	21,40	0,20	0	23,77	0,10	23,60	17,77	7	41,92	-0,20	2,38
	32	Schoterbrug	22,29	0,30	21,40	0,19	0	23,73	0,10	23,60	17,73	7	41,92	-0,20	1,81
	33	Spaarndamseweg	22,97	0,30	21,40	0,20	0	23,80	0,10	23,60	17,80	7	41,92	-0,20	2,82
	34	Spaarndamseweg	22,73	0,30	21,40	0,20	0	23,81	0,10	23,60	17,81	7	41,92	-0,20	2,88
	35	Spaarndamseweg	26,33	0,30	22,50	0,20	0	24,54	0,10	24,00	18,54	9	41,13	-0,20	7,39
	36	Spaarndamseweg	25,31	0,30	22,50	0,20	0	24,47	0,10	24,00	18,47	9	41,13	-0,20	6,45

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2015 met ontvangerpunten
- Achtergrondconcentraties: 2015
- Emissiefactoren: 2015
- Meteorologische gegevens: 1995..2004

			NO2					PM10					O3		NOx
	Ident.	Omschrijving	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Fr. NO2	#overschr.	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Excl.zeezout	#overschr.	Achtergr.	Dbl.telling	Jaargem.
	01	Amsterdamsevaart	27,65	1,10	20,50	0,18	0	23,86	0,20	23,00	17,86	7	42,51	-0,70	13,11
	02	Amsterdamsevaart	27,21	1,10	20,50	0,18	0	24,01	0,20	23,00	18,01	8	42,51	-0,70	15,24
	03	Amsterdamsevaart	27,64	1,10	20,50	0,19	0	24,08	0,20	23,00	18,08	8	42,51	-0,70	16,46
	04	Amsterdamsevaart	28,10	1,10	20,50	0,18	0	23,93	0,20	23,00	17,93	7	42,51	-0,70	14,15
	05	Amsterdamsevaart	28,11	1,10	20,50	0,18	0	24,10	0,20	23,00	18,10	8	42,51	-0,70	16,63
	06	Amsterdamsevaart	26,17	1,10	20,50	0,20	0	23,74	0,20	23,00	17,74	7	42,51	-0,70	11,09
	07	Camera	24,71	1,10	20,50	0,20	0	23,52	0,20	23,00	17,52	7	42,51	-0,70	7,65
	08	Camera	24,33	1,10	20,50	0,21	0	23,50	0,20	23,00	17,50	7	42,51	-0,70	7,31
	09	Camera	28,23	1,10	20,50	0,18	0	24,07	0,20	23,00	18,07	8	42,51	-0,70	16,42
	10	Camera	26,49	1,10	20,50	0,20	0	23,82	0,20	23,00	17,82	7	42,51	-0,70	12,40
	11	Camera	29,70	1,10	20,50	0,18	0	24,29	0,20	23,00	18,29	8	42,51	-0,70	19,86
	12	Camera	28,33	1,10	20,50	0,20	0	24,14	0,20	23,00	18,14	8	42,51	-0,70	17,51
	13	Camera	30,91	1,10	20,50	0,18	0	24,56	0,20	23,00	18,56	9	42,51	-0,70	24,13
	14	Camera	29,91	1,10	20,50	0,20	0	24,44	0,20	23,00	18,44	8	42,51	-0,70	22,16
	15	Camera	23,52	1,10	20,50	0,21	0	23,40	0,20	23,00	17,40	6	42,51	-0,70	5,70
	16	Camera	23,15	1,10	20,50	0,20	0	23,32	0,20	23,00	17,32	6	42,51	-0,70	4,55
	17	Camera	23,55	1,10	20,50	0,21	0	23,40	0,20	23,00	17,40	6	42,51	-0,70	5,66
	18	Camera	23,15	1,10	20,50	0,21	0	23,31	0,20	23,00	17,31	6	42,51	-0,70	4,46
	19	Camera	23,95	1,10	20,50	0,21	0	23,45	0,20	23,00	17,45	6	42,51	-0,70	6,29
	20	Amsterdamsevaart	25,53	1,10	20,50	0,21	0	23,72	0,20	23,00	17,72	7	42,51	-0,70	10,46
	21	Amsterdamsevaart	23,71	1,10	20,50	0,21	0	23,46	0,20	23,00	17,46	7	42,51	-0,70	6,47
	22	Amsterdamsevaart	23,48	1,10	20,50	0,22	0	23,45	0,20	23,00	17,45	6	42,51	-0,70	6,10
	23	Amsterdamsevaart	23,41	1,10	20,50	0,22	0	23,37	0,20	23,00	17,37	6	42,51	-0,70	5,08
	24	Amsterdamsevaart	22,00	0,20	20,40	0,22	0	23,04	0,00	22,80	17,04	6	42,70	-0,20	3,27
	25	Amsterdamsevaart	22,13	0,20	20,40	0,22	0	23,01	0,00	22,80	17,01	6	42,70	-0,20	2,87
	26	Waarderweg-oost	20,20	0,20	18,80	0,22	0	22,78	0,00	22,60	16,78	5	43,80	-0,20	2,48
	27	Waarderweg-oost	19,95	0,20	18,80	0,22	0	22,77	0,00	22,60	16,77	5	43,80	-0,20	2,29
	28	Schoterbrug	20,47	0,20	18,80	0,22	0	22,82	0,00	22,60	16,82	5	43,80	-0,20	2,92
	29	Schoterbrug	20,32	0,20	18,80	0,22	0	22,84	0,00	22,60	16,84	5	43,80	-0,20	3,16
	30	Schoterbrug	20,45	0,20	18,80	0,22	0	22,81	0,00	22,60	16,81	5	43,80	-0,20	2,79
	31	Schoterbrug	20,22	0,20	18,80	0,22	0	22,79	0,00	22,60	16,79	5	43,80	-0,20	2,59
	32	Schoterbrug	19,80	0,20	18,80	0,23	0	22,75	0,00	22,60	16,75	5	43,80	-0,20	1,96
	33	Spaarndamseweg	19,85	0,20	18,80	0,24	0	22,74	0,00	22,60	16,74	5	43,80	-0,20	1,86
	34	Spaarndamseweg	19,65	0,20	18,80	0,24	0	22,73	0,00	22,60	16,73	5	43,80	-0,20	1,67
	35	Spaarndamseweg	22,63	0,20	19,60	0,22	0	23,31	0,00	22,90	17,31	6	43,20	-0,10	5,49
	36	Spaarndamseweg	21,83	0,20	19,60	0,23	0	23,26	0,00	22,90	17,26	6	43,20	-0,10	4,80

Resultaten voor model: Eerste model jaar 2020 met ontvangerpunten
- Achtergrondconcentraties: 2020
- Emissiefactoren: 2020
- Meteorologische gegevens: 1995..2004

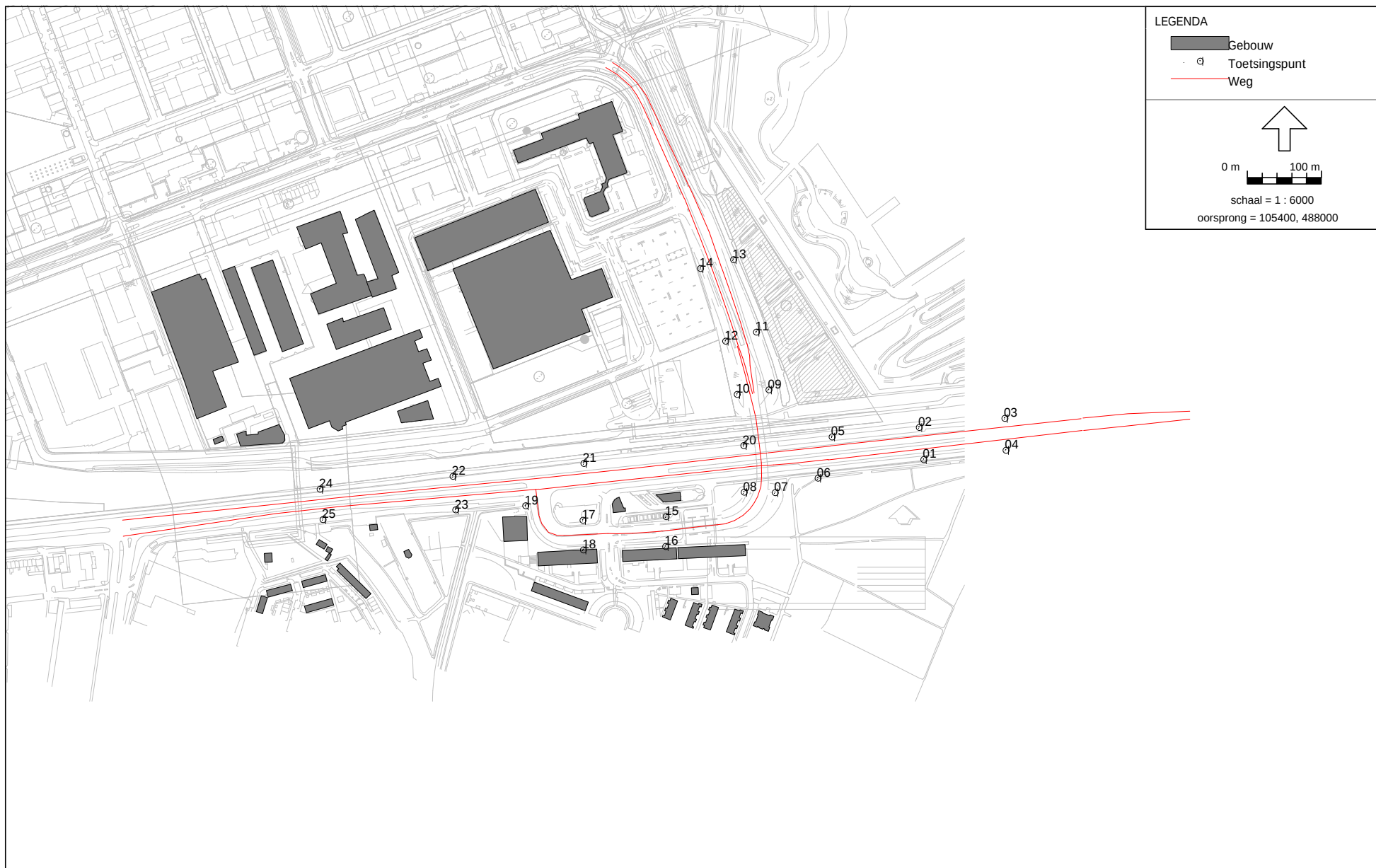
			NO2					PM10					O3		NOx
	Ident.	Omschrijving	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Fr. NO2	#overschr.	Jaargem.	Dbl.telling	Achtergr.	Excl.zeezout	#overschr.	Achtergr.	Dbl.telling	Jaargem.
	01	Amsterdamsevaart	22,25	0,90	17,80	0,20	0	22,43	0,20	21,70	16,43	5	44,49	-0,60	7,26
	02	Amsterdamsevaart	21,72	0,90	17,80	0,20	0	22,55	0,20	21,70	16,55	5	44,49	-0,60	8,39
	03	Amsterdamsevaart	22,07	0,90	17,80	0,21	0	22,63	0,20	21,70	16,63	5	44,49	-0,60	9,29
	04	Amsterdamsevaart	22,56	0,90	17,80	0,20	0	22,50	0,20	21,70	16,50	5	44,49	-0,60	7,98
	05	Amsterdamsevaart	22,26	0,90	17,80	0,20	0	22,61	0,20	21,70	16,61	5	44,49	-0,60	9,04
	06	Amsterdamsevaart	21,21	0,90	17,80	0,22	0	22,30	0,20	21,70	16,30	5	44,49	-0,60	5,91
	07	Camera	20,08	0,90	17,80	0,23	0	22,10	0,20	21,70	16,10	4	44,49	-0,60	3,80
	08	Camera	19,94	0,90	17,80	0,24	0	22,09	0,20	21,70	16,09	4	44,49	-0,60	3,72
	09	Camera	22,19	0,90	17,80	0,20	0	22,53	0,20	21,70	16,53	5	44,49	-0,60	8,33
	10	Camera	20,92	0,90	17,80	0,23	0	22,30	0,20	21,70	16,30	5	44,49	-0,60	5,98
	11	Camera	22,88	0,90	17,80	0,20	0	22,64	0,20	21,70	16,64	5	44,49	-0,60	9,56
	12	Camera	21,81	0,90	17,80	0,22	0	22,52	0,20	21,70	16,52	5	44,49	-0,60	8,25
	13	Camera	22,66	0,90	17,80	0,20	0	22,60	0,20	21,70	16,60	5	44,49	-0,60	9,25
	14	Camera	21,78	0,90	17,80	0,22	0	22,52	0,20	21,70	16,52	5	44,49	-0,60	8,30
	15	Camera	19,41	0,90	17,80	0,24	0	22,00	0,20	21,70	16,00	4	44,49	-0,60	2,82
	16	Camera	19,21	0,90	17,80	0,23	0	21,94	0,20	21,70	15,94	4	44,49	-0,60	2,20
	17	Camera	19,45	0,90	17,80	0,24	0	22,02	0,20	21,70	16,02	4	44,49	-0,60	2,88
	18	Camera	19,24	0,90	17,80	0,24	0	21,94	0,20	21,70	15,94	4	44,49	-0,60	2,20
	19	Camera	19,75	0,90	17,80	0,24	0	22,07	0,20	21,70	16,07	4	44,49	-0,60	3,29
	20	Amsterdamsevaart	20,57	0,90	17,80	0,23	0	22,27	0,20	21,70	16,27	4	44,49	-0,60	5,40
	21	Amsterdamsevaart	19,47	0,90	17,80	0,24	0	22,06	0,20	21,70	16,06	4	44,49	-0,60	3,27
	22	Amsterdamsevaart	19,43	0,90	17,80	0,24	0	22,06	0,20	21,70	16,06	4	44,49	-0,60	3,18
	23	Amsterdamsevaart	19,42	0,90	17,80	0,25	0	22,00	0,20	21,70	16,00	4	44,49	-0,60	2,61
	24	Amsterdamsevaart	18,30	0,10	17,40	0,25	0	21,70	0,00	21,50	15,70	4	44,78	-0,10	1,76
	25	Amsterdamsevaart	18,39	0,10	17,40	0,25	0	21,68	0,00	21,50	15,68	4	44,78	-0,10	1,54
	26	Waarderweg-oost	16,92	0,20	16,00	0,23	0	21,56	0,00	21,40	15,56	3	45,78	-0,20	1,52
	27	Waarderweg-oost	16,76	0,20	16,00	0,23	0	21,55	0,00	21,40	15,55	3	45,78	-0,20	1,40
	28	Schoterbrug	17,11	0,20	16,00	0,23	0	21,59	0,00	21,40	15,59	3	45,78	-0,20	1,82
	29	Schoterbrug	17,01	0,20	16,00	0,23	0	21,61	0,00	21,40	15,61	4	45,78	-0,20	1,99
	30	Schoterbrug	17,11	0,20	16,00	0,23	0	21,59	0,00	21,40	15,59	3	45,78	-0,20	1,75
	31	Schoterbrug	16,95	0,20	16,00	0,23	0	21,57	0,00	21,40	15,57	3	45,78	-0,20	1,64
	32	Schoterbrug	16,66	0,20	16,00	0,25	0	21,53	0,00	21,40	15,53	3	45,78	-0,20	1,22
	33	Spaarndamseweg	16,67	0,20	16,00	0,27	0	21,53	0,00	21,40	15,53	3	45,78	-0,20	1,13
	34	Spaarndamseweg	16,54	0,20	16,00	0,27	0	21,52	0,00	21,40	15,52	3	45,78	-0,20	1,00
	35	Spaarndamseweg	18,52	0,20	16,50	0,24	0	21,97	0,00	21,60	15,97	4	45,38	-0,10	3,43
	36	Spaarndamseweg	17,99	0,20	16,50	0,25	0	21,92	0,00	21,60	15,92	4	45,38	-0,10	2,99

Bijlage

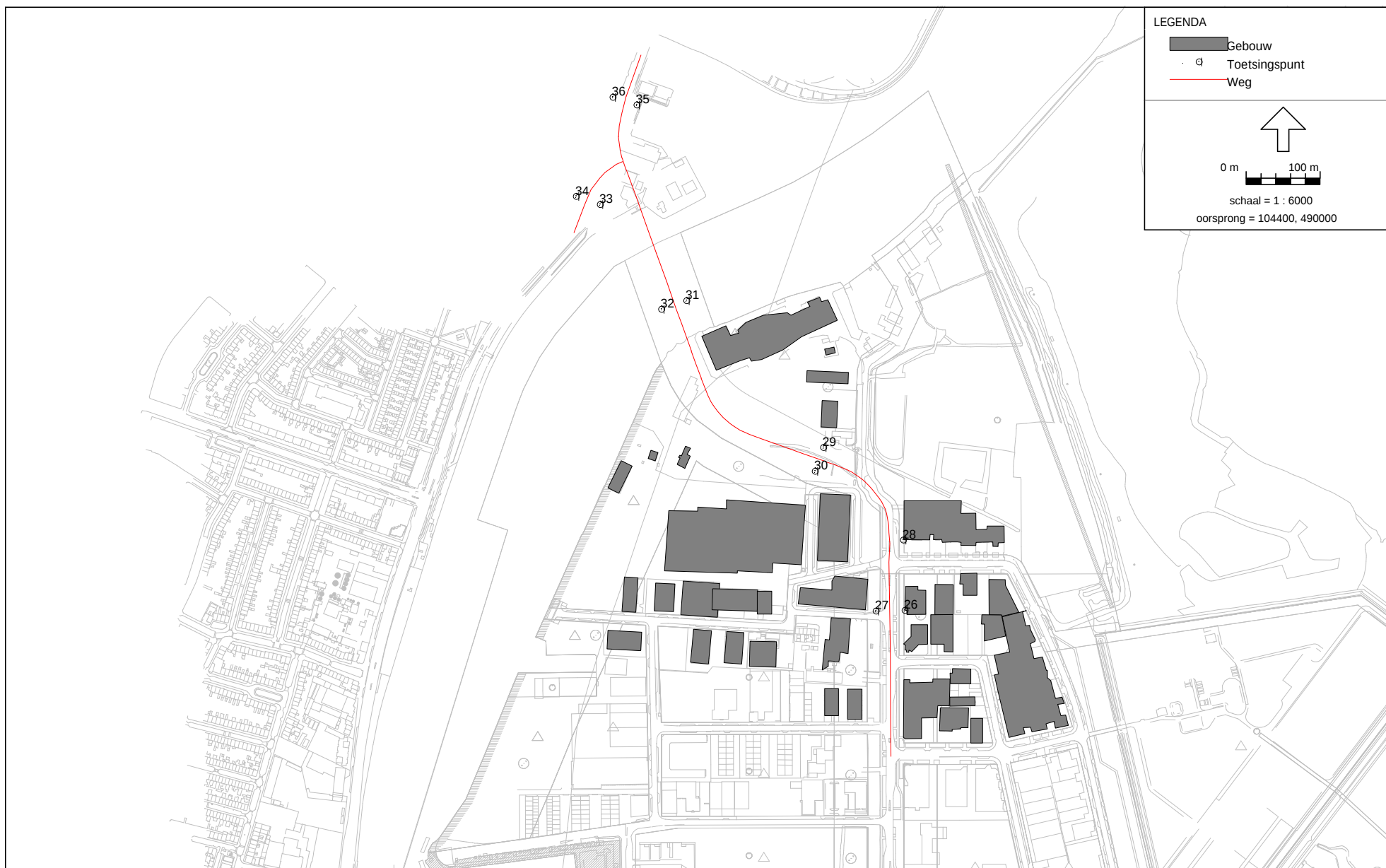
6

Figuren

Figuur 1 Flyover



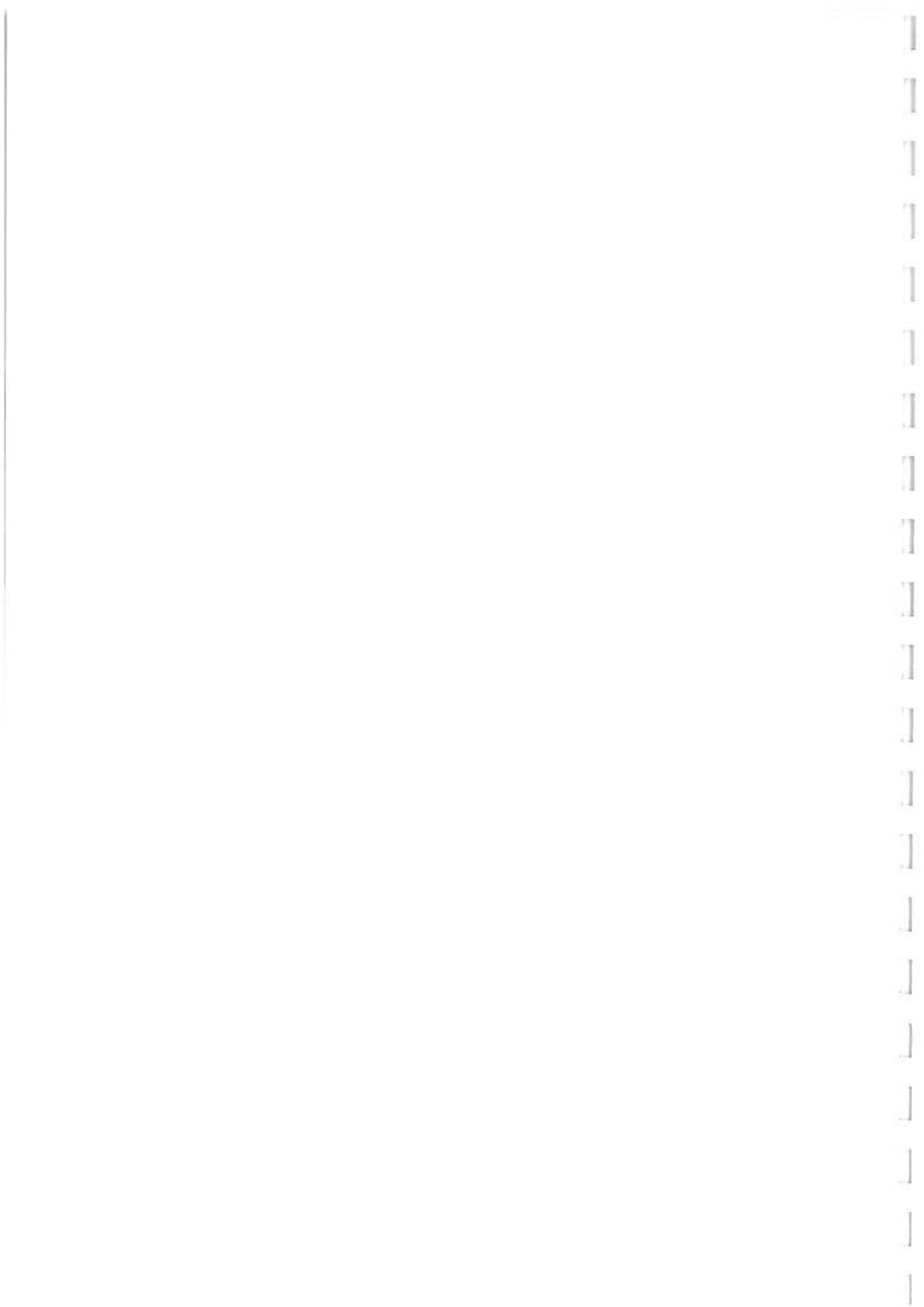
Figuur 2: Oostweg







**Rugstreeppadden
in de Waarderpolder - 2008**



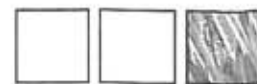


de groene ruimte

Rugstreeppadden in de Waarderpolder - 2008

Colofon

Titel	Rugstreeppadden in de Waarderpolder - 2008		
Projectnummer	08823		
Opdrachtgever	Gemeente Haarlem, Projectmanagementbureau Postbus 562 2003 RN Haarlem		
Datum	1 juli 2008		
Status rapport	Definitief		
Opdrachtnemer	De Groene Ruimte BV Postbus 400 6700 AK Wageningen tel. 0317-423969 dgr@dgr.nl		
	fax 0317-418758 www.dgr.nl		
Handtekening voor akkoord directie	Naam : ir. P.A.W.M. Raaijmakers Handtekening: 		
Auteursrecht	De auteursrechten van dit rapport rusten bij zowel opdrachtgever als opdrachtnemer, tenzij schriftelijk anders is/wordt overeengekomen. Alleen degenen bij wie het auteursrecht rust zijn gerechtigd het rapport voor eigen gebruik te vermenigvuldigen, te verspreiden of toe te passen, alsook om het ter informatie aan derden openbaar te maken tegen onderling (= zij bij wie het auteursrecht rust) overeengekomen voorwaarden (kosten, citeren, gebruiken, wijzigen etc).		
Aansprakelijkheid	Raadpleging van en eventuele verdere handelingen met/op basis van het door De Groene Ruimte BV geleverde product vallen buiten elke verantwoordelijkheid van opdrachtgever en/of De Groene Ruimte BV.		



INHOUD

1. INLEIDING	3
2. WERKWIJZE EN UITVOERING	5
3. RESULTATEN, ANALYSE EN ADVIES	7
3.1. Algemene beschrijving planlocatie	7
3.2. Resultaten	7
3.2.1. Rugstreeppad	7
3.2.2. Overige beschermde soorten	8
4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	9
4.1. Conclusie	9
4.2. Aanbevelingen	9
4.2.1. Compenserende maatregelen	9
4.2.2. Mitigerende maatregelen	13
BRONNEN	15

BIJLAGEN

Bijlage IA.	Verslag eerste veldbezoek
Bijlage IB.	Verslag tweede veldbezoek
Bijlage IC.	Verslag derde veldbezoek
Bijlage II.	Ecologisch werkplan
Bijlage III.	Werkzaamheden Rugstreeppaddenzone Waarderpolder

KAARTEN

Kaart I.	Plangebied met toponiemen
----------	---------------------------

I. INLEIDING

De gemeente Haarlem heeft het voornemen om een braakliggend deel van het industriegebied "Waarderpolder" te ontwikkelen. De Waarderpolder grenst aan het huidige industriegebied Waarder- en Veerpolder en wordt aan de buitenzijden omsloten door watergangen. Voor de komende tien jaar worden inrichtingswerkzaamheden gepland ten oosten van de Waarderweg.

In het voorjaar van 2008 is het gebied door De Groene Ruimte onderzocht op het gebruik door de Rugstreeppad¹⁾. Aanleiding hiervoor is een natuurtoets die is uitgevoerd door de gemeente Haarlem, waarin de Rugstreeppad is genoemd.

Middels de Flora- en faunawet (FF-wet) is de Rugstreeppad beschermd. De beoogde ingreep kan een effect hebben op de eventueel aanwezige vaste rust- of verblijfplaatsen van de Rugstreeppad. De inventarisatie is uitgevoerd om vast te stellen of zich Rugstreeppadden bevinden op de planlocatie, op welke wijze de soort gebruik maakt van de planlocatie en of deze soort verstoord wordt door de ingreep (waardoor één of meer van de artikelen 9 t/m 12 van de FF-wet worden overtreden).

Artikelen 9 t/m 12 van de Flora- en faunawet.

Art. 9 Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.

Art. 10 Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten.

Art. 11 Het is verboden nesten, hopen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.

Art. 12 Het is verboden eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.

Dit onderzoek is nadrukkelijk gericht geweest op het voorkomen van de Rugstreeppad. Overige fauna en flora die tijdens de veldbezoeken zijn opgemerkt, zijn genoteerd, maar er is niet gericht gezocht naar andere soorten.

Er heeft geen andere toetsing plaatsgevonden dan aan de vereisten vanuit de FF-wet.

¹⁾ In dit onderzoek is beoordeeld of de Rugstreeppad door de genoemde ingreep wordt verstoord. Niet beoordeeld zijn de indirecte gevolgen, zoals bijvoorbeeld de eventueel toename van de druk op de omgeving als gevolg van een eventuele wijziging van de gebruiksintensiteit van de planlocatie en omgeving.

2. WERKWIJZE EN UITVOERING

Er zijn drie veldbezoeken gebracht aan de planlocatie, waarbij de Rugstreeppadden op geluid en zicht zijn geïnventariseerd. Dit is gedaan tijdens de avondschemering en 's nachts (20:00 tot 23:00 uur). Tijdens het eerste veldbezoek op 21 april 2008 zijn de locaties waar met de grootste kans Rugstreeppadden worden verwacht in beeld gebracht. Tijdens hetzelfde veldbezoek zijn de Rugstreeppadden op zicht en gehoor geïnventariseerd. Het gehele terrein is daarbij gericht doorlopen om de locaties en de aantallen roepende padden zo goed mogelijk in beeld te krijgen. Tevens is gezocht naar passerende of dode dieren op de wegen rondom de planlocatie. Tijdens de daaropvolgende twee veldbezoeken op 7 en 20 mei 2008 is het gebied eveneens gericht doorlopen. Als tijdens de veldbezoeken overige streng beschermde soorten zijn aangetroffen, is dit apart genoteerd.

Deze rapportage vormt de verslaglegging van het onderzoek. Daarnaast wordt een advies uitgebracht voor mitigerende en compenserende maatregelen, zodat de populatie Rugstreeppadden in het gebied kan blijven voortbestaan. In de rapportage zijn foto's opgenomen, welke tijdens de veldwerkzaamheden in het onderzoeksgebied zijn gemaakt.

Ligging van de planlocatie ten opzichte het huidige industrieterrein in Haarlem



3. RESULTATEN, ANALYSE EN ADVIES

3.1. Algemene beschrijving planlocatie en toelichting op de ingreep

De planlocatie ligt ten noorden van het huidige industriegebied Waarder- en Veerpolder. De planlocatie wordt begrensd door het Noorder Buiten Spaarne, de erfgrans met Schoteroog, de A. Hofmanweg, de Waarderweg en de noordelijke erfgrans Prins Staalbedrijven aan de Kousenmakersweg 2.

Het gebied is acht hectare groot en bestaat uit deels opgehoogd, overbegraasd terrein, waarop enkele oude opstallen aanwezig zijn, enkele zeecontainers als paardenstal gebruikt worden en plaatselijk puin ligt.

Poel op de planlocatie



De ingreep betreft het realiseren van een bedrijventerrein en is – in het kader van de FF-wet – aan te duiden als een “ruimtelijke inrichting of ontwikkeling”.

3.2. Resultaten

3.2.1. Rugstreeppad

Uit het veldonderzoek komt naar voren dat het gebied gebruikt wordt door Rugstreeppadden.

Poel I (zie kaart 1), waar tijdens het eerste bezoek roepende mannetjes aangetroffen zijn, is tijdens de volgende veldbezoeken (grotendeels) opgedroogd. Er zijn wel larven gevonden, die zich naar verwachting nog hebben ontwikkeld tot kleine padden, voordat de poel geheel opgedroogde.

Tijdens het eerste veldbezoek is de poel in de zuidoostelijke hoek van het plangebied (poel 5) te diep voor de Rugstreeppad en

Rugstreeppad



er zijn geen individuen waargenomen. Tijdens het tweede veldbezoek is het waterpeil lager en zijn enkele roepende mannetjes in deze poel aangetroffen.

Tijdens het derde veldbezoek zijn geen waarnemingen gedaan van de Rugstreeppad.

In de tabel hieronder staat een overzicht gegeven met de locaties en de aantallen Rugstreeppadden.

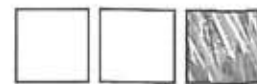
Overzicht locaties en aantallen Rugstreeppadden

Locatie	Veld-bezoek	Waarneming	Methode
Poel bij paardenbak (poel 1)	21 april	30 - 50 roepende individuen	gehoor
	7 mei	500-1000 larven	zicht
Poel 100 meter van paardenbak (poel 2)	21 april	15 roepende individuen	gehoor
Poel in zuidoostelijke hoek (poel 5)	7 mei	7 roepende individuen	gehoor
Toegangsweg	21 april	een dood exemplaar	zicht
Zandheuvel	21 april	een ingegraven individu	zicht

3.2.2. Overige beschermde soorten

Benadrukt wordt, dat niet gericht naar deze soorten is gezocht, maar dat de gedane waarnemingen op de planlocatie worden vermeld.

- Er zijn nabij de Italiaanse populieren Rosse vleermuizen en dwergvleermuizen waargenomen.
- Er zijn in poel 1, 3, 5 en 6 en in enkele greppels Gewone pad, Kleine watersalamanders en Groene kikkers aangetroffen.
- De oevers van de Noorder Buiten Spaarne (deze liggen buiten de planlocatie) zijn geschikt voor de Rivierdonderpad en Kleine modderkruiper en het open water is geschikt als foerageergebied voor Meervleermuizen.



4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

4.1. Conclusie

Er is een populatie Rugstreeppadden actief op de planlocatie. De biotopen die de Rugstreeppad nodig heeft voor voortplanting en voor overwintering zijn op de planlocatie aanwezig. De padden paaien in tenminste twee poelen, waarvan de belangrijkste direct ten oosten van de paardenbak (poel 1) ligt. Er zijn meer dan zestig roepende individuen en 500-1000 larven van de Rugstreeppad waargenomen in de poelen. De zandheuvel bij de paardenbak wordt gebruikt voor overwintering.

Indien het gebied bebouwd gaat worden, betekent dit een verstoring van de Rugstreeppad. In dat geval is een ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet nodig voor het doden, verwonden, vangen, bemachtigen, met het oog daarop opsporen en opzettelijk verontrusten van de Rugstreeppad, het beschadigen, vernielen, uithalen, wegnemen en verstoren van vaste rust- of verblijfplaatsen van de Rugstreeppad en het vervoer en onder zich hebben met het oog op verplaatsing van de Rugstreeppad.

4.2. Aanbevelingen

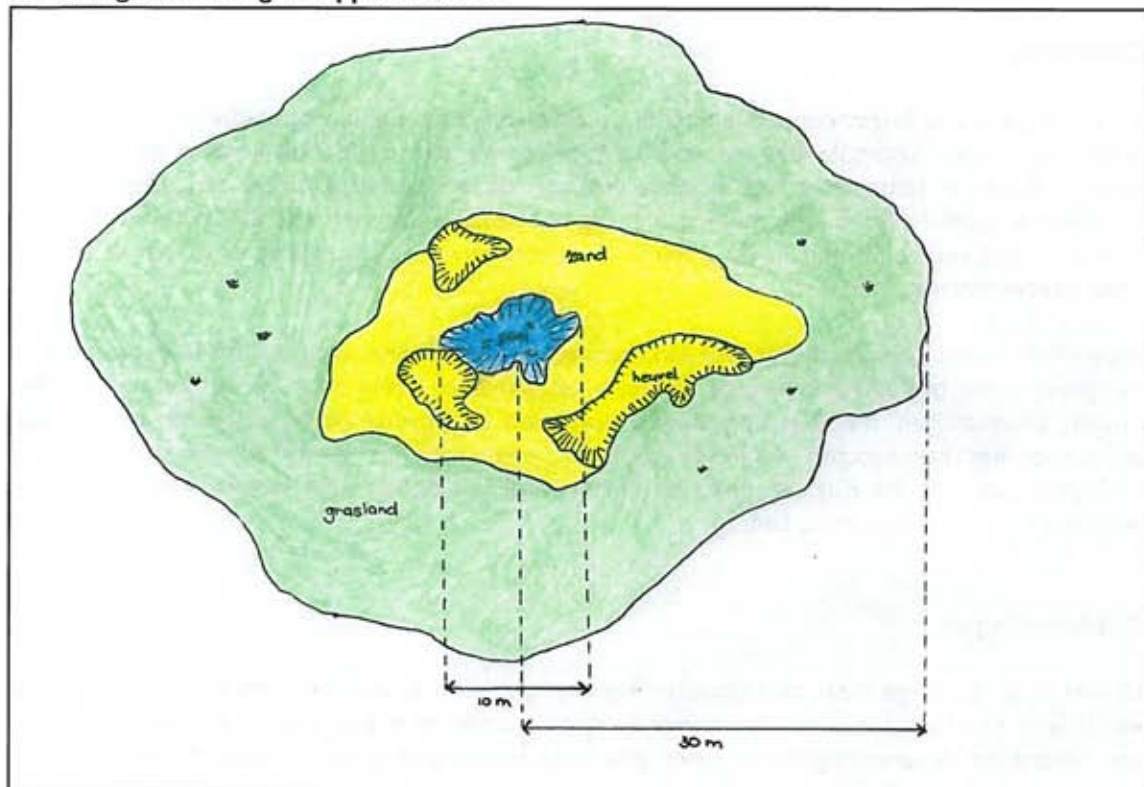
Om er voor te zorgen dat de populatie Rugstreeppadden onder de gegeven omstandigheden kan blijven voortbestaan, staan hieronder compenserende en mitigerende maatregelen beschreven, waardoor de aanwezigheid van een geschikte leefomgeving gegarandeerd wordt. Voor de compenserende maatregelen wordt allereerst beschreven waar het biotoop van de Rugstreeppad uit bestaat en vervolgens wordt een inrichtings- en beheeradvies gegeven die op de situatie in de Waarderpolder zijn toegespitst.

4.2.1. Compenserende maatregelen

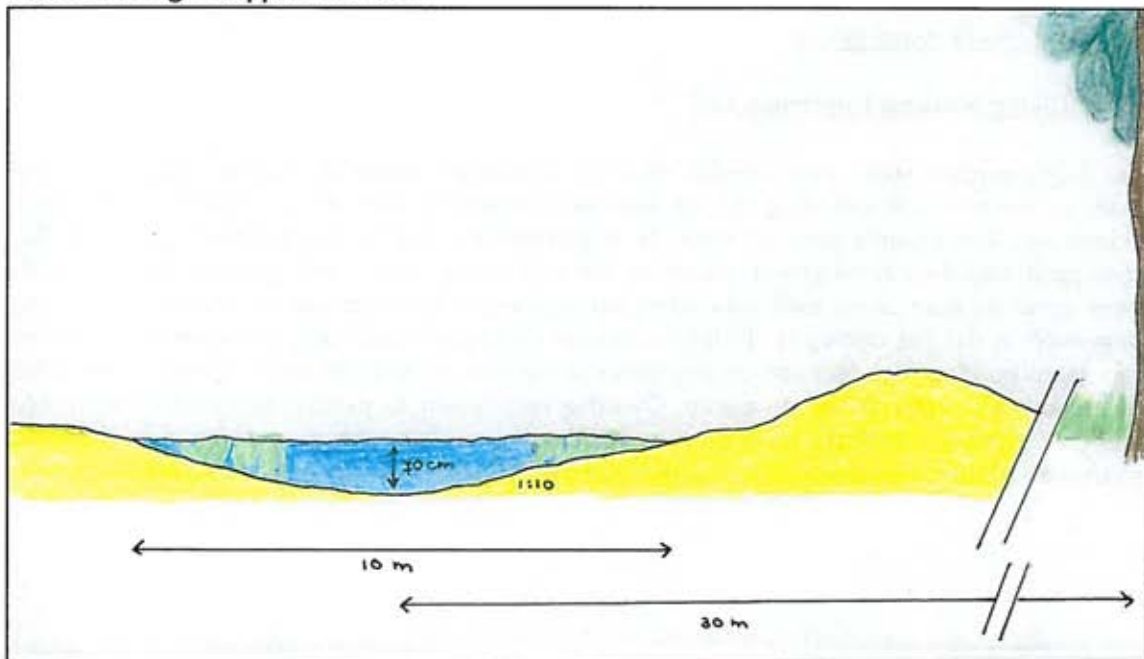
Beschrijving biotoop Rugstreeppad

De Rugstreeppad komt voornamelijk voor op zanderige terreinen met een hoge dynamiek, maar ze kunnen ook aanwezig zijn op klei- en veengrond. Duinen, opgespoten terreinen en akkers zijn bijvoorbeeld geschikt voor de Rugstreeppad. Om te overwinteren graaft de Rugstreeppad zich diep in de grond, maximaal tot een meter. Vanaf half april worden de padden weer actief en gaan ze op zoek naar voortplantingswater. Een voorwaarde voor het voortplantingswater is dat het ondiep is. Tijdelijke plassen en poelen, maar ook kleine sloten en vennen zijn geschikt. Het voordeel van ondiep water is dat het vrij snel opwarmt, zodat er een snelle ontwikkeling plaatsvindt van de eieren. Overdag verschuilen de padden zich onder stenen of in een (zelf gegraven) holletje en in de avondschemering en 's nachts gaan ze op jacht. Hiervoor gebruiken zij open terreinen, zoals duinen, opgespoten terrein en zandverstuivingen.

Inrichtingsschets Rugstreeppaddenzone



Doorsnee Rugstreeppaddenzone





Inrichtingsadvies Rugstreeppaddenzone

De Rugstreeppad heeft twee inrichtingstypen nodig om te kunnen overleven. Dit zijn een poel en vergraafbaar zand met open terrein. Door deze twee inrichtingstypen op elkaar te laten aansluiten, wordt op een relatief klein oppervlakte een geschikt habitat gecreëerd voor de Rugstreeppad. Aansluitend aan de poel is zanderig terrein aanwezig met enkele zandheuveld. Daaromheen is grasland aanwezig, eventuele bomen en bebouwing staan op een minimale afstand van 30 meter van het midden van de poel. Het inrichtingsadvies is verduidelijkt met een schets en de inrichtingseisen per type staat hieronder uitgewerkt.

Voor een levensvatbare populatie Rugstreeppadden is het van belang dat de Rugstreeppaddenzone in verbinding staat met geschikte biotopen in de omgeving. Er kan dan uitwisseling plaatsvinden tussen verschillende populaties. De exacte locatie van de Rugstreeppaddenzone in de Waarderpolder dient in overleg met een deskundige op het gebied van de Rugstreeppad bepaald te worden.

Voortplantingsbiotoop

De poel is minimaal 10 meter in doorsnee, is in het midden maximaal 70 centimeter diep en heeft een talud van 1:10. De poel wordt gemaakt van duurzaam materiaal (bijvoorbeeld beton), zodat het risico op lekkage wordt verkleind. Er mag niet te veel begroeiing aanwezig zijn in het water.

Landbiotoop

Rond de poel is vergraafbaar zand (bij voorkeur duinzand) aanwezig, zodat de padden zich voor de winter kunnen ingraven. De minimale hoeveelheid is 5 m², maar een grotere oppervlakte verdient de voorkeur. Vergraafbaar zand kan worden bereikt door zandheuveld van bijvoorbeeld duinzand aan te leggen. Het terrein dient tevens als jachtgebied voor de padden.

Open terrein

Het omliggende land is vrij kaal, zodat er voldoende zonlicht in de poel valt om het water op te warmen. Dit betekent dat de bomen en bebouwing aan alle zijden op minimaal 30 meter afstand staan.

Beheeradvies Rugstreeppaddenzone

Hieronder worden de werkzaamheden beschreven om de Rugstreeppaddenzone in stand te houden. De fasering, jaar en periode van uitvoering van de werkzaamheden is schematisch weergegeven (bijlage II).

Voortplantingsbiotoop

Om te zorgen dat er weinig begroeiing in de poel aanwezig is, wordt de poel tijdens de overwinteringsperiode geschoond of gebaggerd. Tijdens deze periode zijn de Rugstreeppadden op het land aanwezig en is de verstoring zo gering mogelijk. De werkzaamheden worden tussen oktober en maart uitgevoerd. Schonen en baggeren wordt altijd in fases uitgevoerd om de

verstoring te beperken en te zorgen dat er altijd een geschikt biotoop aanwezig is. Daarom wordt het ene jaar de helft geschoond of gebaggerd en het daarop volgende jaar de andere helft. Schonen wordt na vijf jaar uitgevoerd en baggeren na tien jaar.

Landbiotoop

De zanderige vegetatie wordt in stand gehouden door eenmaal per jaar eenderde deel te plaggen. Dit betekent dat de toplaag verwijderd wordt (ongeveer 2 cm diep vanaf het maaiveld). Door de toplaag te verwijderen wordt voorkomen dat er een gesloten vegetatie ontstaat, waardoor de Rugstreeppad zich niet meer kan ingraven voor overwintering.

Open terrein

Er mag geen hoge begroeiing aanwezig zijn op het omringende land, omdat dit het zonlicht wegvangt en het water van de poel niet goed kan opwarmen. Het terrein wordt open gehouden door het grasland tweemaal per jaar te maaien.

Monitoring

Om de functie van de Rugstreeppaddenzone voor de Rugstreeppadden te beoordelen, is het raadzaam om de zone jaarlijks te monitoren. Deze monitoring is erop gericht om in kaart te brengen of en hoeveel Rugstreeppadden aanwezig zijn in de zone. Daarnaast is het een goed middel om het gevoerde beheer te evalueren en te beoordelen of de inrichting op dat moment overeenkomt met de streefbeelden. Een vergelijking met de evaluaties van voorgaande jaren geeft een beeld van de ontwikkeling van de paddenzone.

Bewaking procesvoortgang

Tijdens de jaarlijkse overlegmomenten komt naar voren op welke vlakken het project voor- spoedig loopt en welke verbeterpunten er zijn. Onderwerpen die aan bod komen, zijn onder andere het plan van aanpak (ecologisch werkplan), de overlegmomenten, de te verwachten ontwikkelingen in de nabije toekomst en de projectplanning.

4.2.2. Mitigerende maatregelen

Om negatieve effecten van de werkzaamheden op de Rugstreeppadden tot een minimum te beperken, worden de volgende maatregelen voorgesteld.

De gevoelige periode in verband met overwintering is globaal tussen oktober en maart en de gevoelige periode in verband met voortplanting is globaal van april tot en met augustus. Deze perioden zijn indicatief, omdat de lengte afhankelijk is van het seizoen en de weersomstandigheden.

- De werkzaamheden zullen zo veel mogelijk worden uitgevoerd buiten gevoelige perioden. Een ter zake kundige²⁾ zal de geschiktheid voor het uitvoeren van de werkzaamheden in relatie tot de Rugstreeppad beoordelen. De eventuele mitigerende maatregelen die hieruit voortvloeien, staan hieronder beschreven en worden begeleid door een ter zake kundige.

Indien het door de noodzakelijke continuïteit niet mogelijk is om werkzaamheden buiten de gevoelige perioden uit te voeren, worden voortijdig zodanige voorzorgsmaatregelen getroffen dat verstoring tijdens de gevoelige periode niet kan optreden. Dit houdt in dat de terreinen waar werkzaamheden in de gevoelige perioden uitgevoerd gaan worden, voortijdig afgeschermd worden met amfibieënschermen, zodat de padden geen mogelijkheid hebben om zich op deze terreinen in te graven voor overwintering of te gebruiken voor de voortplanting. Alvorens het paddenscherm te plaatsen, wordt het gebied gecontroleerd op de aanwezigheid van Rugstreeppadden. Als er tijdens de werkzaamheden Rugstreeppadden aangetroffen worden, worden deze gevangen genomen en verplaatst naar de Rugstreeppadzone.

- Maatregelen ter voorkoming van het doden van volwassen dieren zijn noodzakelijk bij werkzaamheden op het landbiotoop. Vlak voor de versturende werkzaamheden worden uitgevoerd, wordt het terrein gecontroleerd op de aanwezigheid van Rugstreeppadden. Omdat Rugstreeppadden zich graag verschuilen onder materiaal als dakpannen, plastic zakken, tapijt, etcetera, wordt al het op de grond liggende materiaal op het terrein gecontroleerd op de aanwezigheid van Rugstreeppadden. Dit materiaal wordt vervolgens verwijderd. De aanwezige padden worden verzameld in een emmer en verplaatst naar de Rugstreeppadzone. Op deze locatie worden de padden in een holte losgelaten die wordt afgedekt met plaatmateriaal. Tijdens het wegvangen van de Rugstreeppadden dient rekening gehouden te worden met de leefwijze van de pad. Daarom zal deze maatregel 's avonds worden uitgevoerd tijdens de actieve periode van de Rugstreeppad (april tot en met september), zodat wordt voorkomen dat bijvoorbeeld ingegraven exemplaren worden gemist.

²⁾ Onder een ter zake kundige wordt verstaan een persoon die:

- Op HBO, dan wel universitair niveau een opleiding heeft genoten met als zwaartepunt (Nederlandse) ecologie en/of
- Als ecooloog werkzaam is voor een ecologisch adviesbureau dat is aangesloten bij het netwerk Groene Bureaus en/of
- Zich aantoonbaar actief inzet op het gebied van de soortenbescherming en is aangesloten bij de daarvoor in Nederland bestaande organisaties (zoals Das en Boom, VZZ, RAVON, Vogelbescherming Nederland, Vlinderstichting, Natuurhistorisch genootschap, KNNV, NJN, IVN, EIS Nederland, FLORON, VOFF, SOVON, etc.)

- De uitvoering van de maatregelen worden opgenomen in een ecologisch werkplan. Dit werkplan beschrijft in een werkschema de voorzorgsmaatregelen. Hierin staat duidelijk de locatie en de periode vermeld van de uit te voeren maatregelen, evenals de overlegmomenten met de opdrachtgever en uitvoerder. De voorzorgsmaatregelen zullen uitgevoerd worden conform het werkplan. Het werkplan wordt verspreid onder de betrokken werknemers en is op de planlocatie aanwezig.

Daarnaast gelden een aantal algemene adviezen:

- in het algemeen geldt dat de werkzaamheden ruim buiten het broedseizoen uitgevoerd dienen te worden; indien werkzaamheden binnen of rond het broedseizoen worden uitgevoerd, dient te worden vastgesteld dat er geen enkel broedgeval kan worden verstoord;
- voor alle soorten (beschermd en niet beschermd) geldt de algemene zorgplicht. Deze houdt in dat de werkzaamheden zo worden uitgevoerd dat planten en dieren zo min mogelijk worden verstoord;
- in z'n algemeenheid dienen de versturende werkzaamheden zo beperkt mogelijk te zijn (algemene zorgplicht). In elk geval dient de verstoring beperkt te blijven tot de (netto) planlocatie. Ook materialenopslag, bouwketen etc. dienen zo mogelijk binnen de begrenzing van de planlocatie een plaats te krijgen, en in elk geval geen versturend effect te hebben buiten de planlocatie;
- ook dient, vanuit de zorgplicht, de periode van uitvoering zo gekozen te worden, dat dieren zo min mogelijk worden verstoord. Zo mogen geen bewoonde vogelnesten worden verstoord. Aanwezige dieren (algemene soorten, en soorten zonder bijzondere beschermingsstatus) worden weggevangen of op een onschadelijke wijze verdreven naar een geschikt biotoop³⁾;
- bij de werkzaamheden is het van belang de bestaande, te handhaven landschapelementen als grasland, houtopstanden en struwelen niet aan te tasten.

³⁾ Voor het wegvangen, verdrijven of verplaatsen van beschermde soorten (ook die van tabel 1) is een ontheffing in het kader van de FF-wet vereist.



BRONNEN

DRUKWERK

- Gemeente Haarlem, sector Stedelijke Ontwikkeling, afdeling Projectmanagement,** 2007. *Projectplan Noordkop Waarderpolder*. - Gemeente Haarlem, Haarlem.
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, afdeling Dienst Regelingen,** 2007. *Ontheffing Havenbedrijf Rotterdam N.V. (FF/75C/2007/0056)*.
- Nöllert, A. en C. Nöllert,** 2001. *Amfibieëngids van Europa*. - Tirion Uitgevers BV, Baarn.
- Putters, J.,** 2007. "Havenbedrijf Rotterdam ontvangt eerste Generieke Ontheffing!", in: *GROEN*, 63^e jaargang, december 2007, pp 18-21.
- Stumpel, A.H.P.,** 2004. *Reptiles and amphibians as targets for nature management*. - Alterra, Wageningen Universiteit en Research Centre.
- Stumpel, A.H.P. en H. Strijbosch,** 2006. *Veldgids amfibieën en reptielen*. - KNNV Uitgeverij, Utrecht.

INTERNET

- Het natuurloket (www.natuurloket.nl)
- Min. van LNV (www2.minlenv/thema/groen/natuur/natura2000/gebieden)
- RAVON (www.ravon.nl)

Bijlagen

**Bijlage IA. Verslag eerste veldbezoek**

Project	Natuurbegeleiding Waarderpolder, Haarlem		
Projectnummer	08823		
Opdrachtgever	Gemeente Haarlem		
Opdrachtnemer	De Groene Ruimte BV Postbus 400 6700 AK Wageningen	tel.: 0317-423969 fax: 0317-418758 e-mail: dgr@dgr.nl internet: www.dgr.nl	
	Medewerker(s): ir. R. Noordhuis (veldwerk en rapportage) ir. L.R.G. Gerrits (veldwerk en projectleiding)		
Bestand	verslag veldbezoek I.wpd		
Datum rapport	1 juli 2008		
Plangebied	Het project wordt begrensd door het Noorder Buiten Spaarne, de erfgrans met Schoteroog, de A. Hofmanweg, de Waarderweg en de noordelijke erfgrans Prins Staalbedrijven aan de Kousenmakersweg 2. Totale oppervlakte is circa 8 hectare.		
Aanleiding	voorkomen Rugstreeppad		
Aandachtspunten	Rugstreeppad		
Uitvoering	<u>Veldbezoek</u> • 21 april 2008, zonnig weer en 's avonds 17°C. • Methode: zoeken onder zwerfafval, 's avonds inventariseren op gehoor. Aantalsschatting op gehoor en met behulp van gevonden individuen. Gezocht is naar passerende of dode dieren op de wegen rond het plangebied.		
Waarnemingen	• Het gebied bevat minimaal drie ondiepe poelen die als voortplantingsgebied voor de Rugstreeppad aantrekkelijk kunnen zijn. Een ondiepe poel, direct ten oosten van de paardenbak (poel 1), lijkt het meest geschikt. Hier is in het verleden ook een Rugstreeppad aangetroffen. • In een met Buntgras en mossen begroeide zandheuvel (ten zuiden van de paardenbak) is een Rugstreeppad aangetroffen; het vermagerde, droge dier is gevonden onder een stuk hout in een muizenhol. • Een half uur na zonsondergang is een koor van Rugstreeppadden in de poel ten oosten van de paardenbak (poel 1) gehoord. Het aantal individuen in de plas is geschat op 30- 50 (beide geslachten). • In een kleinere poel (poel 3) op ongeveer 100 meter naar het westen, zijn enkele roepende Rugstreeppadden vastgesteld. Naar schatting zijn in de poel 15 dieren aanwezig. • Een vers doodgereden en vochtige Rugstreeppad is ten westen van het plangebied op de toegangsweg aangetroffen.		

- In het zuidoostelijk deel van het plangebied bevinden zich drie poelen die heel geschikt zijn voor amfibieën. Op het moment van het veldbezoek zijn deze echter te diep als voortplantingsbiotoop voor de Rugstreeppad.
Een aantal door de verkitte puinlaag heen gegraven greppels kunnen aantrekkelijk zijn voor overwintering en ook eventueel voor voortplanting van de Rugstreeppad.

Overige bijzonderheden of bijzondere waarnemingen

- Nabij de Italiaanse populieren zijn jagende Rosse vleermuizen en dwergvleermuizen waargenomen.
- In de omgeving van het plangebied is geluisterd of elders Rugstreeppadden riepen. Dit is niet vastgesteld.
Het natuurgebiedje ten noordoosten van de voormalige vuilstort is slechts marginaal geschikt voor de Rugstreeppad.
- In een kleine poel en in een greppel zijn Kleine watersalamanders aangetroffen.
Ook zijn in de greppels Groene kikkers en een Gewone pad aangetroffen.
- De oevers van het Noorder Buiten Spaarne zijn geschikt voor de Riverdonderpad en de Kleine modderkruiper. En het open water is geschikt als foerageergebied voor Meervleermuizen.

Conclusies

- Er is een populatie Rugstreeppadden in het plangebied actief. De padden paaïen in tenminste twee poelen, waarvan de belangrijkste direct ten oosten van de paardenbak ligt. Tot nog toe zijn naar schatting 45 tot 65 dieren aangetroffen.
- Vastgesteld is dat er overwintering heeft plaatsgevonden in een schraal zandig grasland ten zuiden van de paardenbak. Ook elders in het plangebied bijvoorbeeld onder puinranden in de greppeltjes en onder losliggend puin, zou overwinterd kunnen worden. Ook buiten het plangebied kan overwintering plaatsvinden zoals op het depotterrein ten westen van het plangebied.

Aanvullende informatie

Rugstreeppadden zijn ook aangetroffen aan de overzijde van de Mooie Nel (mondelinge informatie KNNV).

**Bijlage I B. Verslag tweede veldbezoek**

Project	Natuurbegeleiding Waarderpolder, Haarlem		
Projectnummer	08823		
Opdrachtgever	Gemeente Haarlem		
Opdrachtnemer	De Groene Ruimte BV Postbus 400 6700 AK Wageningen	tel.: 0317-423969 fax: 0317-418758 e-mail: dgr@dgr.nl internet: www.dgr.nl	
	Medewerker(s): ir. R. Noordhuis en ir. P.A.F.M Reijbroek (veldwerk en rapportage) ir. L.R.G. Gerrits (projectleiding)		
Bestand	verslag veldbezoek 2.wpd		
Datum rapport	1 juli 2008		
Plangebied	Het project wordt begrensd door het Noorder Buiten Spaarne, de erfgrens met Schoteroog, de A. Hofmanweg, de Waarderweg en de noordelijke erfgrens Prins Staalbedrijven aan de Kousenmakersweg 2. Totale oppervlakte is circa 8 hectare.		
Aanleiding	voorkomen Rugstreeppad		
Aandachtspunten	Rugstreeppad		
Uitvoering	<u>Veldbezoek</u> • 7 mei 2008, zonnig weer en rond middernacht nog 18°C. • Methode: zoeken naar larven met een schepnet; zoeken onder zwerfafval; 's avonds inventariseren op gehoor en schatting aantal roepende mannetjes. In de omgeving is geluisterd naar Rugstreeppadden buiten het plangebied.		

Waarnemingen

- De ondiepe poel direct ten oosten van de paardenbak (poel 1) is ten tijde van het veldbezoek bijna geheel opgedroogd. De verwachting is dat deze over een week geheel opgedroogd zal zijn. In het nog natte deel zijn naar schatting 500 tot 1000 larven van de Rugstreeppad aanwezig.
- Rond 22.00u en later zijn vanuit de grootste poel in het zuidoosten van het plangebied (poel 5) ongeveer 7 roepende mannetjes gehoord. Mogelijk riepen er enkele individuen vanuit de diepe greppel, maar dit is niet vastgesteld.
- Elders in het plangebied is geluisterd, maar zijn geen Rugstreeppadden gehoord.

Overige bijzonderheden of bijzondere waarnemingen

- In de omgeving van het plangebied is geluisterd of elders Rugstreeppadden riepen. Dit is niet vastgesteld.
- Het natuurgebiedje ten noordoosten van de voormalige vuilstort is slechts marginaal geschikt voor de Rugstreeppad
- In het plangebied zijn geen vleermuizen waargenomen. Aan de oever van het Noorder

Buiten Spaarne, op de grens met het plangebied zijn enkele Ruige dwergvleermuizen en Rosse vleermuizen gehoord die aan het jagen waren boven het water. Bij de bomengroep midden op het plangebied zijn geen vleermuizen waargenomen.

Ten oosten van en met name ten noordoosten van de voormalige stortplaats zijn eveneens jagende Ruige dwergvleermuizen en Rosse vleermuizen waargenomen. Ook foerageerden hier enkele Laatvliegers.

- In een kleine poel (poel 6) is een vrouwtje van de Kleine watersalamander aangetroffen. De poel is aan het opdrogen. Reeds vier centimeter grote larven van deze soort zijn veelvuldig gevangen in de grootste poel in het zuidoosten van het plangebied. Hier is ook een larve van de Gewone pad gevonden.

Conclusies

- Er zijn larven aangetroffen in de grote ondiepe poel bij de paardenbak. De larven zullen zich naar verwachting tot kleine padjes kunnen ontwikkelen voordat de poel geheel opgedroogd is.
- Tijdens dit veldbezoek zijn geen paaiactiviteiten vastgesteld in de twee poelen, dit in tegenstelling tot het eerste veldbezoek.
- Er zijn circa 7 roepende mannetjes gehoord in het zuidoosten van het plangebied, in de grootste poel daar, waar ook Kleine watersalamanders en Gewone padden in gepaaid hebben.

Aanvullende informatie

Rugstreeppadden zijn ook aangetroffen aan de overzijde van de Mooie Nel. Er zijn tijdens het bezoek geen Rugstreeppadden gehoord uit deze richting.

**Bijlage IC. Verslag derde veldbezoek**

Project	Natuurbegeleiding Waarderpolder, Haarlem		
Projectnummer	08823		
Opdrachtgever	Gemeente Haarlem		
Opdrachtnemer	De Groene Ruimte BV Postbus 400 6700 AK Wageningen	tel.: 0317-423969 fax: 0317-418758 e-mail: dgr@dgr.nl internet: www.dgr.nl	
	Medewerker(s): ir. R. Noordhuis (veldwerk en rapportage) ir. L.R.G. Gerrits (projectleiding)		
Bestand	verslag veldbezoek 3.wpd		
Datum rapport	1 juli 2008		
Plangebied	Het project wordt begrensd door het Noorder Buiten Spaarne, de erfgrens met Schoteroog, de A. Hofmanweg, de Waarderweg en de noordelijke erfgrens Prins Staalbedrijven aan de Kousenmakersweg 2. Totale oppervlakte is circa 8 hectare.		
Aanleiding	voorkomen Rugstreeppad		
Aandachtspunten	Rugstreeppad		
Uitvoering	<u>Veldbezoek</u> • 20 mei 2008, zonnig weer met vrij veel wind (windkracht 3-4) en rond middernacht 12°C. • Methode: Zoeken naar larven met een schepnet; zoeken onder zwerfafval; 's avonds inventariseren op gehoor. In de omgeving is geluisterd naar Rugstreeppadden buiten het plangebied.		
Waarnemingen	• De ondiepe poel direct ten oosten van de paardenbak is tijdens dit veldbezoek geheel opgedroogd. Er zijn geen larven of juveniele Rugstreeppadden gevonden. • Alleen de twee diepe poelen, de greppel en sloten bevatten nog water. Doordat de poelen nu ondieper zijn, zijn ze in principe geschikt als voortplantingswater. Er zijn echter in de poelen en de greppel geen eistrengen of larven van Rugstreeppadden gevonden. Het water van de sloten is te diep en verontreinigd om geschikt te zijn als voortplantingswater.		
Overige bijzonderheden of bijzondere waarnemingen	• In de omgeving van het plangebied is geluisterd of elders Rugstreeppadden roepen. Dit is niet vastgesteld. • In de ondiepe poel ten oosten van de paardenbak zijn minimaal tien individuen van de Bastaard (Middelste groene) kikker waargenomen. • In het plangebied is alleen een dwergvleermuis waargenomen. Aan de oever van het Noorder Buiten Spaarne, op de grens met het plangebied zijn enkele Gewone en Ruige		

dwergvleermuizen en Rosse vleermuizen jagend gehoord boven het water. Verder is een Watervleermuis boven het water waargenomen.

- In een opdrogende poel is een mannetje van de Kleine watersalamander aangetroffen.

Conclusies

- Er zijn geen Rugstreeppadden, larven of juvenielen waargenomen. Een mogelijke verklaring hiervoor is, dat de weersomstandigheden niet optimaal zijn geweest voor Rugstreeppadden (te veel wind en te koud).
- Het is onduidelijk of eerder gevonden larven op tijd zijn ontwikkeld tot juvenielen. Dit is wel de verwachting, omdat gedurende de weken dat de larven zich ontwikkelden zomerse temperaturen heersten.

Aanvullende informatie

Rugstreeppadden zijn ook aangetroffen aan de overzijde van de Mooie Nel. Er zijn tijdens het bezoek geen Rugstreeppadden gehoord uit deze richting.



Bijlage II. Ecologisch werkplan

Ecologisch werkplan Rugstreepadden Waarderpolder

Algemene voorzorgsmaatregelen

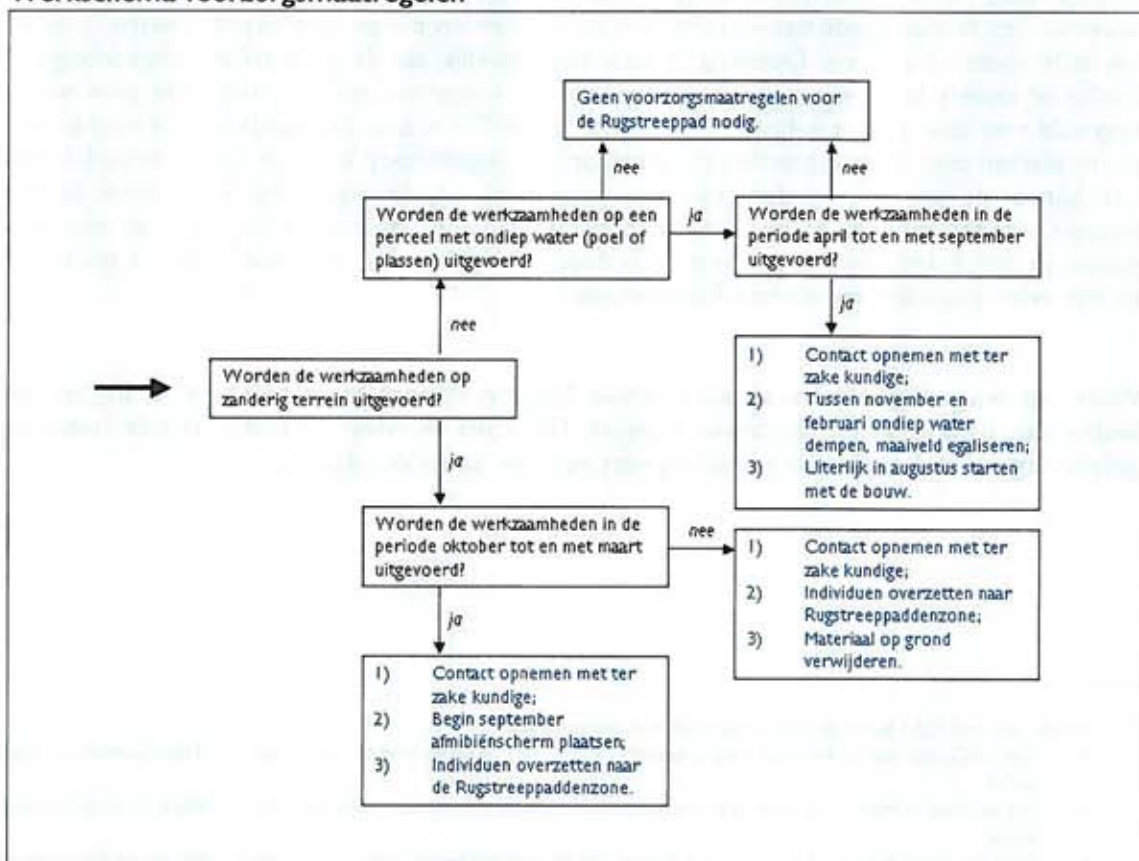
Voordat de eerste werkzaamheden in de Noordkop Waarderpolder plaatsvinden, zal de Rugstreepaddenzone gerealiseerd zijn. Tijdens de werkzaamheden worden de geplaatste amfibieenschermen regelmatig gecontroleerd. Indien gebreken geconstateerd worden, worden deze zo spoedig mogelijk verholpen. Insporing door de werkzaamheden wordt gedurende de actieve periode van de Rugstreepad (april - september) voorkomen, zodat er geen mogelijkheden ontstaan voor ondiepe poelen die geschikt zijn als voortplantingsbiotoop.

Specifieke voorzorgsmaatregelen

Het onderstaande werkschema is een hulpmiddel voor het bepalen van de specifieke voorzorgsmaatregelen die genomen moeten worden om de populatie Rugstreepadden in de Waarderpolder in stand te houden. Onder het schema staat de toelichtende tekst.

Als werkzaamheden op percelen uitgevoerd gaan worden die geschikt zijn als overwinterings- of voortplantingsbiotoop voor de Rugstreepad, dan moeten voorzorgsmaatregelen getroffen worden.

Werkschema voorzorgsmaatregelen



Overwinteringsbiotoop

Percelen die geschikt zijn als overwinteringsbiotoop zijn zanderige terreinen. De Rugstreeppad graaft zich vanaf oktober tot één meter diep in voor overwintering en wordt vanaf april weer actief. Als werkzaamheden binnen de gevoelige periode in verband met overwintering worden uitgevoerd, moet het perceel van te voren worden afgeschermd met amfibieënschermen, om te voorkomen dat padden zich ingraven voor overwintering. Deze schermen worden vroegtijdig (tussen juni en augustus) geplaatst. Rugstreeppadden kunnen echter een groot deel van het jaar ingegraven zitten. Daarom moet er bij het plaatsen van de schermen rekening gehouden worden met de ingegraven individuen. Plaatsing kan daarom alleen plaatsvinden binnen de actieve periode (april – september). Individen die gevonden worden tijdens het plaatsen van het scherm, worden gevangen en verplaatst naar de Rugstreeppaddenzone.

Bij werkzaamheden op het overwinteringsbiotoop buiten de gevoelige periode (april tot en met september) moeten alle aanwezige individuen gevangen en verplaatst worden naar de Rugstreeppaddenzone. De padden worden in een emmer verzameld en worden in een kuiltje uitgezet op de nieuwe locatie, welke vervolgens afgedekt wordt met plaatmateriaal. Alle aanwezige materiaal op de grond wordt op het perceel verwijderd, zodat geen andere padden zich er kunnen verschuilen.

Voortplantingsbiotoop

Percelen die geschikt zijn als voortplantingsbiotoop zijn percelen met ondiep water, bijvoorbeeld plassen en poelen. Als werkzaamheden binnen de gevoelige periode in verband met voortplanting (april tot en met augustus) worden uitgevoerd, moet het ondiepe water tussen november en februari gedempt worden, om te voorkomen dat padden naar het water trekken om zich voort te planten. Damping is ook noodzakelijk als de poel geheel opgedroogd is, omdat er anders bij regenval in het voorjaar weer water in komt te staan. De poel wordt opgevuld met zand en het geheel wordt geëgaliseerd. Dit is zeer belangrijk, om te voorkomen dat er plassen ontstaan die geschikt zijn als voortplantingsbiotoop voor de Rugstreeppad. In het voorjaar of de zomer (in ieder geval voor augustus) zal vervolgens op het perceel gestart moeten worden met de bouw. Vanaf oktober gaan de Rugstreeppadden op zoek naar een plaats om zich in te graven en het terrein is door het opgespoten zand zeer geschikt geworden als overwinteringsbiotoop voor de Rugstreeppad.

Voor het wegvangen en verplaatsen van Rugstreeppadden is een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet vereist. Daarom worden de mitigerende maatregelen uitgevoerd onder begeleiding van een ter zake kundige¹⁾.

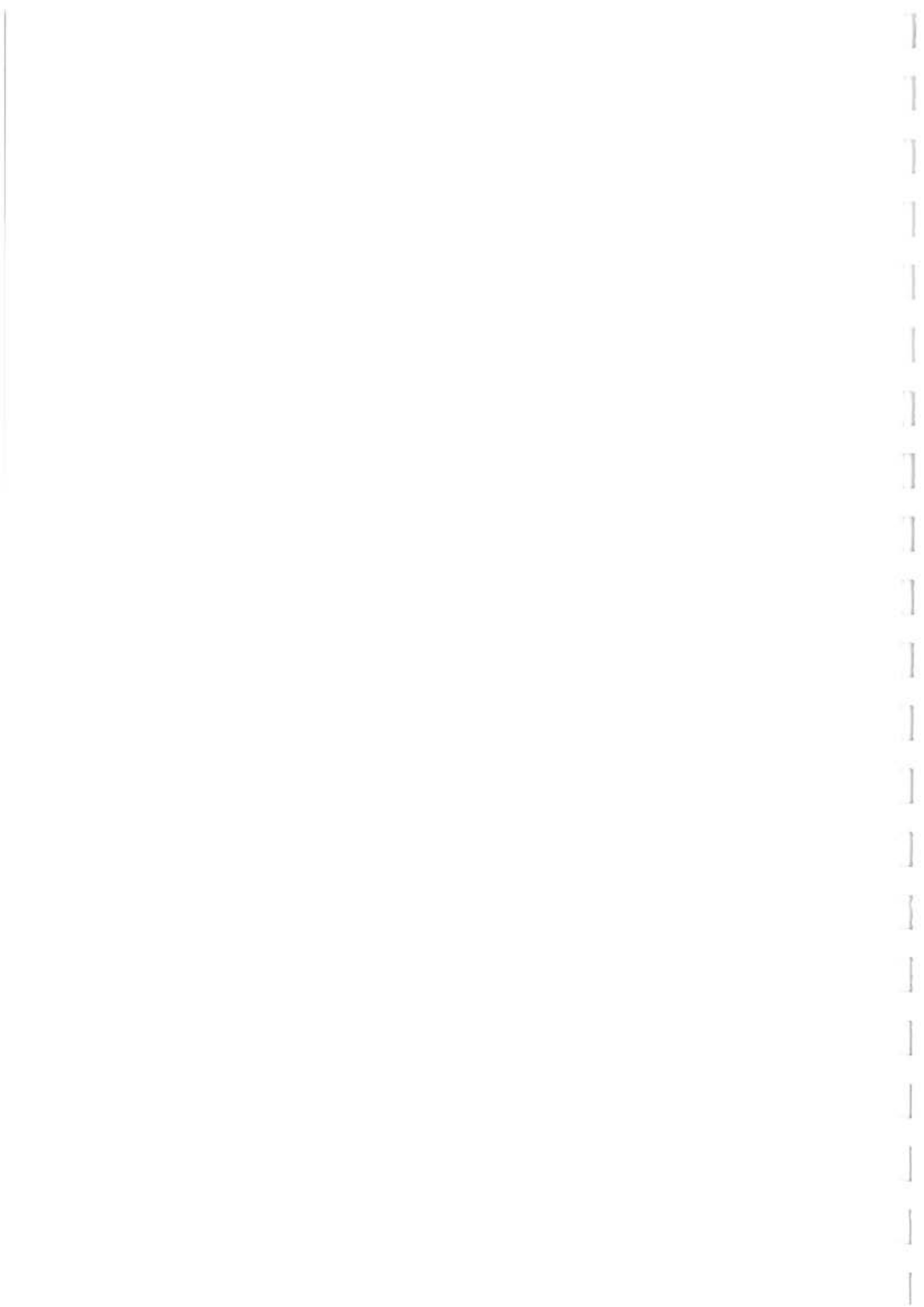
¹⁾ Onder een ter zake kundige wordt verstaan een persoon die:

- Op HBO, dan wel universitair niveau een opleiding heeft genoten met als zwaartepunt (Nederlandse) ecologie en/of
- Als ecoloog werkzaam is voor een ecologisch adviesbureau dat is aangesloten bij het netwerk Groene Bureaus en/of
- Zich aantoonbaar actief inzet op het gebied van de soortenbescherming en is aangesloten bij de daarvoor in Nederland bestaande organisaties (zoals Das en Boom, VZZ, RAVON, Vogelbescherming Nederland, Vlinderstichting, Natuurhistorisch genootschap, KNNV, NJN, IVN, EIS Nederland, FLORON, VOFF, SOVON, etc.)



Bijslage III. Werkzaamheden Rugstreeppaddenzone Waarderpolder

Inrichting	werkzaamheid	omschrijving	fasering per keer	jaar	maand
				I 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	jan feb mrt apr mei juni juli aug sept okt nov dec
voortplantings- biotoop					
poel	schonen	vegetatie verwijderen	50%		
	baggeren	poel bagger en vegetatie verwijderen	50%		
landbiotoop					
zonderig terrein	toplaag verwijderen	5 cm diep vanaf het maaiveld verwijderen	33%		
	aanvullen met zand	wanneer nodig zand aanvullen	33%		
open terrein					
grasland	maaien	tweemaal per jaar maaien	geen		



Kaarten



Kaart 1. Kaart met toponiemen



