

**VOORSCHRIFTEN, deel uitmakende van het bestemmingsplan
Zuidtangent - Fase I**

INHOUD

artikel

HOOFDSTUK I	ALGEMENE BEPALINGEN	
	Begripsomschrijvingen	1
	Wijze van meten	2
	Gebruiksbeplanning	3
	Aanduidingen	4
	Versnelde realisering	5
	Aanlegvergunning	6
 HOOFDSTUK II	 BESTEMMINGSBEPALINGEN	
	Verkeersdoeleinden (Zuidtangent)	7
	Recreatieve doeleinden	8
	Wonen	9
	Erf	10
	Tuin	11
 HOOFDSTUK III	 BIJZONDERE BEPALINGEN	
	Algemene vrijstellingen	12
	Overgangsbepalingen	13
	Strafbepaling	14
	Slotbepaling	15

Bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I
voorschriften

HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

- | | |
|----------------------|---|
| 1. de wet | : de Wet op de Ruimtelijke Ordening; |
| 2. het plan | : het bestemmingsplan als bedoeld in de Wet op de op de Ruimtelijke Ordening:
"Zuidtangent - Fase I"; |
| 3. de kaart | : de van het plan deeluitmakende kaarten,
nr. 919bp002; en nr. 919bp003 |
| 4. bouwwerk | : elke constructie van enige omvang van hout,
steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij
direct of indirect met de grond verbonden is,
hetzij direct of indirect steun vindt in of op de
grond; |
| 5. gebouw | : elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke
overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden
omsloten ruimte vormt; |
| 6. ander bouwwerk | : een bouwwerk, geen gebouw zijnde; |
| 7. bestemmingsvlak | : een op de kaart aangegeven vlak met een zelfde
bestemming; |
| 8. bestemmingsgrens | : een op de kaart aangegeven lijn die de grens
aanduidt van een bestemmingsvlak; |
| 9. bebouwingsvlak | : een op de kaart aangegeven vlak, dat door
bebouwingsgrenzen omsloten is en waarop gebou-
wen mogen worden opgericht; |
| 10. bebouwingsgrens | : een op de kaart aangegeven lijn, die niet door
gebouwen mag worden overschreden, behoudens
krachtens deze voorschriften toegelaten
afwijkingen; |
| 11. bouwperceel | : een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens
het plan een zelfstandige, bij elkaar behorende
bebouwing is toegestaan; |
| 12. bouwperceelgrens | : een grens van een bouwperceel; |
| 13. hoofdgebouw | : een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn
constructie of afmetingen als belangrijkste
bouwwerk valt aan te merken; |
| 14. bijgebouw | : een vrijstaand of aangebouwd gebouw, behorende
bij een op hetzelfde bouwperceel gelegen
hoofdgebouw; |
| 15. platte afdekking | : een horizontale afdekking of een afdekking onder
een hoek van maximaal 5° met het horizontale
vlak; |

Bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I voorschriften

16. bouwlaag : een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van souterrain of zolder;
17. peil : a. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse waar het gebouw te bereiken is;
b. voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter plaatse van de hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;
c. voor een bouwwerk zonder aanwijsbare hoofdtoegang (bijvoorbeeld kunstwerken): de gemiddelde hoogte van het aansluitend afgewerkte maaiveld;
d. voor een bouwwerk geprojecteerd binnen 50 meter vanaf de Ringvaart: het Nieuw Amsterdams Peil;
e. voor een bouwwerk geprojecteerd op het tracé van de Zuidtangent: de hoogte van de kruin van het tracé ter plaatse van het bouwwerk;

Artikel 2 Wijze van meten

1. Bij de toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:
- a. lengte en breedte van een bouwwerk:
tussen (de lijnen, getrokken door) de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van gemeenschappelijke scheidsmuren);
 - b. oppervlakte van een bouwwerk:
tussen (de buitenste verticale projecties van) de buitenwerkse gevelvlakken (en/of het hart van gemeenschappelijke scheidsmuren);
 - c. inhoud van een bouwwerk:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken (en/of het hart van gemeenschappelijke scheidsmuren), de buitenzijde van dakvlakken, erkers en dakkapellen en de bovenzijde van de begane grondvloeren, dan wel -ingeval van "halfverdiept" souterrain- een denkbeeldig vlak 15 cm boven het peil
 - d. hoogte van een gebouw:
tussen het hoogste punt van de afdekking of zich daarboven bevindende gevelgedeelten - uitgezonderd schoorstenen, antennes, borstweringen en andere ondergeschikte dakopbouwen - en het peil;

Bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I voorschriften

- e. hoogte van een ander bouwwerk:
tussen het hoogste punt en het peil, met dien verstande dat bij antennes, balkonhekken, borstweringen, schoorstenen, vlaggenmasten, bliksemafleiders en andere opbouwen, welke steun vinden op een gebouw, de hoogte gemeten wordt tussen het hoogste punt en het punt waarop deze steun vinden op het gebouw;
 - f. goothoogte van een bouwwerk:
tussen de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het peil;
 - g. bestemmings- en bebouwingsgrenzen:
meting op de kaart met een nauwkeurigheidsgraad van 1 meter, voorzover niet op de kaart in maten vastgelegd.
2. Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen te overschrijden ten behoeve van:
- a. stoepen, stoeptreden, funderingen, plinten, pilasters, kozijnen, standleidingen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke onderdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0.50 meter;
 - b. gevel- en kroonlijsten, overstekende daken en dergelijke onderdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 10 % van de breedte van de aangrenzende straat en met een maximum van 1 meter.
- Deze werken mogen niet lager gelegen zijn dan 4.20 meter boven de rijweg, dan wel 2.40 meter boven een rijwielpad en 2.20 meter boven een voetpad.

Artikel 3 Gebruiksbeplanning

Voor het gebruik van gronden en bouwwerken, anders dan voor bouwen, gelden de volgende bepalingen:

- 1. Het is verboden de in dit plan begrepen gronden en de daarop voorkomende bouwwerken te gebruiken voor een doel of op een wijze strijdig met het in dit plan - behoudens het in artikel 13 bepaalde.
- 2. Onder strijdig gebruik wordt in elk geval verstaan het gebruik van onbebouwde gronden voor de opslag van voer- of vaartuigen, schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond- en bodemspecie, puin- en vuilstortingen. Deze bepaling is niet van toepassing voor de opslag van materialen, welke strekken tot realisering van de bestemming, dan wel voortvloeit uit het normale dagelijkse onderhoud of ingevolge de bestemming is toegestaan;
- 3. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde onder 1 indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I voorschriften

4. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde onder 1, mits het verlenen van de vrijstelling niet zal leiden tot een ingrijpende en/of onomkeerbare wijziging van en inbreuk op de bestemming.

Artikel 4 Aanduidingen

1. De op de kaart van de aanduiding **overbouwing/onderdoorgang** voorziene gronden hebben betrekking op een overbouwing/onderdoorgang in verband met het ongelijkvloers kruisen van het openbaar-vervoerstracé met andere voorzieningen. Bepalend voor de wijze waarop dit geschiedt is de wijze waarop de dwarsprofielen op de kaart dit aangeven. De bepalingen uit de voorschriften per aangewezen bestemming zijn overeenkomstig van toepassing.
2. De dwarsprofielen op de kaart hebben een meer dan indicatieve bedoeling. Zij zijn **bepalend** voor hetgeen ter plaatse kan worden gerealiseerd. In verband met het bepaalde in artikel 12, lid 1, sub c. is het woord 'bindend' met opzet niet gebruikt.
3. Op of in de op de kaart van de aanduiding **strook voor leidingen** voorziene gronden, mogen geen gebouwen of andere bouwwerken worden opgericht of voorzieningen worden getroffen, dan die welke naar hun aard bij deze bestemming horen, zoals energiedistributie en -transportleidingen, telecommunicatieleidingen, leidingskastjes e.d. De bepalingen uit de voorschriften voor andere aangewezen bestemmingen zijn voor het overige van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5 Versnelde realisering

Ten aanzien van de op de "artikel-13-WRO-kaart" (nr. 919bp003) aangegeven grond wordt de verwerkelijking van het plan in de naaste toekomst nodig geacht. Dit is een aanwijzing als bedoeld in artikel 13, lid 1 van de wet.

Artikel 6 Aanlegvergunning

1. Het is verboden op of in deze gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de volgende werken of werkzaamheden uit te voeren:
 - a. het aanleggen of verharden van wegen, paden of parkeergelegenheden, alsmede het aanbrengen van oppervlakteverhardingen;
 - b. het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;

Bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I
voorschriften

- c. het ontginnen, verlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van de bodem;
 - d. het vellen of rooien van houtgewas;
 - e. het bebossen of beplanten van gronden;
 - f. het graven of dempen van sloten of greppels.
2. Het onder 1 vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van:
- a. werken en werkzaamheden die in uitvoering zijn op het tijdstip van het geldend worden van het aanlegvergunningstelsel;
 - b. werken en werkzaamheden binnen de bebouwingsvlakken;
 - c. onderhoud en beheer, passend in de normale uitoefening van de binnen de bestemmingen toegelaten activiteiten;
 - d. werken en werkzaamheden van zodanig geringe omvang dat strikte toepassing van deze voorschriften zou leiden tot een niet door dringende redenen te rechtvaardigen beperking van het meest doelmatige gebruik.

Bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I
voorschriften

HOOFDSTUK II BESTEMMINGSBEPALINGEN

Artikel 7 Verkeersdoeleinden (Zuidtangent)

Doeleindenomschrijving

1. De op de kaart met **Verkeersdoeleinden (Zuidtangent)** aangewezen gronden zijn bestemd voor het verkeer en vervoer per rail en/of per bus.
2. De in lid 1 bedoelde gronden zijn tevens bestemd om de bestaande stads- en wijkstructuurwegen, buurt- en woonstraten, verblijfsgebieden, speelvoorzieningen, voet-/fietspaden en daarbij behorende voorzieningen aan te passen aan de realisering van het tracé voor de Zuidtangent.
3. De in deze bestemming op de kaart met rood aangegeven baan vormt de kern van het tracé. De aanduiding van de ligging daarvan is - onverminderd het bepaalde in artikel 12, lid 1, sub c. - bindend.
4. De ten behoeve van deze bestemming op de kaart aangegeven dwarsprofielen (artikel 4, lid 2) zijn bepalend voor wat betreft de opeenvolging van verharding, groen, water, hoogtebepaling en andere aangegeven voorzieningen - onverminderd het bepaalde in artikel 12, lid 1, sub c.

Inrichting

5. Op de in de leden 1 t/m 4 bedoelde gronden zijn - ter realisering van de aangegeven doeleinden - toegestaan:
 - a. een aquaduct met bijbehorende voorzieningen bij de kruising met de Ringvaart;
 - a. verhardingen;
 - b. groenvoorzieningen en water, waaronder begrepen bermen en bermsloten;
 - c. openbare verlichting, verkeersregelininstallaties, bewegwijzering, technische installaties, portalen en geluidbeperkende en -afschermende voorzieningen;
 - d. de bij sub c. nodige en passende bouwwerken geen gebouwen zijnde;
 - e. hellingbanen, waterkeringen, waterdoorgangen en oevervoorzieningen;
 - f. (voet-/fiets)tunnels en/of (voet-/fiets)bruggen onder en over het bestemmingsvlak;
 - g. bouwwerken voor nutsvoorzieningen en voorzieningen voor kabels en leidingen;
 - h. gemalen en andere waterhuishoudkundige voorzieningen;
 - i. tijdelijke voorzieningen.

Bebouwingsvoorschriften

6. Het aquaduct wordt opgevat als een bouwwerk, geen gebouw zijnde.
7. De hoogte van de bouwwerken geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 5 meter bedragen.

Bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I voorschriften

8. Uitzondering op lid 6 zijn de openbare verlichting, verkeersregelinstallaties, bewegwijzering, technische installaties, portalen en de wand van het aquaduct. De hoogte hiervan mag niet meer bedragen dan 10 meter.
9. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nader eisen te stellen ten aanzien van plaats en afmetingen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde voorzover hoger dan 1 meter.

Strijdig gebruik

10. Tot gebruik in strijd met de doeleindenbeschrijving van dit artikel wordt in elk geval gerekend het gebruik van de op de plankaart in rood aangegeven baan door andere dan voor collectief vervoer ingerichte motorvoertuigen met uitzondering van noodverkeer. Taxi's worden niet gerekend tot de voor collectief vervoer bestemde motorvoertuigen.

Artikel 8 Recreatieve doeleinden

Doeleindenomschrijving

1. De op de kaart voor recreatieve doeleinden aangegeven gronden zijn bestemd voor vormen van recreatie waarbij het accent ligt op rust en natuurbeleving, zoals wandelen, fietsen, paardrijden en dergelijke.

Inrichting

2. Op deze gronden zijn toegelaten:
 - a. groenvoorzieningen, waterpartijen, watergangen, oeverstroken en beplantingen;
 - b. paden voor beheer en extensieve recreatie;
 - c. taluds, gemalen en andere waterbeheersvoorzieningen;
 - d. bouwwerken, geen gebouwen behorend bij deze bestemming, zoals beschoeiingen, duikers en steigers;
 - e. speelvoorzieningen;
 - f. geluidbeperkende en -afschermende voorzieningen.
 - g. bouwwerken voor nutsvoorzieningen en voorzieningen voor kabels en leidingen;
 - h. tijdelijke voorzieningen.

Bebouwingsvoorschriften

3.
 - a. Op deze gronden mogen geen gebouwen worden opgericht;
 - b. de hoogte van de andere bouwwerken mag niet meer dan 1 meter bedragen;
 - c. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nader eisen te stellen ten aanzien van plaats en afmetingen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I voorschriften

Artikel 9 Wonen

Doeleindenomschrijving

1. De op de kaart voor Wonen aangewezen gronden zijn bestemd voor woondoeleinden.

Bebouwingsvoorschriften

2. Ten behoeve hiervan mogen op deze gronden gebouwen en andere bouwwerken worden opgericht, met inachtneming van het volgende:
 - a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen de op de kaart aangegeven bebouwingsgrenzen worden gebouwd;
 - b. de goothoogte mag niet meer bedragen dan op de kaart staat aangegeven en niet minder dan 3 meter beneden die maat;
 - c. de hoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 5 meter boven de op de kaart aangegeven goothoogte;
 - d. de gebouwen, hoger dan de goothoogte, moeten met een kap worden afgedekt;
 - e. de dakhelling mag onderbroken worden voor het oprichten van dakkapellen. Deze worden gerealiseerd met inachtneming van het volgende:
 - 1° de bovenzijde is ten minste 0,5 meter onder de noklijn gelegen;
 - 2° de onderzijde is in het dakvlak geplaatst;
 - f. de hoogte van andere bouwwerken mag niet meer bedragen dan 3 meter, met uitzondering van erfafscheidingen waarvan de hoogte niet meer dan 2 meter mag bedragen;

Vrijstelling

3. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van:
 - a. lid 1 onder b, voor een verhoging van de op de kaart aangegeven maximale goothoogte met maximaal 10%;
 - b. het bepaalde in lid 1 onder d, voor platte afdekkingen of op andere wijze, met dien verstande dat deze niet hoger mogen zijn dan 3 meter boven de goothoogte;

Nadere eisen

4. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij de toepassing van de in leden 1 en 2 gestelde voorschriften nadere eisen te stellen ten aanzien van:
 - a. de situering van het gedeelte van een gebouw dat wordt gebouwd boven de op de kaart aangegeven goothoogte;

Bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I voorschriften

- b. de situering van bijgebouwen;
- c. de situering en afmetingen van andere bouwwerken, voorzover hoger dan 2 meter;

Artikel 10 Erf

Doeleindenomschrijving

1. De op de kaart voor Erf aangewezen gronden zijn bestemd voor erven en paden ten dienste van de daarbij behorende hoofdbebouwing en op hetzelfde bouwperceel toegelaten bestemming.

Bebouwingsvoorschriften

2. Voor het bouwen op de in lid 1 omschreven gronden gelden de volgende bepalingen:
 - a. op deze gronden mogen aan- en bijgebouwen, al dan niet aangebouwd aan het hoofdgebouw, worden gebouwd ten dienste van de in de hoofdbebouwing toegestane bestemming;
 - b. de oppervlakte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan 50 % van de bij het hoofdgebouw behorende, als erf bestemde grond tot een maximum van 40 m²;
 - c. de hoogte van vrijstaande bijgebouwen mag niet meer zijn dan 3 meter, met dien verstande dat bij de met een kap afgedekte bijgebouwen de hoogte maximaal 5 meter mag zijn met een maximale goothoogte van 3 meter;
 - d. indien de bijgebouwen zijn aangebouwd aan de hoofdbebouwing mag de hoogte van de bijgebouwen niet meer zijn dan de hoogte van de beganegrondlaag van de hoofdbebouwing tot een maximum hoogte van 4 meter;
 - e. op de aan het hoofdgebouw aangebouwde bijgebouwen mag een dakterras worden gerealiseerd tot 2 meter uit de gevel van het hoofdgebouw, voorzien van een afscheiding die niet hoger is dan 1 meter boven de hoogte van het desbetreffende bijgebouw.
 - f. de hoogte van andere bouwwerken en erfafscheidingen mag niet meer dan 2 meter bedragen.

Nadere eisen

3. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen ten aanzien van:
 1. de situering van de bijgebouwen;
 2. de situering en afmetingen van andere bouwwerken.

Bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I
voorschriften

Artikel 11 Tuin

Doeleindenomschrijving

1. De op de kaart voor **Tuin** aangewezen gronden zijn bestemd voor tuinen, zij- en achterpaden en bijbehorende voorzieningen.

Bebouwingsvoorschriften

2. Op deze gronden mogen geen gebouwen worden opgericht. De hoogte van andere bouwwerken mag niet meer mag bedragen dan 2 meter.

Nadere eisen

3. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen ten aanzien van plaats en afmetingen van andere bouwwerken, voorzover hoger dan 1 meter;

Bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I
voorschriften

HOOFDSTUK III BIJZONDERE BEPALINGEN

Artikel 12 Algemene vrijstellingen

1. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van de bepalingen van dit plan voor:
 - a. de bouw van niet voor bewoning bestemde bouwwerken van openbaar nut, met dien verstande dat de oppervlakte en de hoogte van deze bouwwerken niet meer dan 20 m² respectievelijk 3,5 meter mogen bedragen;
 - b. de bouw van andere bouwwerken van openbaar nut, waarvan de hoogte niet meer dan 10 meter mag bedragen;
 - c. het overschrijden van de in het plan aangegeven bebouwings- en bestemmingsgrenzen, voorzover dit ten gevolge van onnauwkeurigheden op de kaart (meetverschillen) dan wel voor geringe afwijkingen, die in het belang zijn van een betere situering van bouwwerken noodzakelijk is voor een goede uitvoering van het plan, tot een maximum van 1,0 meter; dit geldt analoog voor de dwarsprofielen (inclusief de met rood aangegeven baan).
2. Burgemeester en wethouders kunnen bij het verlenen van de vrijstelling als genoemd in lid 1 onder a tot en met c, voorwaarden stellen met betrekking tot de situering.

Artikel 13 Overgangsbepalingen

1. **Bouwen:**

Een bouwwerk, dat op het tijdstip van tervisielegging van het ontwerp van dit plan bestond of in uitvoering was, dan wel is of kan worden gebouwd krachtens een bouwvergunning, waarvoor de aanvraag voor dat tijdstip is ingediend, en dat afwijkt van het in dit plan - behoudens in dit artikellid - bepaalde ten aanzien van de toelaatbaarheid van bebouwing, mag:

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, mits dit geen algehele vernieuwing of verandering van het in de aanhef bedoelde bouwwerk tot gevolg heeft;
- b. uitsluitend indien het bouwwerk door een calamiteit is teniet gegaan geheel worden vernieuwd mits de aanvraag tot bouwvergunning is ingediend binnen 3 jaar nadat het bouwwerk is teniet gegaan. Hierbij worden de grenzen in acht genomen welke ten aanzien van het bouwen ter plaatse bij het plan - behoudens in dit artikellid - zijn bepaald tenzij herbouw daardoor niet is toegestaan;
- c. tot niet meer dan 110 % van de oppervlakte van het in de aanhef bedoelde bouwwerk worden uitgebreid, met inachtneming van de grenzen welke ten aanzien van het bouwen ter plaatse bij het plan - behoudens in dit artikellid - zijn bepaald.

Bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I voorschriften

Een en ander mits de bestaande afwijking ook naar hun aard niet worden vergroot en behoudens onteigening.

2. Gebruik:

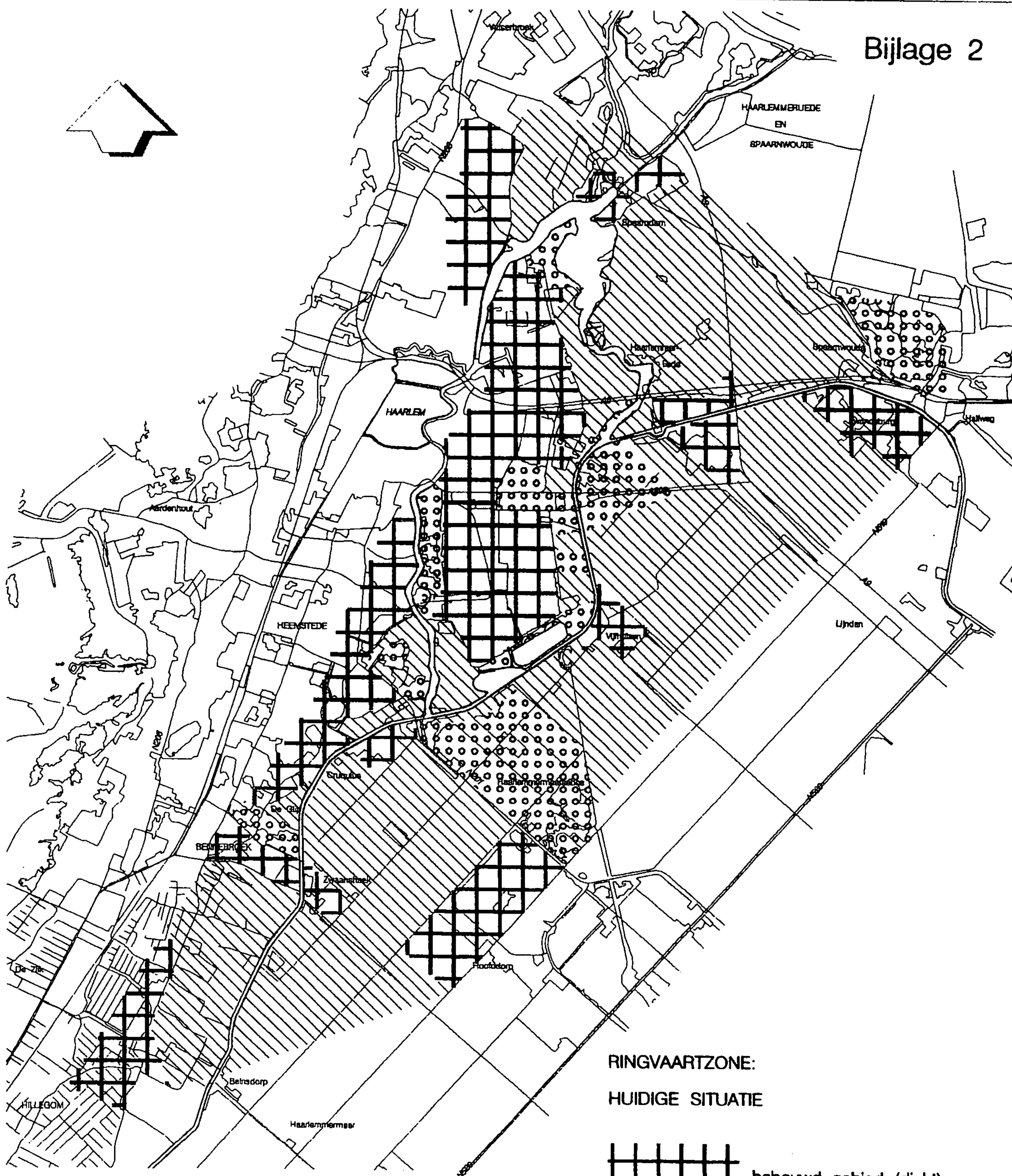
Het gebruik van gronden anders dan voor bebouwing alsmede het gebruik van zich op die gronden bevindende bouwwerken, dat in strijd is met het in dit plan - behoudens in dit artikellid - bepaalde en dat bestaat op het tijdstip, waarop het plan van kracht wordt, mag worden voortgezet en/of gewijzigd, mits door die wijziging de strijdigheid met het plan niet wordt vergroot.

Artikel 14 Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in artikel 3 van deze voorschriften wordt aangemerkt als strafbaar feit in de zin van artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 15 Slotbepaling

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald als "Voorschriften van het bestemmingsplan "Zuidtangent - Fase I".

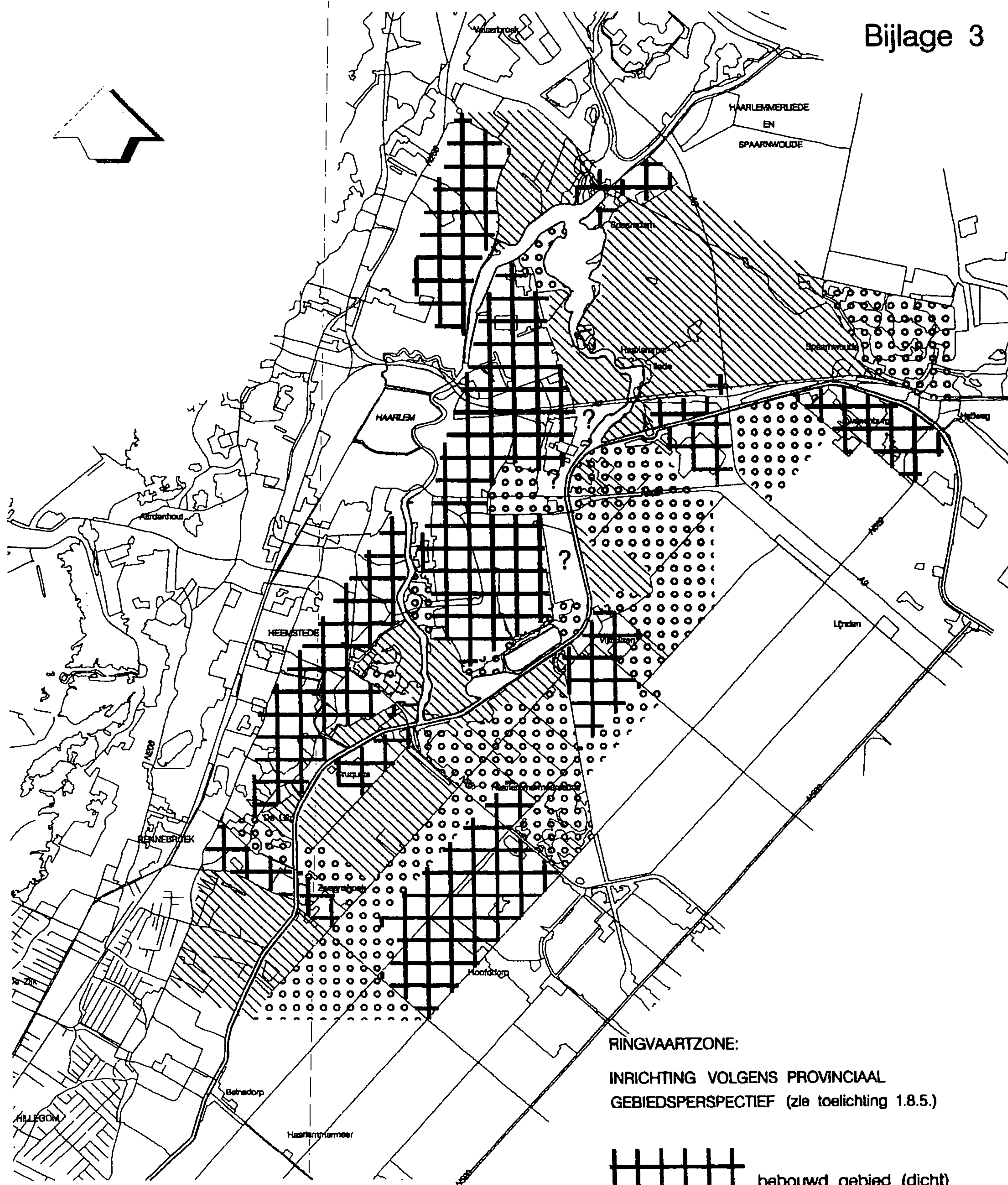


HUIDIGE SITUATIE



water (open)

Bijlage 3



RINGVAARTZONE:

INRICHTING VOLGENS PROVINCIAAL
GEBIEDSPERSPECTIEF (zie toelichting 1.8.5.)



bebouwd gebied (dicht)

gebied met opgaand groen (dicht)

gebied met open groen (open)

water (open)

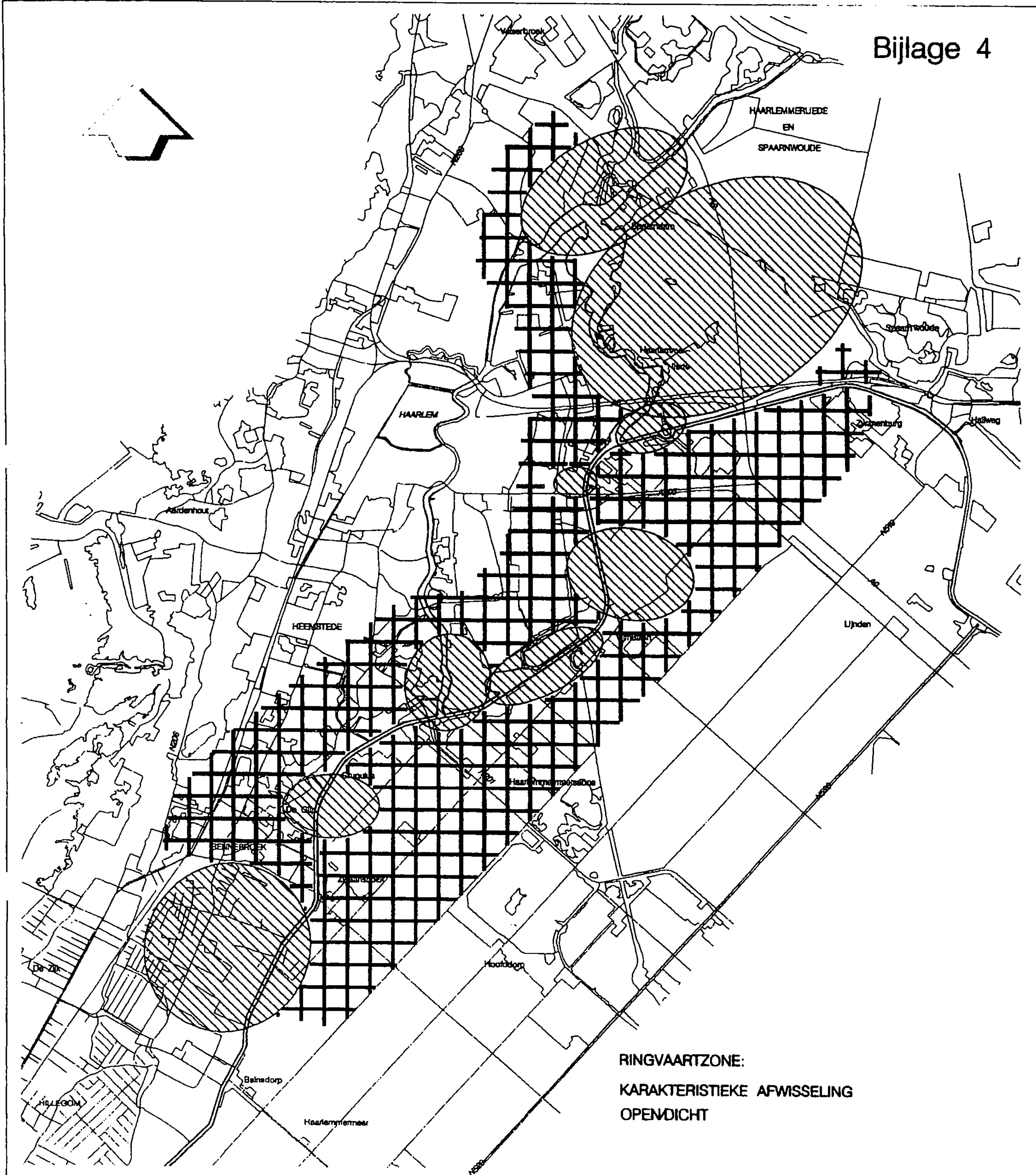


Haarlem

Gemeente Haarlem
Afdeling ROSV
Planvisualisering

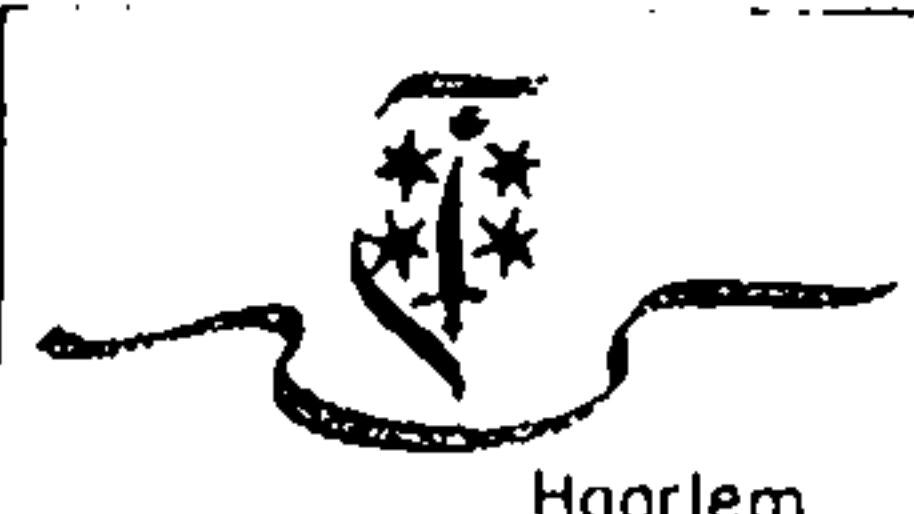
postbus 741, 2003 RS Haarlem tel: 023-5113606

000AL037

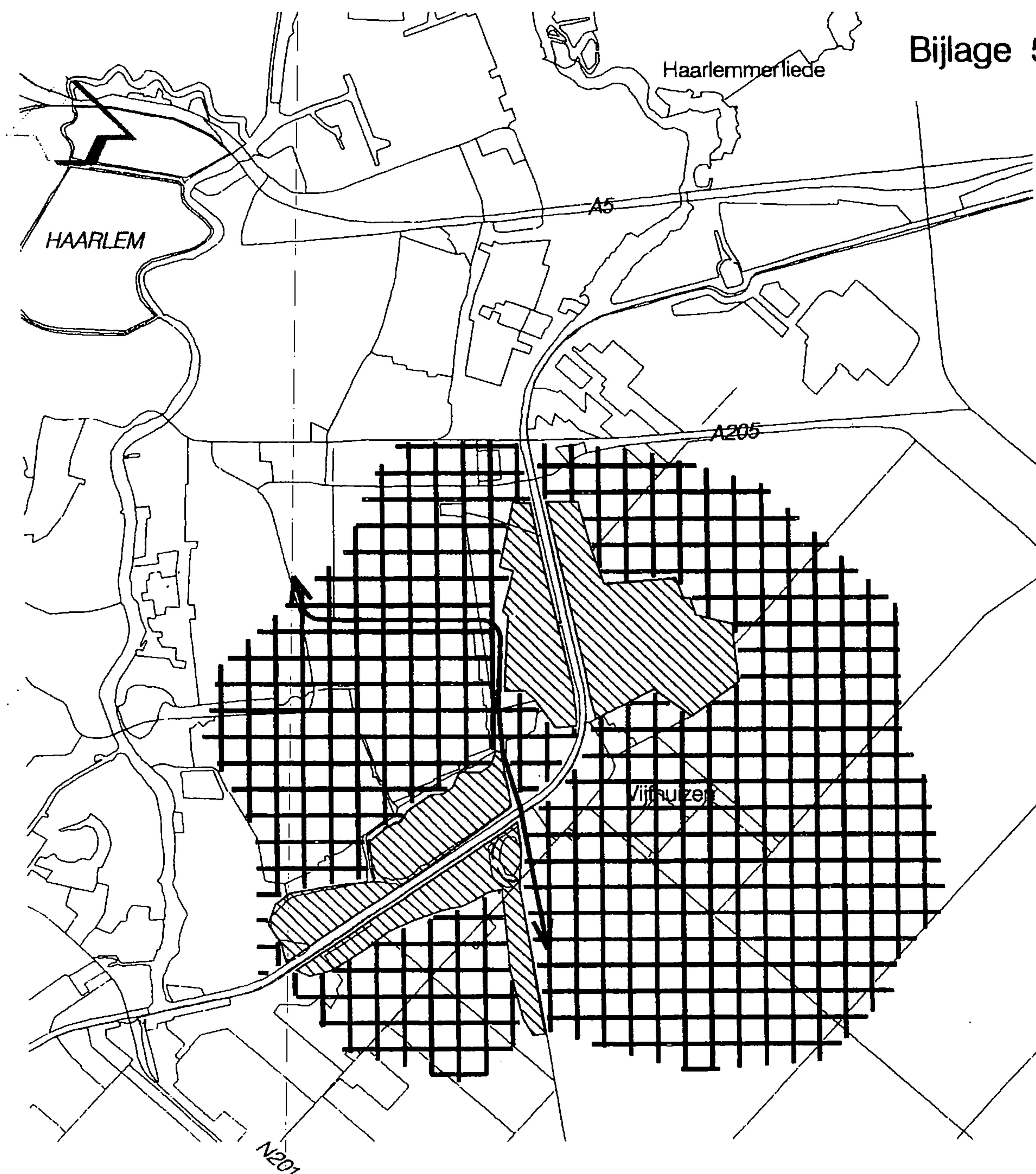


RINGVAARTZONE:
KARAKTERISTIEKE AFWISSELING
OPENDICHT

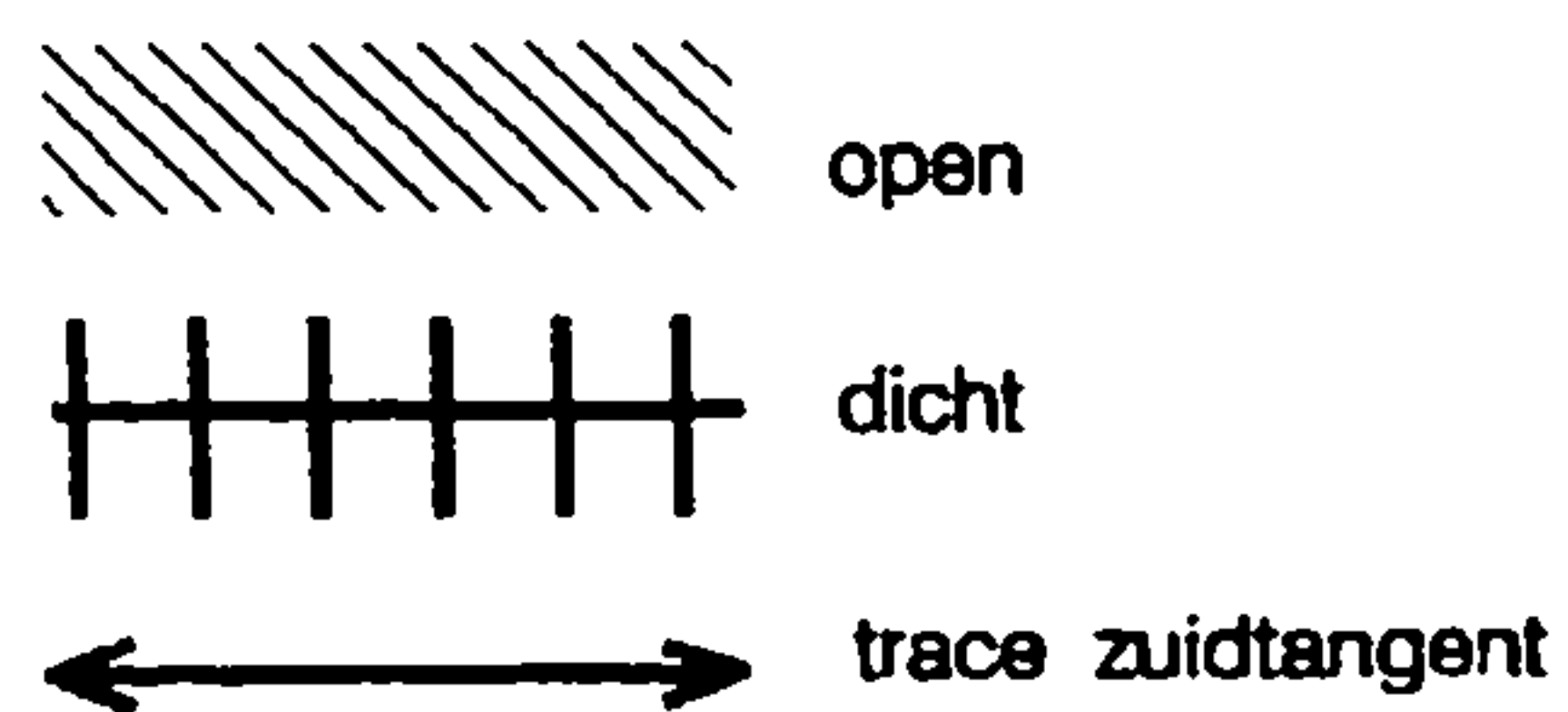
 open
 dicht



Gemeente Haarlem
 Afdeling ROSV
 Planvisualisering
 postbus 741, 2003 RS Haarlem tel: 023 5113606



POELPOLDER-PLASSEGBIED
VERTALING PRINCIPE OPEN EN DICH
(zie toelichting 1.8.9 en hoofdstuk 3)



Gemeente Haarlem
Afdeling ROSV
Planvisualisering
postbus 741, 2003 RS Haarlem tel: 023-5113606

**AKOESTISCH ONDERZOEK NAAR DE AANLEG
VAN DE ZUIDTANGENT - FASE I.**

INLEIDING

In opdracht van Schiphol Project Consult is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting ten gevolge van de aan te leggen Zuidtangent in de gemeente Haarlem. De Zuidtangent is een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding die volgens plan uiteindelijk zijn startpunt zal hebben in IJmuiden met als eindpunt Weesp. Het Haarlemse gedeelte wordt in verschillende fasen uitgevoerd, te beginnen met de eerste fase van het kerntraject lopende vanaf de Bernadottelaan, door de Poelpolder, tot aan de gemeentegrens met Haarlemmermeer. Zie figuur 1.

Het tracé-ontwerp waar dit onderzoek op gebaseerd is, vindt men terug op de tekeningen "alternatief II - maaiveldligging ongelijkvloerse kruising - variant A en B" d.d. 19-3-1996 (archiefnummer 163514) en "trace poelpolder, poelbroek - alternatief II-A met langsalignement" d.d. 5-6-1996 (archiefnummer 163568).

In aanvulling op deze tekeningen is een verschuiving van het trace in het verlengde van de Azieweg over het afstand van 3,5 meter meegenomen in de laatste berekeningen d.d. juli 1997.

SITUATIEBESCHRIJVING

De Zuidtangent fase I is geprojecteerd in het verlengde van de Azieweg met als beginpunt de kruising met de Bernadottelaan. De lijn buigt vervolgens af naar het zuiden met een boogstraal van 150 meter. Daarna wordt zuidelijk aangekoerst op de ringvaart waarna het grondgebied van Haarlemmermeer aanvangt.

De lijn ligt iets boven maaiveldhoogte (+0.5 meter) met een ongelijkvloerse kruising met de weg naar Vijfhuizen waar het tracé onder deze weg door gaat.

Geluidgevoelige bestemmingen zijn er in het verlengde van de Azieweg en aan de rand van Meerwijk in de vorm van woningen.

WETTELIJK KADER

Het van toepassing zijnde bestemmingsplan voorziet niet in de aanleg van een vervoerslijn. Er is derhalve sprake van een nog te projecteren weg en bestaande woningen. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 50 dB(A), de maximale ontheffingswaarde buitenstedelijk 55 en binnenstedelijk 60 dB(A).

Van de berekende gevelbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaaï mag buitenstedelijk nog 3 dB(A) in mindering worden gebracht conform artikel 103 van de Wet geluidhinder vanwege het stiller worden van het wegverkeer en binnenstedelijk 5 dB(A).

Voor dit project is binnenstedelijk het gedeelte wat niet in de Poelpolder ligt. Het gedeelte in de Poelpolder is dus buitenstedelijk. De grens loopt langs de Geniedijk.

GEOGRAFISCHE UITGANGSPUNTEN

Het rekenmodel is een gedigitaliseerde weergave van de werkelijkheid waarbij alle van belang zijnde parameters voor de geluidoverdracht zijn ingebracht. Voor de modellering is gebruik gemaakt van de door Witteveen + Bos geleverde tekeningen waarvan in de inleiding reeds melding is gemaakt.

Het maaiveld in de Poelpolder is gemodelleerd op -1.5 meter ten opzichte van het maaiveld ter hoogte van de verlengde Aziweg. Het wegdek van de busbaan ligt +0.5 meter ten opzichte van de Poelpolder.

Ter hoogte van de weg naar Vijfhuizen ligt een ongelijkvloerse kruising; de Zuidtangent onderkruist deze weg. De schermwerking van de wanden van deze onderdoorgang met betrekking tot de geluidoverdracht is onderdeel van het model. De noordelijke schuine taludranden zijn als éézijdig absorberende schermen ingevoerd met een stompe tophoek. Zuidelijk van de ongelijkvloerse kruising is een betonnen tunnelbak toegepast met verticale wanden. De wanden van deze bak zijn ook als schermen met een stompe tophoek gemodelleerd. De wanden van de bak zijn gemodelleerd als zijnde tweezijdig absorberend. Dit in verband met de kritische geluidbelasting op de nabijgelegen flat (waarneempunt 37).

De waarneemhoogten voor de gevels van geluidgevoelige bestemmingen zijn steeds gekozen op de begane grond, de eerste verdieping en de hoogste verdieping, voor zover van toepassing.

VERKEERSGEGEVENS

Op de Zuidtangent komen in de uitgangssituatie gelede bussen te rijden die in categorie III vallen; middelzware voertuigen. Op termijn kan de buslijn worden omgebouwd tot een raillijn waar (snel-)trams de plaats van de bussen zullen innemen. Aangezien deze optie op dit moment nog onzeker is, wordt er voorlopig uitgegaan van een buslijn.

De maximaal toegestane rijsnelheid bedraagt binnenstedelijk 50 en buitenstedelijk 80 km/uur. Voor de overgang naar de Poelpolder is een geleidelijke snelheidstoename tot 80 km/uur gemodelleerd.

Op de kruising met de Bernadottelaan worden verkeerslichten geplaatst die anticiperen op de naderende bus, en deze een vrije doorgang geeft zonder te hoeven afremmen. Een kruispuntcorrectie is dus niet van toepassing (een kruispuntcorrectie is een correctie op de berekende geluidbelasting die het extra geluid ten gevolge van het optrekken van de bus verrekend).

De door de N.Z.H.V.M. geleverde verkeersgegevens gelden voor het peiljaar 2010, circa 10 jaar na openstelling van de lijn.

Voor de dagperiode bedraagt de gemiddelde intensiteit 26,7 en voor de nachtperiode 6 bussen per uur.

Voor de geluidberekening worden twee wegdekvarianten beschouwd, het standaard dichte asfaltbeton (DAB) en het geluidreducerende ZOAB (zeer open asfalt beton).

BEREKENING VAN DE GELUIDBELASTING

Met behulp van de Standaard Rekenmethode II is de geluidbelasting bepaald op diverse woningen langs de Zuidtangent. Daartoe is van de situatie een gedigitaliseerd model gemaakt waarbij de invloed van harde en zachte bodemgebieden en de afscherming van gebouwen in rekening is gebracht. Figuur 2 toont een afdruk van het rekenmodel met de ligging van de waarneempunten.

Tabel 1 geeft een samenvattend resultaat van de berekeningen voor de bepalende nachtperiode. De geluidbelasting is gegeven als etmaalwaarde, inclusief aftrek conform art. 103 van de Wet geluidhinder. Deze aftrek is voor de waarneempunt 1 tot en met 11, 39 en 40 5 dB(A) (binnenstedelijk). Voor de overige waarneempunten, die geluid ondervinden vanwege een buitenstedelijke weg, is de aftrek 3 dB(A).

Etmaalwaarden die de voorkeursgrenswaarde overschrijden zijn vet-cursief afgedrukt.

Tabel 1: Etmaalwaarde met DAB c.q. ZOAB in dB(A), inclusief aftrek art. 103 Wgh.

waar- neempunt	waarneem- hoogte in meter	wegdek	
		DAB	ZOAB
1	14	44	42
2	14	51	49
3	4.5	46	43
4	4.5	51	49
5	4.5	48	46
6	4.5	46	44
7	4.5	47	45
8	4.5	51	49
9	4.5	51	49
10	4.5	51	49
11	4.5	49	47
12	4.5	48	46
13	4.5	47	44
14	4.5	45	43
15	4.5	44	42
16	4.5	45	42
17	4.5	43	40
18	4.5	41	38
19	4.5	46	43
20	4.5	43	40
21	4.5	42	40
22	4.5	47	44
23	4.5	44	41
24	4.5	48	45
25	4.5	45	42
26	4.5	49	46
27	4.5	48	45
28	4.5	47	44
29	4.5	50	47
30	4.5	48	46
31	4.5	47	44
32	4.5	47	44
33	4.5	46	43
34	4.5	46	44
35	4.5	43	40
36	4.5	45	42
37	4.5	48	45
38	4.5	43	40
39	1.5	48	46
40	4.5	47	45

TOETSING AAN DE WET GELUIDHINDER

Op de in tabel 1 gegeven geluidbelastingen is de correctie vanwege het stiller worden van het wegverkeer reeds toegepast. Tevens is de geluidbelasting omgerekend naar een etmaalwaarde zodat deze getallen direct kunnen worden getoetst aan de Wet geluidhinder. Bij toepassing van een standaard wegdek bedraagt de etmaalwaarde van de geluidbelasting maximaal 51 dB(A), een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 1 dB(A). De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt echter nergens overschreden wanneer voor een geluidreducerend wegdek wordt gekozen. Aanvullende voorzieningen zijn in dat geval wettelijk gezien niet noodzakelijk.

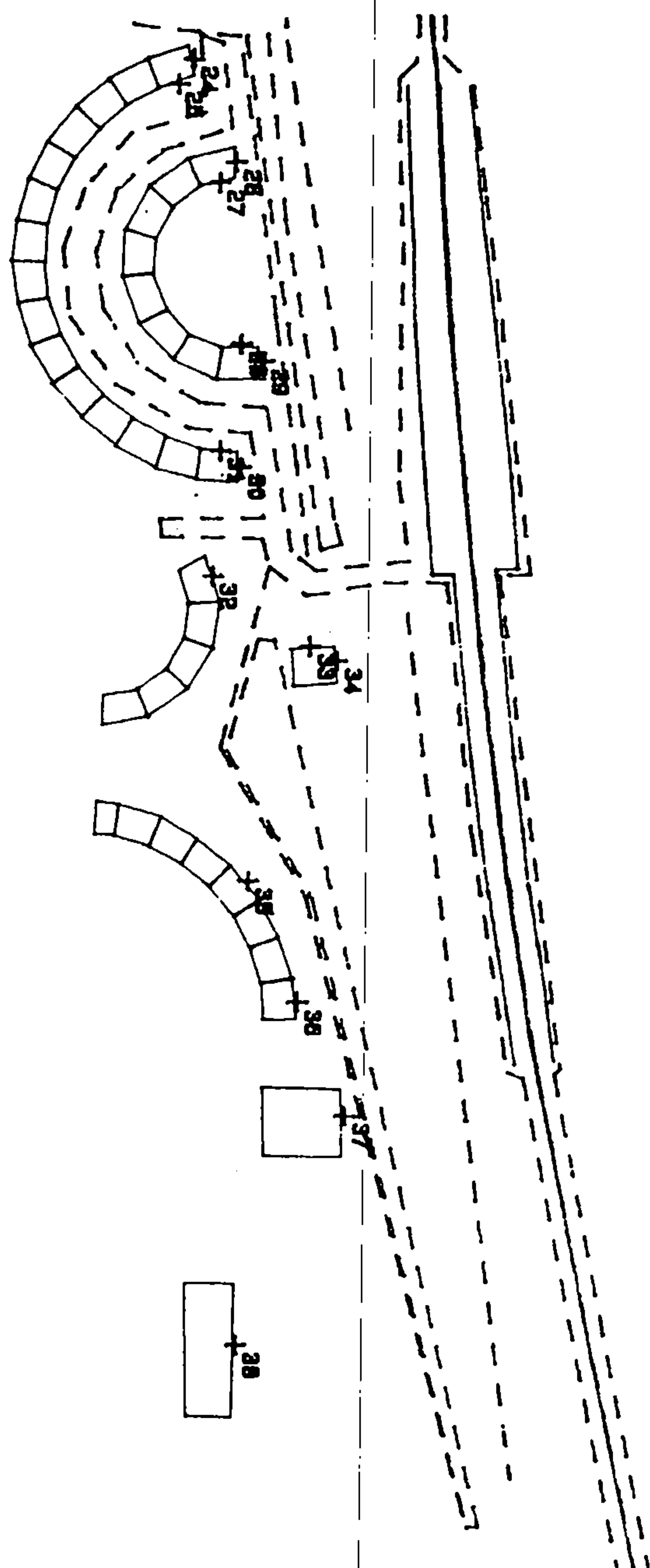
De voorkeursgrenswaarde wordt bij toepassing van DAB alleen overschreden in het verlengde van de Azieweg.

CONCLUSIE

In opdracht van het Schiphol Project Consult is een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting als gevolg van de aanleg van de Zuidtangent, fase I.

Uitgaande van de door de N.Z.H.V.M. geleverde intensiteiten zal de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï (50 dB(A)) op de gevels van de woningen aan de rand van de Poelpolder nergens overschreden worden. Wanneer gekozen wordt voor het standaard DAB (dicht asfaltbeton) wordt de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van wegverkeer op de Zuidtangent ter hoogte van de verlengde Aziweg echter met maximaal 1 dB(A) overschreden. Om de overschrijding weg te nemen kan men ter plaatse van de Lutulistraat het Zeer Open Asfaltbeton als wegdekverharding toepassen. Dan wordt overal langs het trace aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Figuur 2b: Plot van het invoermodel wegverkeerslawaaï, deel 2
Schaal 1:2500



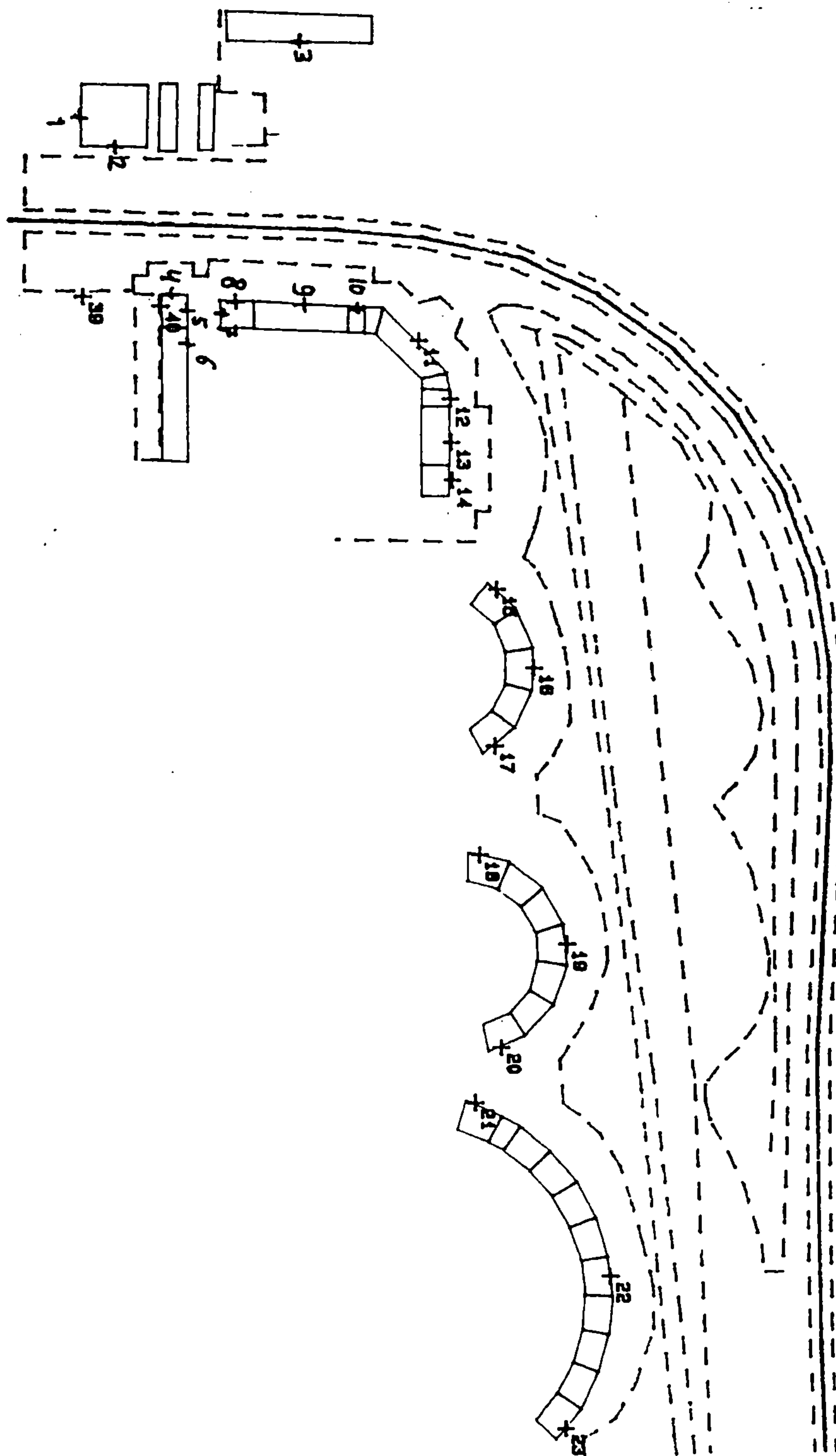
Verklaring :
 --- rijlijn
 --- gebouw
 --- scherm
 --- bodemlijn
 + waarnepunt

fase I zuid-tangent

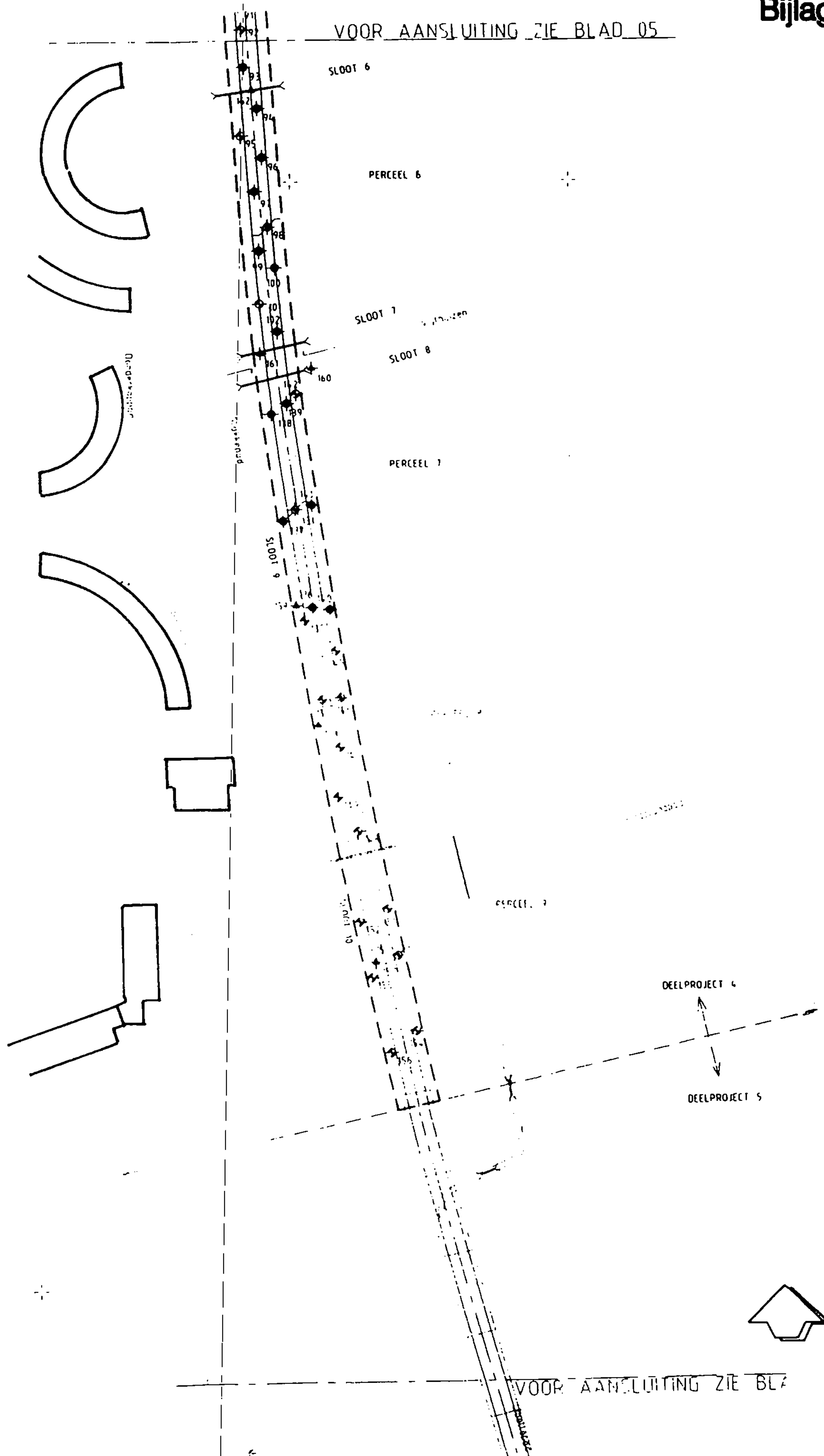
Tek. schaal 1 : 2500.



Figuur 2a: Plot van het invoermodel wegverkeerslawai, deel I
Schaal 1:2500



Gewestelijk Milieubureau Zuid-Kennemerland
Situatie 2012





1. Inleiding

De Zuidtangent is een openbaarvervoerverbinding tussen IJmuiden-Haarlem-Hoofddorp-Schiphol-Weesp. Voor het kerntraject van de Zuidtangent (Haarlem-Schalkwijk tot aan Schiphol-Centrum) is het nu noodzakelijk een bestemmingsplan te maken. Het bestemmingsplan voor Fase I omvat het gebied waarop in Schalkwijk tussen de kruising Aziëweg/Bernadottelaan en de Haarlemmermeer de vervoersverbinding is gepland.

Het tracé van de Zuidtangent loopt in Schalkwijk globaal over de Europaweg en Aziëweg en buigt dan in zuidelijke richting door de Poelpolder richting Haarlemmermeer. De Europaweg en de Aziëweg zijn bestaande wegen. De Poelpolder is een gebied met agrarische en recreatieve functies. Besloten is om een facetbestemmingsplan te maken, dat is een bestemmingsplan dat in hoofdzaak één aspect regelt, namelijk de vervoersverbinding. Voor belangstellenden staat in paragraaf 1.2 van de toelichting van het bestemmingsplan meer achtergrondinformatie over het facetbestemmingsplan..

2. Inspraakregeling

Eind 1996 heeft de gemeenteraad een Inspraakverordening vastgesteld. Hierin staan regels over de manier waarop belanghebbenden bij het opstellen van een bestemmingsplan worden betrokken. De indeling van dit inspraakplan komt overeen met die van de Inspraakverordening. De onderwerpen zijn:

- het **onderwerp** van de inspraak
- aan **wie** wordt inspraak verleend?
- de **inspraakprocedure**
- de **verwerking** van de inspraak
- de **rechtsbescherming**

3. Het onderwerp van de inspraak

Dit is het bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I. Tussen 1993 en nu is op verschillende momenten al inspraak gehouden over het traject dat de Zuidtangent in Haarlem het beste kan volgen (de voorkeurstracékeuze) en de varianten die op basis daarvan denkbaar zijn. Die onderwerpen staan nu niet meer ter discussie. Nu gaat het om de juridische weergave van de planvorming tot op heden, het bestemmingsplan.

Bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I inspraakplan

4. Aan wie wordt inspraak verleend?

Inspraak wordt verleend aan iedereen. Dus zowel natuurlijke personen (Haarlemse burgers) als rechtspersonen (instanties en bedrijven), wijkraden en groepen. Het is alleen wel zo dat als iemand een zienswijze indient, de gemeente ook kijkt naar de belangen die personen en instanties zelf hebben bij het bestemmingsplan. Deze persoonlijke belangen zullen afgewogen worden tegen het belang van het totale project. Ook deze manier van werken sluit aan bij de inspraakverordening, waarin met name wordt geprobeerd om mensen die een belang hebben, op te sporen en bij de besluitvorming te betrekken.

5. De inspraakprocedure

De gemeente legt het voorontwerp bestemmingsplan voor advies voor aan de wijkraden Boerhaavewijk, Meerwijk, Europawijk en Molenwijk. Tegelijkertijd wordt overlegd met de provincie Noord-Holland en het rijk, dit is het zogenaamde wettelijk vooroverleg. Tijdens deze procedure organiseert de gemeente een inspraakbijeenkomst voor alle belangstellenden. Op die avond staat dus alleen het bestemmingsplan ter discussie en niet het raadsbesluit over de subsidie-aanvraag (1993) en de variantenstudie die al eerder in de inspraak is gebracht (1996). Met andere woorden, het is niet de bedoeling de illusie te wekken dat de aanleg van de Zuidtangent weer ter discussie staat. Het gaat nu niet om het "wat", maar om "hoe" we de Zuidtangent gaan realiseren in het bestemmingsplan. Over de planvorming en de aanzetten voor het bestemmingsplan heeft de gemeente uitvoerig gesproken met vertegenwoordigers van de vier Schalkwijkse wijkraden (participatie en inspraak). In paragraaf 5.2 en 5.3.3 van de toelichting van het bestemmingsplan staat dit uitgebreid verwoord.

6. De verwerking van de inspraak

De uitkomsten van de inspraakbijeenkomst, de resultaten van het wettelijk vooroverleg en het advies van de wijkraden worden vervolgens op een rijtje gezet. Daarna bekijkt het college van B&W of er veranderingen wenselijk zijn in het bestemmingsplan. Het verslag van de inspraakreacties en het commentaar daarop van B&W voegt de gemeente samen met het oorspronkelijke voorontwerp. Het geheel noemen we het ontwerp. Het ontwerp bestemmingsplan wordt daarna aan de raadscommissie voor Ruimtelijke Ordening en Grondzaken voorgelegd (commissie ROGZ). De wijkraden en iedereen die schriftelijk heeft gereageerd, worden voor die commissievergadering uitgenodigd.

Vervolgens legt de gemeente alle genoemde stukken voor aan de Provinciale Planologische Commissie om het wettelijk vooroverleg af te ronden. Hierna wordt het bestemmingsplan in ontwerp ter visie gelegd. De wettelijke termijnen voor het uiten van zienswijzen of bedenkingen treden vervolgens in werking. De termijnen worden in elke publicatie genoemd.

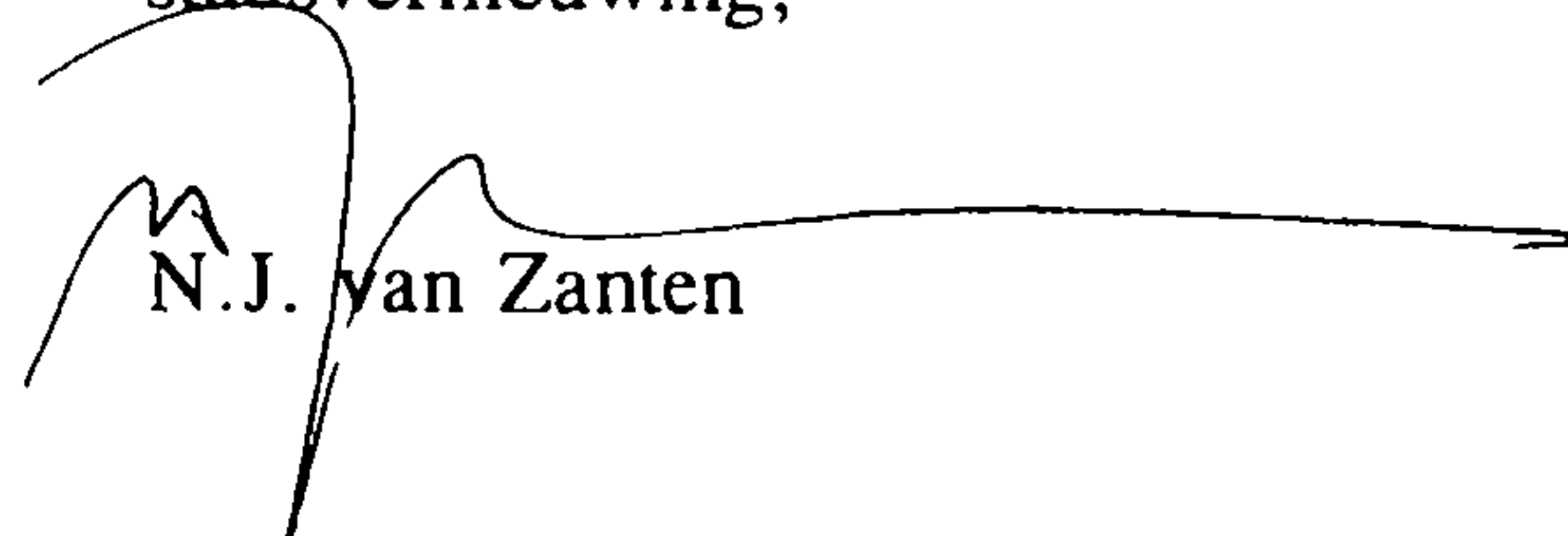
Bestemmingsplan **Zuidtangent** - Fase I
inspraakplan

7. De rechtsbescherming

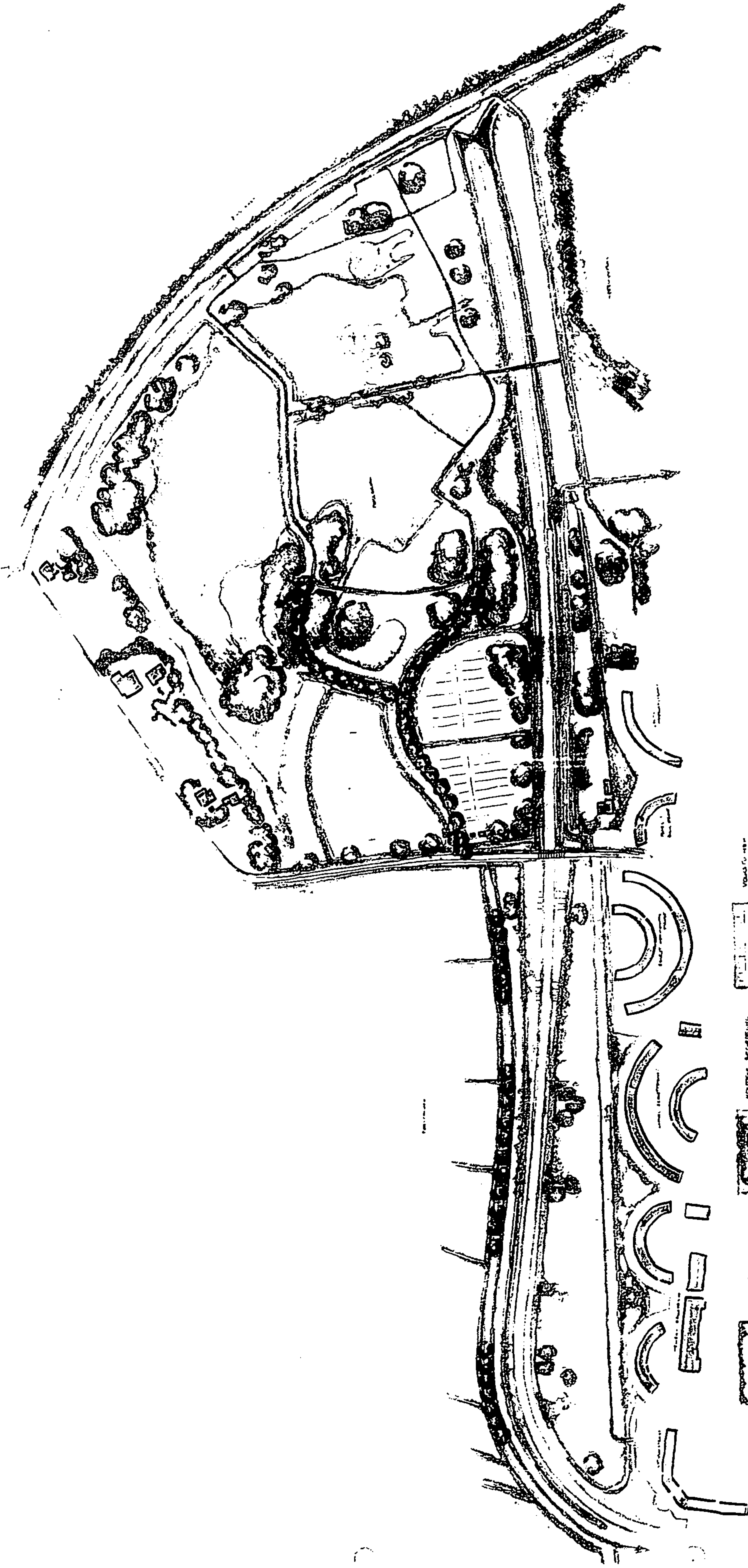
In de Inspraakverordening staat dat een belanghebbende binnen zes weken na de besluitvorming over de *uitvoering* van de inspraak een bezwaarschrift kan indienen. Afhankelijk van de aard van de klacht regelt de verordening de wijze van behandeling.

Haarlem, 9 september 1997

Namens Burgemeester en wethouders van Haarlem,
het hoofd van de afdeling ruimtelijke ontwikkeling en
stadsvernieuwing,



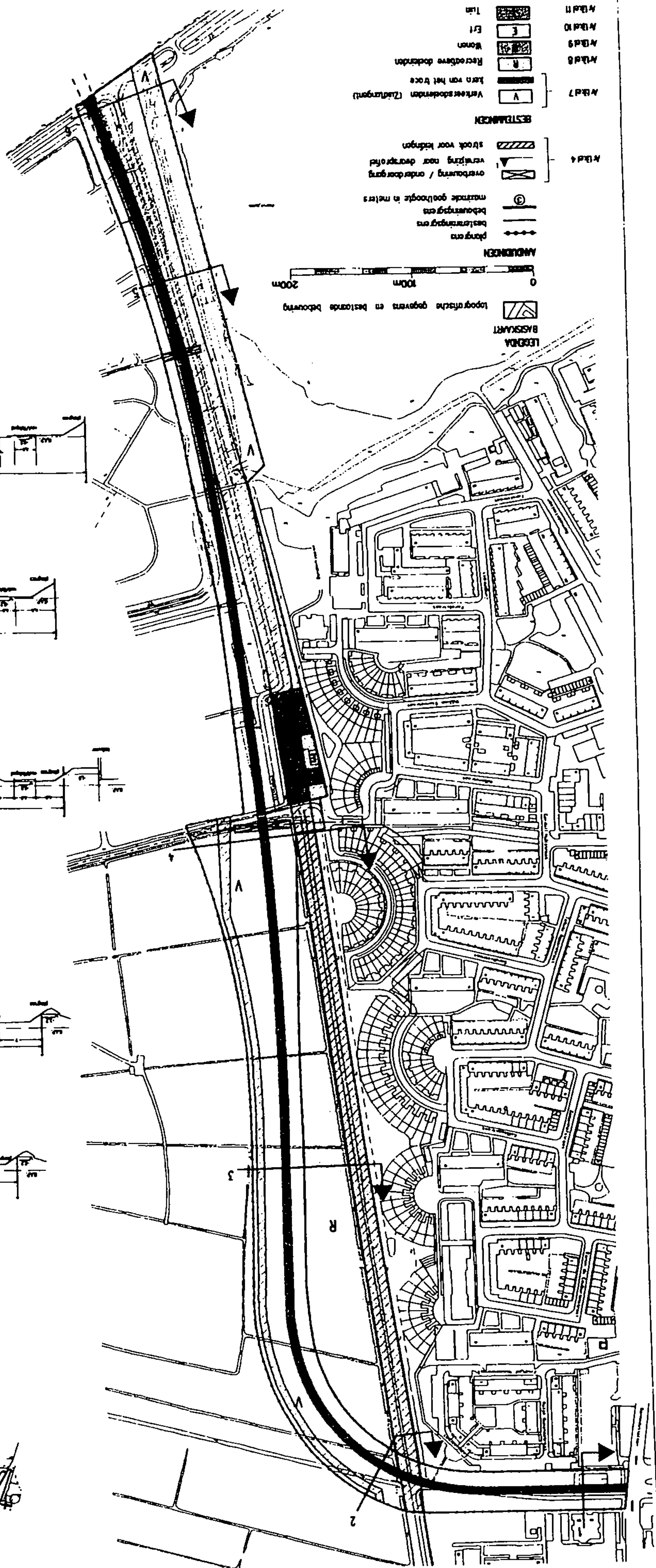
N.J. van Zanten



WATER	HOUSE BUILDING	ROAD	COMPOUND
GAS	DITCH	FENCE	GATE
SAND	LIGHT	LIGHT	LIGHT
SAND	SAND	SAND	SAND

LEGENDA

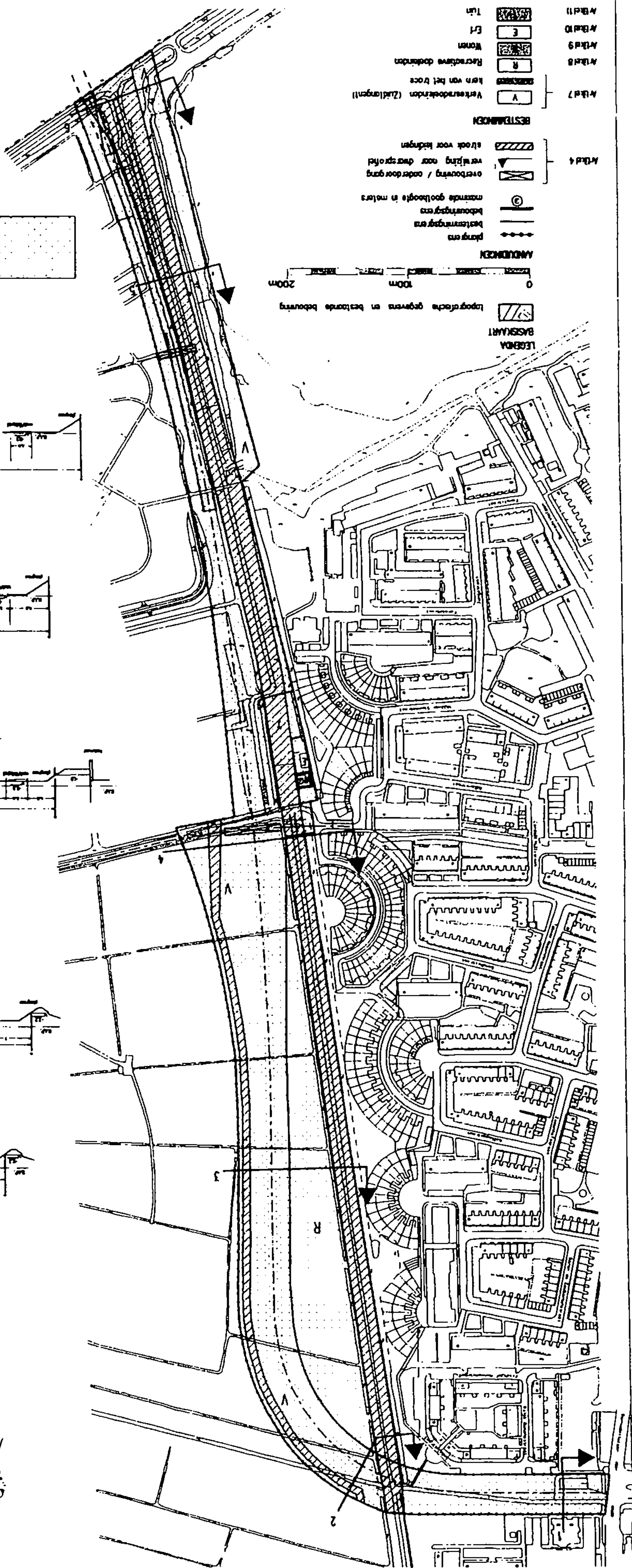
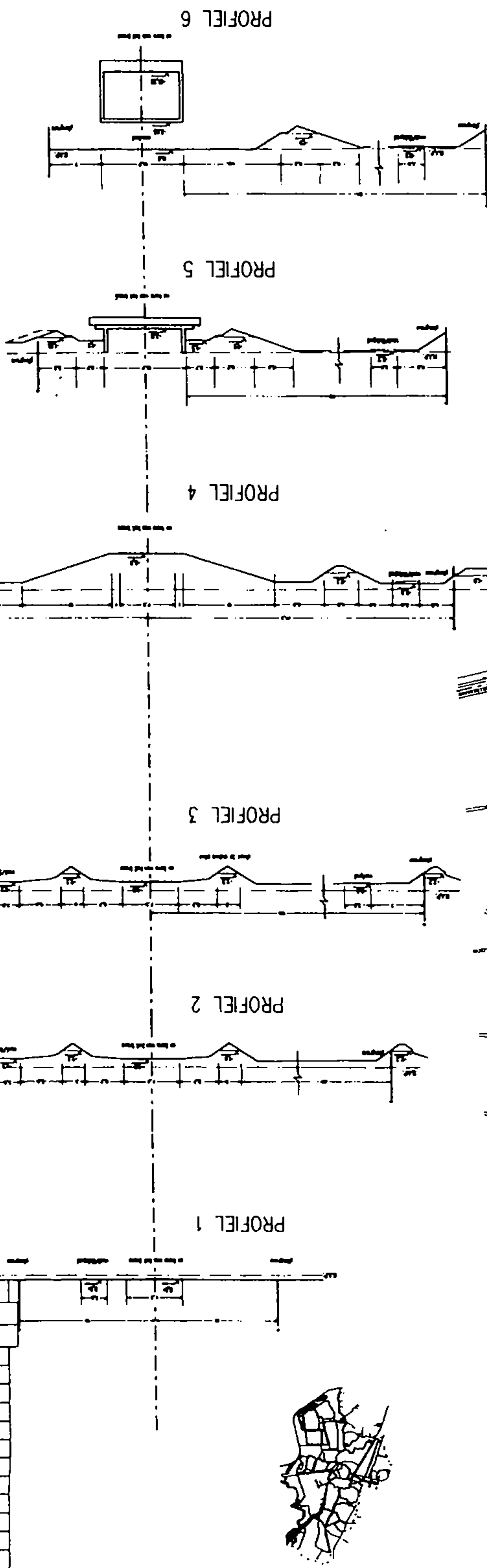
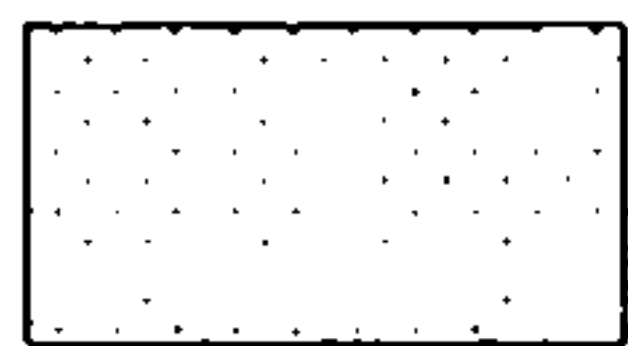
2007-08-01 14:00
 2007-08-01 14:00
 2007-08-01 14:00
 2007-08-01 14:00



GEMEENTE HAARLEM Sector Stedelijke Ontwikkeling Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling Stadsvernieuwing		Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling
Verantwoordelijke: J. van der Zanden	Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling	Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling
Verantwoordelijke: J. van der Zanden	Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling	Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling
Verantwoordelijke: J. van der Zanden	Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling	Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling



Aanwijzing van het facet bestemmingsplan Zuidlangent Fase I
 als bedoeld in art. 13 lid 1 van de W.R.O.





Afgedaan

FACILITAIRE DIENST	
Reg.nr.	Ros 98/1798
Trefwoord	Bestemmingsplannen
Reg. d.d.	25 SEP 1998
Classering:	
Ontv. bew.	λ Kopie: X
Uiterl. afdoen. dd:	19-11-98
Behandeling door:	Afgedaan
BGS	

Raadsstuk nr. 274/1998
 B&W-datum 14 juli 1998
 Sector/Afd. SO/ROSV
 Reg.nr(s). 98/1304

Onderwerp **Vaststelling bestemmingsplan Zuidtangent - fase 1**

Aan de Raad der gemeente Haarlem

1. Aanleiding

Het bestemmingsplan dat u nu ter vaststelling krijgt aangeboden, heeft met ingang van 26 maart 1998 gedurende vier weken voor iedereen ter visie gelegen. De status daarvan was: **ontwerp**. Dat ontwerp had al een cyclus meegemaakt. Vanaf de opstelling heeft participatie van wijkvertegenwoordigers plaatsgevonden en is er inspraak geweest. Op verschillende momenten heeft het gemeentebestuur zich uitgesproken over de plannen in het algemeen en over dit bestemmingsplan in het bijzonder.

U merkt, zo'n bestemmingsplan staat niet op zichzelf. Het is de juridische neerslag van wensen en eisen, die de komst van de hoogwaardige openbaar-vervoers-verbinding met zich meebrengen. Zoals u weet is vanaf 1993 gewerkt aan de komst van de Zuidtangent. Om het kort te houden: de achtergronden en beschrijving van het proces staan ook uitvoerig opgenomen in de toelichting van dit bestemmingsplan.

2. Tervisielegging

De Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna: W.R.O.) beschrijft hoe een bestemmingsplan moet worden gemaakt. De eerdergenoemde termijn van tervisielegging is een belangrijk moment voor belanghebbenden om zich uit te spreken over het plan. Men kan dan zienswijzen indienen bij de gemeenteraad. Acht personen en instanties hebben van deze mogelijkheid gebruikt gemaakt. Vier van de acht zienswijzen zijn gelijkloidend. Dit aantal van acht is zeer gering voor een project als dit. Wij vinden dat de uitstekende (en kritische) wijze waarop de vier Schalkwijkse wijkraden hebben bijgedragen aan de totstandkoming van onder meer dit plan hier credit aan is. Zij hebben door hun inzet daarbij kans gezien om een aantal belangrijke wensen voor Schalkwijk vorm te geven. De plannen getuigen daarvan.

De zienswijzen, die uiteindelijk - alle op tijd - zijn ingekomen, hebben voornamelijk een principieel karakter of zullen nog worden benut in onderhandelingskwesties, die niet zijn afgerond. Het gaat bijvoorbeeld om grondverwerving of het beschermen van andere rechten. Wij zullen nu overgaan tot het in kaart brengen van de zienswijzen, waarna wij deze zullen bespreken ten behoeve van uw besluitvorming. Wij doen dit punt voor punt. Dat is het meest duidelijk voor de bezwaarden.

Raadsstuk

3. Zienswijzen en bespreking

A. *Onteigeningsbureau De Boer B.V., namens mevrouw B.T. van der Werf-Maas en mevrouw M.A. Verzijlbergen-Maas, p/a Prins Bernhardlaan 3, 3743 JJ Baarn.*

1. Cliënten zijn eigenaar van een stuk grond waarover de Zuidtangent in de Poelpolder komt te lopen. De bestemming is agrarisch en wordt verkeersdoeleinden en recreatieve voorzieningen. De eigenaren betwisten de noodzaak voor bestemmingswijziging. Er is geen doorslaggevende reden voor. De noodzaak van de Zuidtangent is onvoldoende aangetoond. De bestaande wegenstructuur wordt door een wijziging in het tracé van de N-22 al geoptimaliseerd (streekplan). De uitvoering daarvan ligt vast.
2. Het rendement en het nut van de investeringen aan de Zuidtangent zijn niet aangetoond. Een heroverweging wordt in dat verband bepleit. De Zuidtangent moet niet worden aangelegd.
3. Er wordt getwijfeld aan de dekking van de investeringen. De praktijk leert dat kosten voor dit soort voorzieningen altijd hoger uitvallen dan is geraamd.
4. Cliënten willen de bestaande situatie bestendigen. Met de schaarse agrarische en waardevolle grond moet zorgvuldig worden omgesprongen. Dit betreft ook de recreatieve bestemming. Het belang is hiervan niet aangetoond.
5. Verzocht wordt om het bestemmingsplan in te trekken.

B. *De heer A. Stokman, Kromme Spieringweg 357, 2141 BW Vijfhuizen*

1. De heer Stokman heeft een door de Kroon verleend kooirecht/afpalingsrecht. Dit houdt in dat binnen een afstand van 1318 meter vanuit het midden van de eendenkooi in Haarlemmermeer, de rust gehandhaafd dient te worden. Het gebied is een stiltegebied volgens artikel 41 en artikel 42 van de Jachtwet. De Zuidtangent gaat deels door dit stiltegebied.
2. Niet handhaven van rust betekent direct of indirect schade. Een tracé langs de Schipholweg (N232) is wat de heer Stokman betreft een goed alternatief.

C. *Vereniging Dorp Vijfhuizen, p/a R. Buser, Vliegersplein 93, 2141 VG Vijfhuizen*

1. Aangesloten wordt bij eerdere bedenkingen op de in het ontwerpbestemmingsplan voorgestelde wijze. Nu maakt de vereniging opnieuw bezwaar. Herhaaldelijk heeft men bezwaar gemaakt tegen dit tracé vlak langs het Fort van Vijfhuizen.

2. De aanleg volgens het bestemmingsplan betekent dat de realisering in Vijfhuizen is vastgelegd zonder dat het bestemmingsplan Staatsbos/Floriade is verschenen.
Om dat bestemmingsplan is herhaaldelijk gevraagd. Eerst moet het tracé daarin worden vastgesteld. Dit bestemmingsplan gaat uit van de gedachte dat het tracé in Haarlemmermeer inmiddels is bepaald. Dat is onjuist.
 3. De dorpsvereniging wordt herhaaldelijk geconfronteerd met artikel 19-procedures. Dat was niet nodig geweest als de gemeente Haarlemmermeer zich had gehouden aan de toegezegde start van de inspraak voor het bestemmingsplan Staatsbos/Floriade.
 4. Een aquaduct zal een ernstige aantasting van de aanwezige monumenten niet voorkomen. De Geniedijk wordt aan het zicht onttrokken door hoge dijklichamen en het viaduct over de Spieringweg. In een provinciale nota (Groene Weelde) staat dat de historische situatie tot binnen een straal van 1000 meter rond het Fort van Vijfhuizen zal worden gerespecteerd. Uit de plannen blijkt dit niet.
 5. De vereniging blijft voorstander van een tracé langs de N-22. Het tracé loopt in die visie dan langs Hoofddorp en het Floriadeterrein verder langs de N-22 en langs het station Haarlem-Spaarnwoude richting IJmuiden. Deze verbinding is veel beter en sneller dan door de binnenstad van Haarlem.
 6. Hiernaast hebben wij nog specifieke zaken voor Vijfhuizen, die buiten dit plan vallen.
- D. De volgende personen hebben een gelijkluidend bezwaarschrift (fax) ingediend:*
- M. Olijerhoek, H. Böllstraat 19, 2037 MB Haarlem;
 - P.C.M. Raats, H. Böllstraat 7, 2037 MB Haarlem;
 - M. Koster, H. Böllstraat 13, 2037 MB Haarlem;
 - J. Klinkhamer, H. Böllstraat 17, 2037 MB Haarlem.
1. De voorkeur blijft uitgaan naar verdiepte ligging.
 2. Door instemming wordt ook ingestemd met een latere aanleg van bovenleidingen, indien de busbaan wordt gewijzigd in een trambaan.
 3. Beide aspecten zal ik als bewoner ervaren als in hoge mate ontsierend.
- E. Tanger c.s. Advocaten, namens de heren J.L.A. Engele en L.P. Engele, p/a Postbus 397, 1970 AJ IJmuiden*
1. Het ontwerp-bestemmingsplan is in strijd met het geldende uitbreidingsplan in hoofdzaak van Haarlemmerliede nu door het openbaar-vervoerstraject de agrarische bestemming geweld wordt aangedaan.

2. Het ontwerp-bestemmingsplan is in strijd met het uitbreidingsplan Schalkwijk, Meerwijk en bestemmingsplan recreatiegebied Schalkwijk.
3. Het ontwerp-bestemmingsplan is in strijd met het streekplan A.N.Z.K.G. dat tevens een agrarische bestemming, respectievelijk een recreatieve bestemming kent.
4. Het ontwerp-bestemmingsplan is in strijd met het intergemeentelijk structuurplan I.P.S. 1994. Alle plannen voorzien niet in de aanleg van een vervoerslijn.
5. Een degelijke planologische grondslag voor de aanleg van de Zuidtangent ontbreekt. Het plan geeft geen inzicht in de hoofdlijnen van de toekomstige ontwikkeling, zodat de aanleg van de Zuidtangent daaraan niet kan worden getoetst.
6. Van een goede planologische beleidsvisie is sprake als alle ruimtelijke belangen nauwkeurig zijn afgewogen. De neerslag kan in de diverse bestemmingen tot uitdrukking komen. In de voorschriften komen de te beschermen belangen dan aan bod. Van zo'n afweging is geen sprake. Het bestemmingsplan heeft alleen oog voor een openbaar vervoerslijn.
7. Aanleg is niet mogelijk, omdat niet aan de wettelijke geluidsnormen kan worden voldaan. In de toelichting wordt uitgesproken dat bussen in de toekomst minder geluid zullen produceren dan nu. Dit is niet alleen onjuist, bovendien is de vraag of die bussen dan van het traject gebruik zullen maken. Voorts wordt er van onjuiste meetgegevens uitgegaan.
8. Voortzetting van het bedrijf van cliënten is na afsplitsing niet mogelijk. De waarde van de woningen daalt ten gevolge van het beoogde tracé.
9. Het landschappelijk karakter wordt ernstig aangetast. Langs en in de Ringvaart liggen landhoofden en peilers als onderdeel van de stelling van Amsterdam.

Wij merken ten aanzien hiervan het volgende op:

Ad A.1

De reclamanten betwisten de noodzaak van de bestemmingswijziging in het kader van deze procedure. Indien en voor zover een bestemmingsplan de bepalende factor is om aan te geven of de uitvoering van een tracé vast ligt en of daarvan een noodzaak kan worden afgeleid het volgende. Wij zijn van mening dat er wel degelijk een noodzaak is om te komen tot een uitbreiding van het openbaar vervoerssysteem. De Zuidtangent is hier - als hoogwaardige voorziening - een belangrijke schakel in. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt een groot aantal beleidsdocumenten opgesomd en besproken, waarin met de komst van de Zuidtangent rekening wordt gehouden. De toelichting bespreekt dus wat het belang is van de Zuidtangent en welke vervoerwaarde die voorziening heeft. De stukken,

die ten grondslag hebben gelegen aan de wens om de Zuidtangent te realiseren, krijgen daarmee in juridisch-planologische zin een plaats. Allen die de inspraakmomenten hebben bijgewoond kunnen ook in herinnering roepen dat daarover steeds uitvoerig van gedachte is gewisseld. Nu is het merkwaardige dat de reclamanten **dít niet** aanvaarden als het vastleggen van de noodzaak en de wijziging van het streekplan voor de N-22 **wel**. De uitwerking van het streekplan gebeurt **eveneens** met een bestemmingsplanprocedure en het stadium waarin dat plan verkeert, geeft minder status dan dit plan dat binnenkort wordt vastgesteld. Het plan N-22 doorloopt op het moment dat dit wordt geschreven het wettelijk vooroverleg. Het idee over de noodzaak is dus innerlijk tegenstrijdig. Wel juist is dat de N-22 vastligt, maar dat geldt in versterkte mate voor de Zuidtangent. De N-22 en de Zuidtangent zijn overigens beide noodzakelijk voor onder meer de ontsluiting van de nieuwbouwlocatie Haarlemmermeer en de Floriade. De voorzieningen vullen elkaar aan.

Ad A.2

Als in documenten van alle lagen van de overheden (Rijk, provincie, gemeente) wordt betoogd dat de realisering van de Zuidtangent nut heeft, als blijkt dat er rekening is gehouden met de investering en dat daadwerkelijk ook al uitgaven zijn gedaan, dan is er als tegenargument wel meer nodig dan de droge constatering dat de Zuidtangent geen nut heeft. Wij begrijpen best dat een stelling als deze in het verweer wordt gebruikt, maar zijn wel benieuwd waar de overheden de plank mis zouden hebben geslagen en wat daarvoor de argumenten zijn. De realiteit op de verkeerswegen in de regio waarin de Zuidtangent gaat rijden laat in elk geval een beeld zien, dat maatregelen - ook in de zin van openbaar vervoer - dringend noodzakelijk zijn.

Ad A.3

De praktijk leert ook dat overschrijdingen van kosten op delen van het traject moeten worden opgevangen in het project zelf. Zodra de subsidie-aanvraag werd gehonoreerd werd daarmee de contour gegeven, waarbinnen uitgaven konden plaatsvinden. De bouw van het aquaduct is overigens een mooi voorbeeld van het uitruilen van wensen binnen de gegeven afbakening.

Ad A.4

Ook zonder bestendigen, kun je toch zorgvuldig omspringen met schaarse en waardevolle grond. De wijze waarop de Zuidtangent wordt aangelegd getuigt naar ons inzicht ook van respect voor de omgeving. De inpassingsmaatregelen (groen, aquaduct, ongelijkvloers), maar ook de wijze waarop het tracé loopt (zoveel mogelijk langs de rand van het stedelijk gebied) zijn hiervan voorbeelden. Overigens is in het raamwerk van dit bestemmingsplan een visie ontwikkeld (Plan X; zie de toelichting), die bepalend wordt voor wat er verder met de Poelpolder kan of moet gebeuren. Zonder Plan X zou de opmerking van reclamanten waarschijnlijk heel wat meer lading hebben gehad.

Ad A.5

Uit de beantwoording van A.1 tot en met A.4 zal duidelijk zijn dat wij de gemeenteraad dat voorstel niet zullen doen. De bezwaren vinden wij ongegrond.

Ad B.1 en B.2

In de toelichting van het bestemmingsplan stond al aangegeven dat de grens van het kooirecht samenvalt met de open-dicht-afbakening van Plan X. Omdat de Zuidtangent door een "dicht" gedeelte gaat is de realisering van de Zuidtangent ten opzichte van de eendenkooi letterlijk een grensgeval. Het kooirecht is een zakelijk recht op grond van de Jachtwet. Omdat dit bestemmingsplan uitgaat van versnelde realisering hebben wij alle zakelijk gerechtigden een afschrift gestuurd van de ontwerp-tervisielegging. Dit bezwaar is daarop binnengekomen.

Nu de eendenkooiker exact heeft aangegeven dat zijn afpalingsrecht bij Koninklijk Besluit is bepaald op 1318 meter vanuit het hart van de kooi, kon het stiltegebied meer verfijnd dan voorheen, worden geprojecteerd op de plankaart. Daaruit blijkt dat de Zuidtangent voor een gedeelte binnen de straal van het kooirecht valt. Op 2 juli jl. heeft een gesprek plaatsgevonden met de heer Stokman.

De projectmanager van Schiphol Project Consult B.V. en de behandelend ambtenaar van de afdeling R.O.S.V. hebben de implicaties van de komst van de Zuidtangent met de heer Stokman doorgenomen. Het schadebedrag dat de heer Stokman heeft genoemd valt zonder meer binnen de vergoedingsmogelijkheden van het project Zuidtangent. Verstoring tijdens de bouw van de Zuidtangent is de bepalende factor. Bij de exploitatie van de lijn zullen de eenden gewend zijn geraakt aan de verstoring. Overeengekomen is dat de schade zal worden vergoed. Op basis daarvan heeft de heer Stokman zijn bezwaar ingetrokken.

Hij verklaarde overigens dat het hem aansprak dat met zijn belangen rekening is gehouden en dat er vanuit de gemeente actie is ondernomen om zijn afpalingsrecht met respect te behartigen. Om daarvan blijk te geven schrijven wij de aanloop en de afloop met zoveel woorden dan ook in dit raadsvoorstel. In wezen mogen wij het bezwaar als niet geschreven beschouwen.

Ad C. Algemeen

Hoewel de Vereniging Dorp Vijfhuizen (hierna: V.D.V.) probeert een Haarlemse benadering te kiezen voor het maken van bezwaar, is te lezen dat de bezwaren een hoog Haarlemmermeergehalte hebben. Wij zijn niet van plan en niet competent om in de bevoegdheden van de bestuurders van Haarlemmermeer te treden. Wel zijn wij in de gelegenheid om informatie te verstrekken in antwoord op de bezwaren. Daarbij verlaten wij ons ook deels op stukken, die in Haarlemmermeer in de loop van de jaren over deze zaken zijn verschenen. Deze wijze van bespreken lijkt ons zorgvuldiger dan de inzet: "dat lossen jullie in Haarlemmermeer maar op". Uiteindelijk is de realisering van de Zuidtangent ook een duidelijk gemeente-overschrijdend belang. Op strikt Haarlemse zaken zullen wij uiteraard ook ingaan.

Ad C.1

Een reactie van de V.D.V. in het kader van **dit** bestemmingsplan treft u aan op pagina 46 van de toelichting van het bestemmingsplan. Die reactie rapporteert met name over de wijze, waarop men in de Haarlemmermeer is omgegaan met de planvorming tot nu toe. Een fase om bedenkingen te uiten is nog niet aan de orde geweest. De opmerkingen zullen zich met name over de contacten met de gemeente Haarlemmermeer uitstrekken.

Ad C.2

Wij zijn er mee op de hoogte dat de gemeente Haarlemmermeer geruime tijd geleden participatie heeft verzocht voor het bestemmingsplan Staatsbos Floriade. Dit heeft geleid tot een bestemmingsplan dat in het wettelijk vooroverleg is gebracht. De actuele stand van zaken is dat tervisielegging in juni a.s. zal plaatsvinden. Maar ook dat bestemmingsplan is een weerslag van eerdere gedachtenvorming over tracékeuze. Die gedachtenvorming is ook vertaald in bestuursbesluiten. In de correspondentie van de gemeente Haarlemmermeer, die moet leiden tot een bouwvergunning voor het aquaduct aan Haarlemmermeerse kant is te lezen dat op 14 november 1995 en 21 maart 1996 door respectievelijk B&W en Raad van Haarlemmermeer is besloten om de in november 1993 door Haarlem en Haarlemmermeer vastgelegde varianten te handhaven (tracénota Zuidtangent).

Ad C.3

Ook indien de aanname van de V.D.V. juist zou zijn, dan zou het bestemmingsplan op dit moment nog niet geldend zijn geweest. De projectopdracht voor het maken van een bestemmingsplan voor Staatsbos Floriade dateert van 27 juni 1995. Participatie en inspraak volgen in de aanzet die wordt gemaakt naar een ontwerp-bestemmingsplan. Vanaf tervisielegging duurt de wettelijke procedure circa 2½ jaar.

De urgentie, die voortvloeit uit de komst van de Floriade, maakt dat het onvermijdelijk is om te werken met vrijstellingsregelingen als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De wetgever heeft die procedure natuurlijk ook niet zonder reden in de wet opgenomen. Aan de stukken van Haarlemmermeer, in dit verband te zien, maken wij op dat men op uitstekende wijze op de hoogte is met de regeling en de wijze waarop rechtspraak daaraan voorwaarden heeft verbonden.

Ad C.4

Het Haarlemse bestemmingsplan dat hier aan de orde is, bevordert de oeververbinding in de vorm van een aquaduct. Deze manier van werken geeft een goede basis om met respect voor het monument aan de overzijde toch de openbaar vervoersbelangen te dienen.

Aan de inpassing van het aquaduct aan beide zijden van de Ringvaart wordt veel aandacht besteed. Aan de Haarlemse kant heeft de Schoonheidscommissie in haar advies het projectbureau gecompimenteerd met de wijze waarop dit tot stand is gebracht.

Aan de Haarlemmermeerse kant is over de vormgeving van de inlaagdijken en de relatie met de Geniedijk en het Fort Vijfhuizen nauw overleg gevoerd met de afdeling Monumentenzorg van de provincie Noord-Holland. Het huidige bestekontwerp heeft de instemming van de provincie. Ook bedacht moet worden dat een eerder initiatief uitging van een brug op hoge poten, een heel ander verhaal.

Ad C.5

De V.D.V. presenteert allerlei mogelijkheden voor alternatieve routes, waarvan wordt gesteld dat deze beter en sneller zijn.

Wat in de beoordeling van alle varianten (rond 1993) een rol heeft gespeeld, waren elementen als snelheid, kwaliteit, inpasbaarheid en vervoerswaarde. De keuzen, die zijn gemaakt sluiten precies aan bij de wens om die begrippen waar te maken. Inmiddels is vijf jaar lang gewerkt aan het vervullen van voorwaarden om de gekozen tracés uit te voeren. De opinie van de V.D.V. over beter en sneller is verder niet onderbouwd. Wij zien geen reden om vijf jaar terug te gaan in de tijd. Ook de alsdan te presenteren tracés zullen wel leiden tot alternatieven die beter en sneller gevonden worden. Met de huidige verstopping op de wegen in deze regio wordt het tijd dat wij gaan uitvoeren waar lang over gedacht, gepraat, geschreven, ingesproken en besloten is.

Ad C.6

Zie de opmerking C. **Algemeen.** In de afweging van algemeen en bijzonder belang, vinden wij de bezwaren van onvoldoende gewicht om op basis daarvan af te zien van de voltooiing van dit plan. Ongegrond dus.

Ad D.1

Zoals bleek uit de insteek, die de gemeente heeft gemaakt op de inspraakavonden, en ook gelezen kan worden in de verwerking van de inspraakreacties en reacties van het wettelijk vooroverleg (Hoofdstuk 7 van de toelichting op het bestemmingsplan), **wilde** de gemeente ook graag een verdiepte aanleg. Inmiddels schrijven wij dit wel in de verleden tijd, omdat de wens niet haalbaar bleek te zijn. Wij kunnen ons deze principiële reactie in het raamwerk van deze bestemmingsplanprocedure best voorstellen. Het probleem is dat wij er bestuurlijk niets meer mee kunnen doen. De geldgever in het project (het Rijk) is niet bereid om het extra geld dat hiervoor nodig is beschikbaar te stellen, de provincie heeft eenzelfde standpunt ingenomen en binnen de begroting van de gemeente Haarlem is het bedrag waarover je praat niet "in te verdienen" op andere prioriteiten. Er is zeer uitvoerig onderhandeld met zowel het Rijk als de provincie. Op de inspraakavonden is dit ook uitvoerig aan de orde geweest. Vertegenwoordigers van het Rijk hebben hierbij hun visie op die wensen ter plekke uiteengezet.

Ad D.2

Met vertramming in de toekomst wordt rekening gehouden, dat is juist. Zodra bussen worden vervangen door railvervoer, zullen ook portalen nodig zijn voor de bovenleiding. Het bestemmingsplan maakt het oprichten daarvan ook mogelijk. In de voorstellen, die zijn gedaan voor wat betreft recreatieve inrichting is meegenomen dat groepen bomen de baan zullen begeleiden. Op zich zullen de portalen dus niet in een "leeg" landschap worden geplaatst. Voor het overige gaat

het om ijle objecten. Hoewel beleving uit de aard van de zaak een kwestie van persoonlijke smaak is, vinden wij wel dat de afstand, waarop de reclamanten wonen ten opzichte van het hart van het tracé een rol zou moeten spelen. Die afstand is als volgt aan te geven.

H. Böllstraat	kortste afstand tot hart tracé	haaks op de gevel gemeten
woning nummer 7	98 meter	99 meter
woning nummer 13	99 meter	106 meter
woning nummer 17	105 meter	142 meter
woning nummer 19	110 meter	179 meter

Deze afstanden zijn toch aanzienlijk te noemen. Wij willen de reclamanten respecteren in hun opinie dat zij het niet mooi vinden. Voor ons betekent dat niet dat wij dit bestemmingsplan - met deze mogelijkheden van het oprichten van portalen voor een bovenleiding - niet verder in procedure zullen brengen. Vertramming is in alle besprekingen over de Zuidtangent een zeer essentiële optie. Alle kunstwerken (bruggen, viaducten, aquaducten etc.) houden in hun technische uitvoering ook rekening met vertramming. Daar hoort een bovenleiding bij.

Ad D.3

De conclusie van bezwaarden is duidelijk. De conclusie in antwoord daarop willen wij hier dan ook helder verwoorden. Hoewel wij kunnen indenken waarover de bezwaarden zich zorgen maken, vinden wij hun bezwaren in het raamwerk van dit bestemmingsplan ongegrond.

Ad E.1 en E.2

Uitvoering van met name het uitbreidingsplan in hoofdzaak van Haarlemmerliede zou een nog veel grotere aanslag betekenen op de agrarische bestemming, omdat daarin de oostelijke stadsrandweg dwars door de Poelpolder en Poelbroek loopt. Gekozen is om de koninklijke weg te volgen. Dat wil zeggen het opstellen van een nieuw bestemmingsplan, dat de nieuwste planologische inzichten voorziet van een deugdelijke juridische basis.

In de tijd gezien was en is dit ook mogelijk. Het realiseren van de Zuidtangent vergt een forse aanloop. In die aanloop is het planwetgevingsproces in de planning meegenomen. Met andere woorden: het kon hier ook. Op deze wijze wordt oud recht door nieuw recht vervangen. Van strijd met het bestemmingsplan is straks dan ook geen sprake meer.

Ad E.3

De toelichting van het bestemmingsplan is kennelijk gelezen, maar men heeft de paragraaf over het hoofd gezien, waarin staat, dat de herziening van het streekplan uitgaat van de inpasbaarheid van de Zuidtangent (pagina 5). Op 14 december 1998 stellen Gedeputeerde Staten van Noord-Holland dit plan naar verwachting vast. Letterlijk geeft het streekplan aan dat de "provincie grote waarde hecht aan de totstandkoming van de Zuidtangent. Deze hoogwaardige openbaar vervoersverbinding vormt een zeer belangrijke schakel in het regionaal verbindend net van de Noordelijke Randstad, het Regionet, en is de drager van het stedelijk vervoer in Haarlem en Velsen.

Door de realisering van de Zuidtangent zal de bereikbaarheid van economische centra (waaronder Schiphol) worden verbeterd (pagina 135 van de toelichting op de streekplanherziening)."

Ad E.4

Ook dit is niet juist. In de toelichting staat ook dat de Zuidtangent is of wordt opgenomen in het grote aantal plannen waaronder het Intergemeentelijke structuurplan Zuid-Kennemerland. Dit is ook gebeurd.

Ad E.5

Gezegd is dat in het raamwerk van dit bestemmingsplan een visie ontwikkeld is, die bepalend wordt voor wat er verder met de Poelpolder kan gebeuren. Het gaat om de open-dicht-benadering van Plan X.

Dit is een globale visie op het gebied. De visie is alvast geformuleerd in de toelichting van het bestemmingsplan om aan te geven dat Plan X vertrekpunt is voor ontwikkelingen later. Plan X werkt als toetsingskader voor toekomstige inrichtingsplannen voor de Poelpolder. De functionele invulling van de Poelpolder komt dus later ter sprake als het maken van een gedetailleerd bestemmingsplan Poelpolder aan bod is. Over de feitelijke invulling van het gebied wordt pas gesproken, nadat er besluitvorming is geweest over het integraal plan voor geheel Schalkwijk (2000+). De status van de passages over Plan X is hiermee bepaald. Plan X heeft maatschappelijk draagvlak tot stand gebracht. Voor de Zuidtangent was van belang om niet zomaar een "lijn door een landschap" te jagen.

Uit Plan X blijkt dat de komst van de Zuidtangent verenigbaar is met belangen, die voor later gewaarborgd moeten blijken. Met name landschappelijke en ecologische belangen worden bedoeld, want duidelijk was al dat op het punt van economie en milieu belangrijke belangen gediend worden door de komst van de Zuidtangent.

Ad E.6

De opmerkingen zijn feitelijk incorrect, want anders zouden de voorschriften bij wijze van spreken maar uit één artikel bestaan, en dat is niet zo. Er worden verschillende belangen afgewogen, maar kennelijk anders dan reclamanten wensen te zien. Onder E.5 en in het plan zelf staat hoe dat is gedaan en ook waarom. Een opmerking als deze was voorstelbaar geweest, indien uitsluitend een artikel 19-procedure zou zijn gevoerd. De gemeente heeft uitdrukkelijk voor een andere benaderingswijze gekozen.

Ad E.7

Wanneer gebruik wordt gemaakt van ZOAB als wegdekverharding voor de Zuidtangent, wordt op alle waarneempunten aan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï in nieuwe situaties voldaan. Dit staat overigens ook te lezen in Bijlage 7 van het bestemmingsplan. Reclamanten geven overigens niet aan wat dan als "juiste" gegevens moet worden aanvaard.

Omdat praktisch alle situaties in Nederland waar de Wet geluidhinder van toepassing is worden berekend, zijn ten tijde van de voorbereiding van de Wet geluidhinder (begin jaren tachtig) metingen verricht aan vele voertuigen uit het toenmalige wagenpark.

De uitkomsten van de metingen worden gebruikt als basis voor de berekeningen. Er wordt dus eigenlijk steeds gerekend met het type bus dat begin jaren tachtig algemeen voorkwam. Wanneer een berekening wordt uitgevoerd voor het peiljaar 2010 zal de geluidbelasting overschat worden wanneer zonder meer van deze metingen zou worden uitgegaan. Daarom is een correctie vanwege het stiller worden van het wegverkeer ingevoerd. Deze correctie mag niet zelf worden gekozen. De hoogte en het gebruik van de correctie is bij wet vastgelegd. Voor het onderhavige weggedeelte van de Zuidtangent bedraagt de aftrek 3 Db(A) omdat de rijsnelheid ter plaatse 70 km/uur of meer bedraagt. Zie ook artikel 103 van de Wet geluidhinder. Het is zeer onwaarschijnlijk dat in het jaar 2010 nog dezelfde bussen over de Zuidtangent rijden als degene die begin jaren tachtig zijn gebruikt bij de geluidmetingen voor de Wet geluidhinder. De bussen zouden dan ongeveer 30 jaar oud zijn hetgeen niet in overeenstemming is met de doelstelling van de Zuidtangent (hoogwaardig openbaar vervoer).

Ad E.8

Als dat zo is, is de mogelijke onteigeningsprocedure, die parallel loopt, de gelegenheid bij uitstek om te doen wat geraden is. De rechter zal in de gerechtelijke procedure komen tot de vaststelling van de schade, die alsdan voortvloeit uit het niet meer kunnen uitoefenen van het bedrijf. Artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening geeft voor wat schadevergoeding betreft ook een regeling. Dit geldt ook voor de waardedaling van de woningen.

Ad E.9

De landhoofden in de Ringvaart liggen zelfs niet in de nabijheid van het tracé. Voor wat betreft de inpassing zij verwezen naar hetgeen bij A.4 en C.4 is opgemerkt. Wij zijn in slotsom op deze bezwaren van mening dat zij niet kunnen leiden tot de wens van reclamanten om dit bestemmingsplan niet vast te stellen.

Conclusie ten aanzien van de zienswijzen

Wij vinden de zienswijzen in het licht van het hiervoor gestelde ongegrond en zullen de raad voorstellen om met inachtneming daarvan te besluiten tot vaststelling van dit bestemmingsplan.

4. Behandeling in de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling

De raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling heeft op 27 augustus 1998 kennis genomen van de stukken en de zienswijzen daarop. Zij is tevens belast met het horen van de indieners van zienswijzengeschriften. Van de indieners heeft alleen de heer M. Koster, H. Böllstraat 13 het woord gevoerd. Verschenen zijn voorts de V.D.V. en mevrouw J. Puijck, H. Böllstraat 17.

De commissie adviseerde unaniem om het bestemmingsplan verder in procedure te brengen en de zienswijzen ongegrond te verklaren.

5. Voorstel

Wij stellen u voor:

- de indieners van zienswijzengeschriften ontvankelijk te verklaren in hun zienswijzen;
- de bezwaren daarin ongegrond te verklaren;
- het ontwerp-bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I ongewijzigd vast te stellen, overeenkomstig de bij dit besluit behorende plankaart, toelichting en voorschriften.

Het ontwerp-besluit is ter bekrachtiging bijgevoegd.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,
K. Hofman l.s.

de burgemeester,
drs. J.W. Haverkort l.b.

274/1998

De Raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 14 juli 1998;

Gehoord de commissie Stedelijke Ontwikkeling op 27 augustus 1998;

Overwegende dat met het voorstel kan worden ingestemd;

Gelet op het bepaalde in de Wet op de Ruimtelijke Ordening, het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 en de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit:

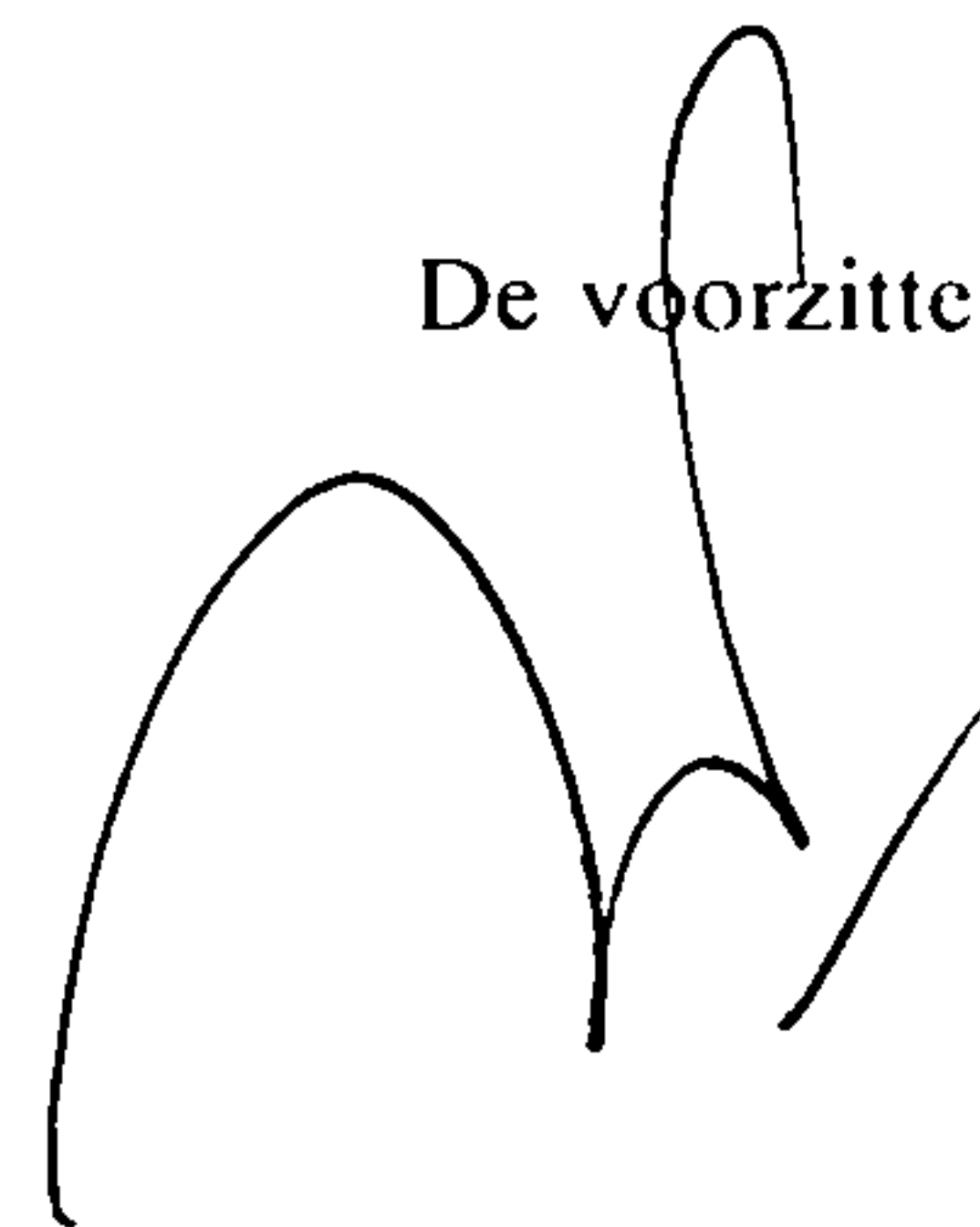
- de indieners van zienswijzegeschriften ontvankelijk te verklaren in hun zienswijzen;
- de bezwaren daarin ongegrond te verklaren;
- het ontwerp-bestemmingsplan Zuidtangent - Fase I ongewijzigd vast te stellen, overeenkomstig de bij dit besluit behorende plankaart, toelichting en voorschriften.

Gedaan in de vergadering van 30 september 1998.

De secretaris,



De voorzitter,



Datum: - 4 MEI 1999

Nr 99-912811

Noord-Holland

Provinciehuis
Dreef 3
2012 HR Haarlem

Postadres
Postbus 123
2000 MD Haarlem

Tel. (023) 514 31 43
Fax (023) 514 40 40

E-mail
post@noord-holland.nl

Onderwerp Vastgesteld bestemmingsplan Zuidtangent - fase I.

De Raad van de
gemeente Haarlem
Postbus 511
2003 PB HAARLEM

Afgedaan		Sector SO	
Trefwoord		ROS 99 / 2344	
bestemmingsplannen			
Reg. d.d.		07 MEI 1999	
Classering		-1.777.811.22	
Ontv. bew.		Kopie: ROSV	
Uiterl. afdoen. dd		1-7-99	
Behandeling door		Afgedaan	

Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid Bijlage(n) diverse

Behandeld door mw. E. v/d Kerkhoff Telefoon (023) 5143339 Uw kenmerk

VERZONDEN - 6 MEI 1999

Beslissing van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op grond van artikel 28, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem hebben bij brief van 12 oktober 1998 ter goedkeuring aangeboden het besluit van de gemeenteraad van 30 september 1998 tot vaststelling van het bestemmingsplan Zuidtangent - fase I met de daarbij behorende kaart en voorschriften als bedoeld in artikel 10, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Formele aspecten

Het ontwerp van het bestemmingsplan en het vastgestelde bestemmingsplan hebben respectievelijk ingaande 26 maart 1998 en 15 oktober 1998 gedurende vier weken voor een ieder ter inzage gelegen ter gemeentesecretarie. De ter visie liggingen hebben overeenkomstig de wet plaatsgevonden.

De gemeenteraad heeft het plan niet binnen vier maanden na afloop van de tervisielegging van het ontwerp daarvan, derhalve niet tijdig vastgesteld.

Het bestemmingsplan is overeenkomstig artikel 28, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke ordening binnen vier weken na dagtekening van het raadsbesluit ter goedkeuring aangeboden.

Bij besluit van 7 december 1998, nr. 98-916322 hebben wij het bestemmingsplan goedgekeurd. Na het nemen van dat besluit bleek echter dat er schriftelijke bedenkingen tegen dit plan bij ons waren ingebracht. Echter door een administratieve ommissie waren deze niet in het dossier aanwezig ten tijde van de besluitvorming. Dit betekent dat wij als nog een beslissing moeten nemen omtrent deze bedenkingen.

De termijn waarbinnen wij een beslissing moeten nemen eindigt 11 mei 1999.

De Kerngroep van de Subcommissie voor de gemeentelijke plannen en de stadsvernieuwing van de Provinciale Planologische

Commissie heeft op 16 maart 1999 over dit plan advies uitgebracht.

Bedenkingen

Tegen het vastgestelde bestemmingsplan zijn bij ons bedenkingen ingebracht door:

- a. de heer J. Klinkhamer, H. Böllstraat 17, 2037 MB Haarlem
- b. de heer M. Koster, H. Böllstraat 13, 2037 MB Haarlem

Reclamanten hebben zowel tijdig zienswijzen bij de gemeenteraad kenbaar gemaakt als bedenkingen bij ons ingebracht. Hun bedenkingen kunnen derhalve in beschouwing worden genomen.

Weergave van de bedenkingen

De bedenkingen kunnen als volgt worden samengevat.

Het bezwaar richt zich niet tegen de Zuidtangent op zichzelf maar tegen de geplande uitvoering.

De Zuidtangent zal een open gebied doorsnijden (de Poelpolder) dat hoge natuurwaarden heeft en een belangrijk broedgebied voor weidevogels is. De Poelpolder is bovendien van belang voor rust en recreatie. Voor het behoud van deze waarden is een verdiepte aanleg van groot belang. Naast de aantasting van het landschap zal de Zuidtangent ook geluidsoverlast voor omwonenden veroorzaken. De gemeente stelt dat de geluidsmetingen zijn gedaan door een onafhankelijk bureau. Reclamanten is echter gebleken dat dit bureau niet zo onafhankelijk is aangezien dit Schiphol Projectbureau (SPC) ook uitvoerder is van het project. Bij de metingen is men uitgegaan van de huidige situatie en het gebruik van bussen op het tracé. Geen rekening is gehouden met de uit te voeren waterpartij en de mogelijkheid van een railverbinding. In dat kader wordt gesteld dat een geluidswal onwenselijk is.

Ook bij de gemeente bestaat de voorkeur voor verdiepte aanleg. Toch gebeurt het niet in verband met gebrek aan geld en de vrees voor precedentwerking. Reclamanten wijzen erop dat de HTM bereid is tot medefinanciering (50 miljoen gulden) indien zij het traject mag exploiteren. Het argument van precedentwerking is ongegrond omdat ieder project op zijn eigen ratio beoordeeld dient te worden.

Reactie van burgemeester en wethouders op de bedenkingen

"Over het verdiept aanleggen is veel gezegd en geschreven. Voor de gemeente Haarlem is het geen haalbare kaart miljoenen guldens, die met de verdiepte aanleg extra gemoeid zijn, uit

eigen middelen te financieren. De gemeente heeft zich neer te leggen bij het feit dat het rijk als geldschieter in dit verband ook niet bereik is extra geld te fourneren. Ook bij de provincie stuitte dit op een negatief standpunt. Belangrijk punt is echter dat desondanks een zeer acceptabel plan gepresenteerd kan worden, dat recht doet aan verschillende belangen. Al het meerdere hierover is uitvoerig aan de orde geweest in het participatie- en inspraakproces, waarvan de weerslag in de toelichting en bijlagen bij het bestemmingsplan is opgenomen (zie pas. 26 e.v. commentaar op schriftelijke inspraakreacties en pag. 39 inspraakverslag en tot slot het raadsbesluit met reacties op de ontwerp ter-visie-legging). Maar ook het bezwaar tegen het niet verdiept aanleggen, is wat ons betreft, voldoende weerlegd in de verwerking van de inspraakreacties.

Bezwaarden zijn van mening dat het argument van de precedentwerking geen hout snijdt. Wij zijn het hier niet mee eens. Hoezeer de gemeente zelf pleitte voor een verdiepte aanleg, wij konden er niet omheen dat het rijk terecht stelt dat het gehele zuidtangenttraject door meerdere gemeenten loopt en dat elk van deze gemeenten mogelijk een argument heeft om op onderdelen van het tracé voor verdiepte ligging te zijn. In dat licht kon het rijk verwachten dat de extra financiële claim die daardoor kon ontstaan zich niet beperkt tot het Haarlemse deel. Het gaat dan om gemeenten binnen het project en dus worden deze gemeenten niet op hun eigen ratio beoordeeld, om de woorden van bezwaarden te gebruiken, maar in hun wensen en eisen ten aanzien van het project. Ook zij nogmaals herhaald dat de gemeente Haarlem bij het financieren uit eigen middelen rekening heeft te houden met tal van andere claims op de noodzakelijke uitgaven uit het gemeentelijk budget. De optie van bekostiging uit eigen middelen is daarmee weggevallen.

Voorzover bezwaarden refereren aan mogelijke andere geïnteresseerden in deelname aan het project, zoals de HTM, merken wij op dat wij vooralsnog moeten uitgaan van de deelnemers die op dit moment in dit project participeren. Met mogelijke bronnen van financiering kunnen wij gezien de belangen en planning die met de realisering van deze hoogwaardige vervoersverbinding gemoeid zijn, dan ook geen rekening houden. De tijd dringt nu nog steeds gestreefd wordt naar het beginnen met proefrijden in 2001.

Met betrekking tot het inschakelen van een onafhankelijk bureau voor de meting van het geluid is sprake van een misvatting dat dit door SPC en niet door een onafhankelijk bureau zou gebeuren. Dit onderzoek wordt niet door SPC uitgevoerd maar door het

Gewestelijk Milieu Bureau (GMB), hetgeen gebruikelijk is. Ook heeft de provincie ten aanzien van dit soort onderzoeken een controlerende taak, waarmee een correcte gang van zaken gewaarborgd is.

Overigens heeft de gemeente bij herhaling aangegeven dat voldaan zal worden aan de eisen die de Wet geluidhinder stelt. Voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarden die die wet stelt, zelfs indien sprake zou zijn van een railverbinding.

Ook invloeden als eventuele waterpartijen zijn betrokken in het onderzoek en spelen een rol in de nadere uitwerking van "het eiland". De omvang van de waterpartij wordt beperkt gehouden op die kritische plaatsen die nadelig doorwerken in de geluidsoverlast.

Tot slot merken wij op dat geluidsafschermende maatregelen (schermen of wallen) als laatste redmiddel worden beschouwd. Het zal blijken dat deze maatregelen niet nodig zijn omdat maatregelen aan de bron het geluid voldoende kunnen reduceren." (einde citaat).

Hoorzitting

Op 20 april 1999 heeft een openbare hoorzitting plaatsgevonden, waarbij reclamanten en het gemeentebestuur de gelegenheid is geboden om hun wederzijdse standpunten nader mondeling toe te lichten.

Overwegingen van ons college met betrekking tot het bestemmingsplan als zodanig

Wij kunnen ons verenigen met de uitgangspunten en doelstellingen van het onderhavige bestemmingsplan.

Met dit bestemmingsplan wordt een tracédeel van de Zuidtangent geregeld. Wij beschouwen de realisatie van de Zuidtangent als een belangrijke kwaliteitssprong in het openbaar vervoersnet. Om die reden hechten wij grote waarde aan de totstandkoming daarvan. Dit tracédeel (Haarlem/Schalkwijk tot aan de Ringvaart) maakt deel uit van het kerntraject. Dit onderdeel zal in 2002 gereed moeten zijn, gelijktijdig met de start van de Floriade. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het streekplan voor Kennemerland waarin dit tracédeel is opgenomen.

Nr 99-912811

Overwegingen van ons college met betrekking tot de ingebrachte bedenkingen

Wij kunnen in zijn algemeenheid instemmen met het gemeentelijke commentaar op de bedenkingen. Daarnaast willen wij nog het volgende opmerken.

Wij willen niet ontkennen dat er ter plaatse landschappelijke en natuurlijke waarden in het geding zijn. Het verdiept aanleggen van dit tracédeel brengt echter extra kosten met zich mee.

Dit tracédeel staat niet op zichzelf maar maakt onderdeel uit van het project Zuidtangent. Naast de gemeente Haarlem zijn er meerdere gemeenten bij dit project betrokken. Het verlenen van medewerking aan de aanleg van een verdiept tracé ter plaatse zou betekenen dat ook medewerking verleend zou moeten worden de verdiepte aanleg van een tracédeel op andere plaatsen waar dat eigenlijk gewenst zou zijn. Hierdoor zouden de aanlegkosten aanzienlijk stijgen. Aangezien er geen mogelijkheden voor financiering hiervoor zijn is naar ons oordeel verdiepte aanleg niet aan de orde.

In het streekplan voor Kennemerland is aangegeven dat de aanslag op de Poelpolder vanwege de aanwezige natuur-, landschaps- en recreatiewaarden zo beperkt mogelijk moet blijven. Wij zijn van mening dat aan deze voorwaarde is voldaan doordat het tracé zo dicht mogelijk langs de bestaande bebouwing is gesitueerd. Naar ons oordeel biedt dit bestemmingsplan de mogelijkheid het tracé op aanvaardbare wijze in het landschap in te passen.

Conclusie

Gezien het vorenstaande en afwegende de betrokken belangen zijn wij van oordeel dat de ingebrachte bedenkingen niet van zodanig gewicht zijn, dat deze aanleiding behoren te geven tot onthouding van goedkeuring aan enig plandeel.

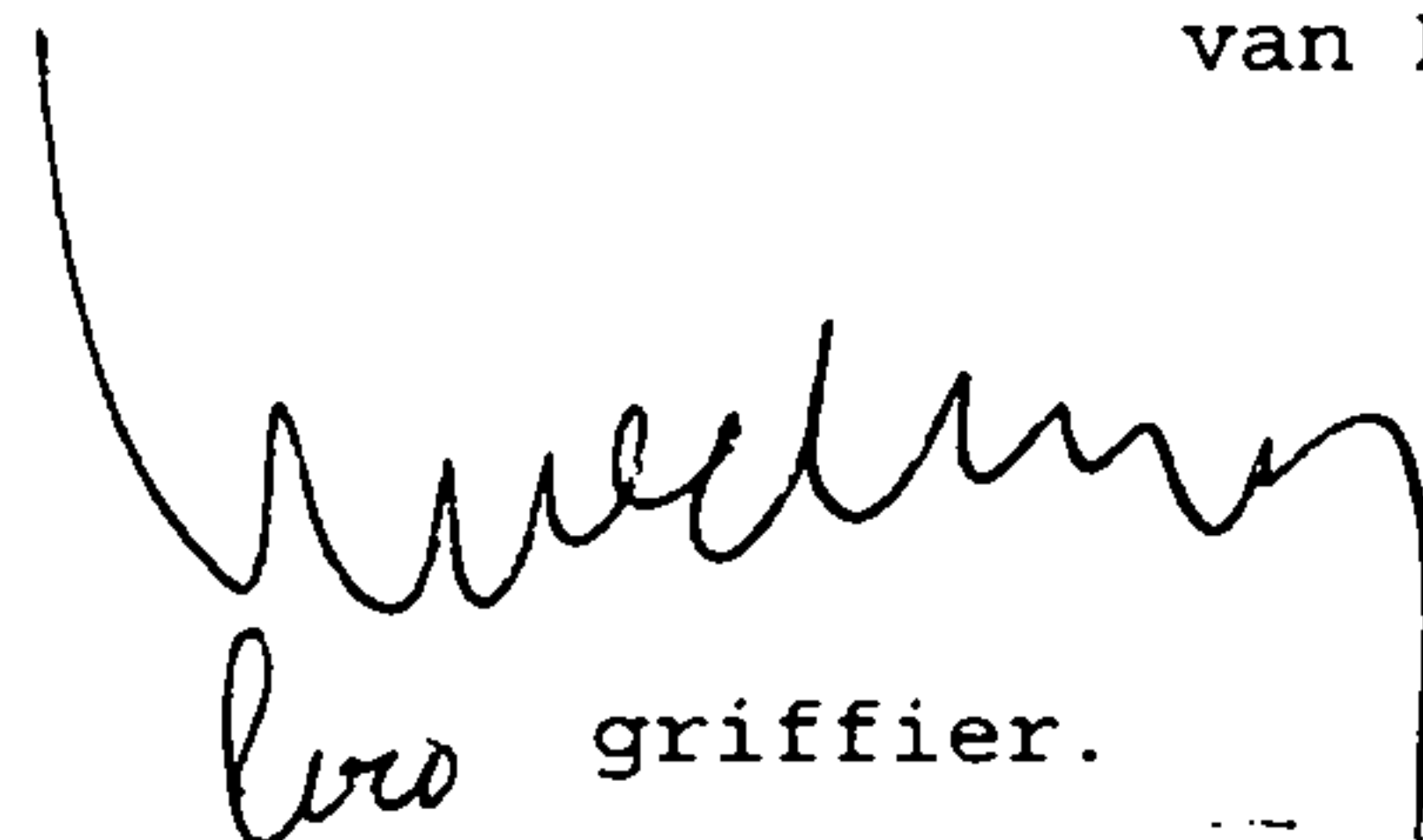
Beslissing

Gelet op artikel 28 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

b e s l u i t e n w i j :

- reclamanten mee te delen, dat hun bedenkingen in beschouwing zijn genomen, doch dat deze geen aanleiding hebben gegeven tot onthouding van goedkeuring aan enig plandeel;
- goedkeuring te hechten aan het besluit van de gemeenteraad van Haarlem d.d. 30 september 1998 tot vaststelling van het bestemmingsplan Zuidtangent, fase I;
- dit besluit in de plaats te stellen van ons besluit van 7 december 1998, nr. 916322.

Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland,



griffier.

M. van den Berg



voorzitter.

J.A. van Kemenade

N.B.

1. Met verwijzing naar artikel 28, lid 7 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan tegen een besluit tot goedkeuring bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep worden ingesteld door degene die zich tijdig op grond van artikel 27, lid 1 of lid 2 van die wet tot Gedeputeerde Staten heeft gewend. Dit recht van beroep komt ook toe aan een belanghebbende die aantoont dat hij redelijkerwijs niet in staat is geweest zich overeenkomstig laatstgenoemde bepaling tot Gedeputeerde Staten te wenden.
Voor zover een besluit van Gedeputeerde Staten strekt tot onthouding van goedkeuring kan een ieder in beroep komen. Met ingang van de zesde week na de bekendmaking van het besluit van Gedeputeerde Staten aan de gemeenteraad wordt dit besluit met het bestemmingsplan ter gemeentesecretarie -

na voorafgaande kennisgeving door burgemeester en wethouders in één of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huis-bladen of op een andere geschikte wijze - voor een ieder ter inzage gelegd voor de duur van zes weken.

Gedurende deze termijn kan het beroep worden ingesteld.

Hiervoor is een griffierecht verschuldigd van f 225,- voor natuurlijke personen en f 450,- voor rechtspersonen.

Het beroepschrift dient in tweevoud te worden gezonden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.

2. Ingevolge artikel 28, lid 8 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening treedt het besluit van Gedeputeerde Staten inzake goedkeuring in werking, daags na afloop van de hierboven genoemde beroepstermijn.

Binnen deze beroepstermijn kan tevens een verzoek om voorlopige voorziening bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingediend, waardoor het besluit niet in werking treedt, voordat op dat verzoek is beslist.

Hiervoor is een griffierecht verschuldigd van f 225,- voor natuurlijke personen en f 450,- voor rechtspersonen.